

UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES

Departamento de Historia e Instituciones Económicas y Economía Aplicada



Tesis Doctoral

**EL PROCESO DE NACIONALIZACIÓN DE LOS
FERROCARRILES EN ESPAÑA. HISTORIA DE LAS
GRANDES COMPAÑÍAS FERROVIARIAS, 1913-1943**

Autor: Pedro Pablo Ortúñez Goicolea

Director: Ángel García Sanz

A mis padres

ÍNDICE

ABREVIATURAS Y SIGLAS UTILIZADAS	6
AGRADECIMIENTOS	7
INTRODUCCIÓN	9

CAPÍTULO I

¿QUEBRADAS O NO QUEBRADAS? ESA ES LA CUESTIÓN

1. INTRODUCCIÓN	22
2. ANÁLISIS DE LAS INVERSIONES	23
3. ANÁLISIS DE LA FINANCIACIÓN	28
4. ANÁLISIS DE RENTABILIDADES	40
5. A MODO DE EPÍLOGO: EFECTOS DE ESTA SITUACIÓN EN LAS COMPAÑÍAS	47

CAPÍTULO II

EL PROBLEMA FERROVIARIO 1913–1923

1. HACIA UNA DEFINICIÓN DEL PROBLEMA FERROVIARIO	54
1.1. EL IIº CONGRESO DE ECONOMÍA NACIONAL Y LA ASAMBLEA NACIONAL FERROVIARIA.	55
1.2. EL PROBLEMA FERROVIARIO EN LA BIBLIOGRAFÍA DE ÉPOCA: ALGUNAS CONSIDERACIONES.....	58
1.3. ESTADO Y EMPRESAS ANTE EL PROBLEMA FERROVIARIO	63
1.4. LA DIFÍCIL COYUNTURA DE LA GUERRA MUNDIAL COMO ELEMENTO CRUCIAL DEL PROBLEMA FERROVIARIO.....	66
1.4.1. La guerra mundial en la compañía de los ferrocarriles del Norte.....	72
1.4.2. La guerra mundial en la compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante.....	83
1.4.3. Las dificultades de las empresas y los accionistas.....	96
1.5. EL PERSONAL: UNA PARTE IMPORTANTE DEL PROBLEMA	98
1.5.1.- La jornada de ocho horas: una conquista social que planteó dificultades adicionales para las empresas.....	106
1.5.2.- Los anticipos como solución a los problemas de personal.....	111
1.6. NUEVOS ELEMENTOS DEL PROBLEMA FERROVIARIO.....	115
2. LAS PROPUESTAS POLÍTICAS HASTA LA DICTADURA	121
2.1. LOS OCHO MESES DE CAMBÓ EN FOMENTO.	122
2.2. LA LUCHA POR LAS TARIFAS.....	123
2.3.- DE SOBRESALTO EN SOBRESALTO: EL NOMBRAMIENTO DE LA CIERVA.	134
2.4.- EN LOS PROLEGÓMENOS DEL ESTATUTO FERROVIARIO.	136
3.- LAS INTERIORIDADES DE LAS COMPAÑÍAS.	138
4.- LA EXPERIENCIA INTERNACIONAL.	141
4.1.- ALEMANIA.	142
4.2.- ITALIA.....	144

4.3.- FRANCIA.....	149
4.4.- GRAN BRETAÑA.....	159
5. RECAPITULACIÓN.....	168

CAPÍTULO III

EL NÚCLEO DEL PROBLEMA Y EL TRIUNFO DE LAS SOLUCIONES INTERMEDIAS. 1923-1931

1. LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA.....	174
1.1. UNA VISIÓN DEL RÉGIMEN.....	174
1.2. EL CORPORATIVISMO ECONÓMICO.....	179
2. EL ESTATUTO FERROVIARIO DE 1924.....	182
2.1. EL CAMINO HACIA EL ESTATUTO.....	182
2.1.1. Los intereses de la gran banca.....	195
2.2. EL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES.....	197
2.3. EL ESTATUTO FERROVIARIO EN LA BIBLIOGRAFÍA.....	202
2.4. EL ESTATUTO FERROVIARIO DE 12 DE JULIO DE 1924.....	205
2.5. LAS REACCIONES EN LAS EMPRESAS.....	213
2.6. LAS CONSECUENCIAS Y REALIDADES DEL ESTATUTO.....	218
2.6.1. El período transitorio.....	219
2.6.1.1. Problemas de financiación.....	220
2.6.1.2. Los conflictos entorno a las reservas.....	225
2.6.1.3. El paso de uno a otro período.....	230
2.6.2. El período provisional.....	233
2.6.2.1. ¿Qué hicieron las compañías? ¿De nuevo planteamientos expansivos?.....	235
2.6.2.2. ¿Qué hizo el Estado?.....	243
2.6.2.3. El trabajo del Consejo Superior de Ferrocarriles.....	245
2.6.2.4. La Caja Ferroviaria y la nueva financiación para el ferrocarril.....	248
2.6.3. El período definitivo.....	268
2.7. UNA EXPERIENCIA PREVIA: LOS FERROCARRILES DEL OESTE.....	295
3. LOS EFECTOS SOBRE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LAS EMPRESAS.....	297
4. LOS FERROCARRILES EUROPEOS DE LOS AÑOS VEINTE.....	309
4.1. ALEMANIA.....	310
4.2. ITALIA.....	314
4.3. FRANCIA.....	315
4.4. GRAN BRETAÑA.....	322
5. RECAPITULACIÓN.....	328

CAPÍTULO IV

CRISIS, GUERRA Y NACIONALIZACIÓN, 1931-1943. EL FINAL

1. UN MARCO INSTITUCIONAL Y ECONÓMICO.....	334
2. EL REFLEJO DE ESTAS DIFICULTADES EN LA EXPLOTACIÓN FERROVIARIA.....	341
2.1. LOS INGRESOS DEL TRÁFICO. LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE.....	342
2.2. LOS COSTES DE EXPLOTACIÓN. UN PLANTEAMIENTO TRADICIONAL PARA LOGRAR SU REDUCCIÓN.....	348

3. LAS SOLUCIONES DE LOS GOBIERNOS	362
3.1. LA POLÍTICA FERROVIARIA DEL PRIMER BIENIO.....	364
3.1.1. Los proyectos de reformas. De abril a octubre de 1931	364
3.1.2. Las medidas realizadas. De finales de 1931 a septiembre de 1933	374
3.1.3. Las disposiciones de carácter social. Una aproximación.....	388
3.2. LAS SOLUCIONES DADAS EN LOS AÑOS FINALES, 12 DE SEPTIEMBRE DE 1933- 18 DE JULIO DE 1936.....	394
3.2.1. El proyecto de ordenación ferroviaria de Guerra del Río.....	401
3.2.2. Los últimos gobiernos del bienio radical-cedista	406
3.2.3. Los cinco meses del Frente Popular. 19 de febrero-18 de julio de 1936.....	423
3.2.3.1. La incautación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces	428
3.2.3.2. El proyecto de coadministración de Velao	432
3.3. LA GUERRA CIVIL EN LAS EXPLOTACIONES FERROVIARIAS	435
4. LAS SOLUCIONES A LA CRISIS DE LOS TREINTA DESDE LAS EMPRESAS	445
4.1. LOS INTENTOS DE FUSIÓN DE LOS AÑOS 1919 Y 1931	445
4.2. OTRAS DIFICULTADES Y LA SOLUCIONES ESTUDIADAS.....	449
5. LA NACIONALIZACIÓN Y EL ORIGEN DE LA RENFE	450
5.1. LA LEY DE BASES DE ORDENACIÓN FERROVIARIA Y DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA. 24 DE ENERO DE 1941	458
5.2. LA LEY DE CONVERSIÓN DE ACCIONES Y OBLIGACIONES FERROVIARIAS EN DEUDA PÚBLICA. 27 DE FEBRERO DE 1943	466
6. LOS AÑOS DE LA CRISIS EN LOS FERROCARRILES DE LOS OTROS PAÍSES	477
6.1. ALEMANIA	478
6.2. ITALIA	482
6.3. FRANCIA	484
6.4. GRAN BRETAÑA.....	499
7. RECAPITULACIÓN	505
 CONCLUSIONES	 511
BIBLIOGRAFÍA	525
ANEXOS	567
ÍNDICE DE CUADROS Y GRÁFICOS	587

ABREVIATURAS Y SIGLAS UTILIZADAS

Andaluces	Compañía de los Ferrocarriles Andaluces
C/número/número	Caja/número de la caja/número de expediente (Archivo de Renfe)
cfr.	confer
et al.	et alii
etc.	etcétera
Km	Kilómetros
MCP	Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Cáceres y Portugal
MZA	Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante
MZOV	Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo
Norte	Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España
ob. cit.	obra citada
Oeste	Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España
p.	página
pp.	páginas
Pts	Pesetas
R. D.	Real Decreto
R. O.	Real Orden
Renfe	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles
t.	tomo
Tn.	Toneladas
vol./vols.	volumen/volúmenes

AGRADECIMIENTOS

¿Por dónde comenzar la expresión de mi agradecimiento? ¿Podré agradecer a Cervantes, Shakespeare, Tirso de Molina, Quevedo y Góngora, Delibes, Saramago, Cabrera, Baroja, Pombo y tantos otros, la distracción brindada o el ejemplo de su cuidada prosa? ¿A mis múltiples maestros, alguno de los cuales ya desaparecido, que me soportaron desde las primeras letras o en las aulas universitarias, todo lo que de ellos aprendí? ¿Y a mis compañeros de fatiga sobre la bicicleta, con quienes repongo fuerzas invertidas después mayoritariamente en este trabajo? o ¿A los propios alumnos, parte de la razón de ser de este trabajo?

De otra parte ¿cómo se puede agradecer y expresar con palabras la compañía?, ¿cómo la amistad brindada?, ¿cómo las palabras de aliento en los momentos duros que toda tesis doctoral lleva consigo?, ¿cómo agradecer a quienes, sólo por amistad y sin esperar nada a cambio, han tenido la delicadeza de leer las primeras versiones de los distintos capítulos? ¿Bastaría para hacerlo con dejar constancia en estas páginas? Es mucho más profundo, esas personas con quien he contraído deudas que durarán toda la vida lo saben y se lo expreso siempre que puedo, por ello no es necesario que nadie más se entere. Pienso que sí debe ocupar un lugar expreso el agradecimiento a mi familia, también imposible de resumir, que vieron cómo pasaba el tiempo y nunca se inquietaron, confiando en que algún día habría un fin. Por supuesto ellos han sido mi mejor compañía, quienes más han tenido que aguantar y a quienes debo lo mejor y más útil de cuantas cosas sé. De entre aquellos con quienes he contraído una deuda impagable debo forzosamente citar a quien aceptó dirigir esta investigación, Ángel García Sanz, maestro y amigo. Paciente hasta el extremo, exigente y riguroso, generoso al aceptar la dirección de un trabajo que le iba a suponer una mayor dedicación de lo habitual. A todos y a los que no cito muchas gracias.

INTRODUCCIÓN

Al presentar este trabajo de investigación, habré de reconocer que muchos han sido los años que han transcurrido desde que la idea se gestó. Jesús Sanz –en ese momento director gerente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles– me sugirió, con la complicidad de quien se convertiría en su director, un título y un archivo, virginal y descomunal en sus posibilidades y dimensiones, para confeccionar una tesis doctoral; sin duda no pensaron en las dotes de quien ahora escribe estas líneas. El origen había sido la búsqueda de documentación para estudiar los talleres de reparación de material que la compañía de los ferrocarriles del Norte de España había instalado en Valladolid. Recuerdo que Jesús, apesadumbrado ante tanta insistencia de los vallisoletanos por reconstruir la vida de aquellos talleres, me hizo notar –de forma dura, pero clara para que no perdiera más tiempo– que no existía ninguna documentación para hacerlo. Sin embargo, me habló de un tema precioso y con el archivo perfectamente catalogado, sobre el que quería que alguien trabajase. Como explicaba más arriba, al director y a quien escribe estas líneas, nos pareció que, una vez más, Jesús tenía razón y merecía la pena hacerle caso. Mi deuda con Jesús Sanz, por tanto, adquirió la categoría de impagable; por si esto fuera poco, sacando tiempo de donde no lo tenía, me recibió siempre que acudí al Archivo a consultar la documentación –que fueron muchas veces– y me llevaba como de la mano por ella, me enseñó las primeras letras en la investigación histórica.

La génesis del trabajo y alguno de los medios para realizarlo ya han sido expuestos. De este modo el tema de la tesis fue de lo primero que estuvo claro, si bien no en los términos exactos con que se presenta ahora. En cualquier caso, se trataba de reconstruir un proceso histórico en el que la intervención del Estado en el sector ferroviario y en las compañías concesionarias se había incrementado. Entre 1830 y 1941 la actuación del Estado había oscilado entre la pasividad del principio y el intervencionismo de los años siguientes, incluyendo, en 1929, la nacionalización de una de las grandes redes, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y los ferrocarriles del Oeste de España y después, en 1936, la de los Andaluces. Este proceso culminaba con el nacimiento de RENFE en 1941. El objeto de la tesis, en consecuencia, es el de estudiar *el proceso de nacionalización de los ferrocarriles españoles*, es decir, desentrañar cuáles son las causas que explican el tránsito desde el sistema de explotación del transporte ferroviario por compañías privadas, hasta la creación de una empresa pública en 1941 que ponía fin, por un lado, al proceso de absorciones desarrollado por las grandes compañías ferroviarias a finales del siglo XIX en su búsqueda de economías de escala y de hacerse con mayores cotas de mercado para competir con el resto de las empresas y, por otro, al régimen de gestión y explotación privado de este medio de transporte en nuestro país.

Desde los primeros contactos con la documentación y la abundante bibliografía existente surgieron algunas de las cuestiones siguientes: ¿qué papel había correspondido al Estado hasta que se alcanzó la nacionalización?, ¿por qué se había tardado tanto tiempo en culminarla?, ¿qué tipo de factores y de qué modo habían incidido en este proceso?, ¿el Estado acudía a socorrer a unas empresas en peligro o, por el contrario, trataba de hacerse con un negocio boyante?, ¿tenían algo que ver en la marcha del proceso los distintos regímenes políticos existentes en esos años?, ¿por qué tipo de

situación jurídica fueron atravesando las compañías en cada uno de estos períodos?, ¿cuál había sido la respuesta de las empresas?, ¿existían verdaderos motivos de alarma que justificaran una mayor intervención del Estado?, ¿estuvieron alguna vez las grandes compañías ferroviarias en quiebra técnica?, ¿quiénes eran sus propietarios? y ¿sus directivos? Como decía algunos de estos interrogantes se plantearon desde el principio y otros nacieron al hilo de la propia investigación que, como ocurre siempre, iba abriendo nuevas puertas antes de poder cerrar las anteriores. Una idea parecía imponerse, los dos protagonistas principales no cambiaban con el paso del tiempo: Estado y compañías ferroviarias. Por lo tanto los dos debían de recibir atención, aunque se optó por un enfoque realizado desde la mirada de las empresas.

Estamos, por tanto, ante unas empresas privadas pero fuertemente reguladas que acabaron siendo nacionalizadas en el año 1941, debido a los múltiples problemas de toda índole por los que atravesaron. La fuerte participación del Estado en la financiación, a partir de 1921 sobre todo, provocará una mayor intervención en las empresas. En consecuencia el problema fundamental que se plantea en los capítulos siguientes es el porqué de la nacionalización de las compañías privadas que habían explotado la red férrea española merced a concesiones otorgadas por el Estado, a partir de la Ley General de Ferrocarriles de 1855.

La cuestión está clara, pero no así su respuesta. No existe una única explicación, de ahí que nos refiramos como título de la tesis a un proceso que se desarrolló dentro de un delimitado marco cronológico, si bien este podríamos haberlo hecho aún más amplio. En contra de lo que pudiera pensarse, la Guerra civil no fue la causa última de la nacionalización aunque desde luego aceleró el final del proceso, y así podríamos continuar, una a una, con las diversas causas esgrimidas tradicionalmente y ninguna de ellas, por separado, agotaría la realidad del problema.

La primitiva legislación ferroviaria española preveía la reversión al Estado de las concesiones concluido el plazo de la explotación, o bien el rescate de estas antes de tiempo con la consiguiente indemnización que debía asumir el Estado. De lo anterior se deduce que el modelo seguido en España para la instalación de la red férrea fue el de concesión realizada por el Estado a la compañía privada que, en la subasta de una línea, ofreciese las mejores condiciones de construcción. A mi modo de ver aquí empezaron a gestarse los problemas de las compañías privadas que se manifestarán con claridad en las primeras décadas del siglo XX. Las subastas, por recordar un ejemplo, las ganaban aquellos constructores que aceptaban las subvenciones más bajas, lo cual revertía en construcciones de baja calidad y en incremento de costes para las empresas concesionarias.

Para el Gobierno de los Progresistas de 1854, la construcción del ferrocarril se convirtió en cuestión ineludible e inaplazable. En 1855 se promulgó la Ley General de Ferrocarriles y al año siguiente su complemento con las leyes de Bancos de Emisión y de Sociedades de Crédito que atraieron al capital extranjero. La primera facilitaba la formación de sociedades anónimas ferroviarias, preveía el pago de subvenciones, ofrecía algunas garantías a los inversores y suprimía el arancel para la importación del material

ferroviario¹. Estas facilidades y la expectativa de elevados beneficios, propiciaron una expansión en el ritmo de construcción hasta el año 1866, que no se alcanzó jamás con posterioridad².

Tortella explica que fueron las facilidades concedidas por el Estado español, el influjo del capital, tecnología e iniciativa de los extranjeros –sobre todo franceses– y las aportaciones de los capitalistas nacionales, las que explicaron estos éxitos iniciales³. Pero en 1866 se desató una fuerte crisis sobre el sector y la economía española que provocaron el que aquellas expectativas de suculentos beneficios se viesan arruinadas. Poco a poco, a lo largo del último cuarto del siglo, las dos compañías más grandes, Norte y MZA, fueron concentrando algunas concesiones que habían explotado otras empresas menores cuyo proceso de desaparición se fraguó a lo largo de esos años, del mismo modo que había sucedido en otros países⁴. Podría decirse que estos eran los primeros pasos del futuro rescate o, al menos, que advertía al Estado de por dónde podrían llegar algunas soluciones, en caso de dificultades que se originasen más adelante por falta de rentabilidad en la explotación de las grandes. ¿Qué pasaría cuando fuesen estas las que entrasen en crisis?, ¿quién las absorbería a ellas? La solución deberá buscarla el Estado, pero un Estado que, en palabras de Indalecio Prieto –ya casi al final del período–, estaba poco dispuesto a nacionalizar pérdidas⁵. El proceso de nacionalización es, por lo tanto, el proceso de una ruina, de la ruina de las empresas ferroviarias. Determinar los responsables resulta, a la par que atractivo, casi imposible pues su proceso nos lleva a remontarnos al momento de su regulación que era cuando menos, contradictoria, entre liberal y estatista: la prueba está en la intervención del Estado en la regulación de las tarifas. El Estado se reservó la competencia de fijar las tarifas máximas con el fin de que los usuarios pagasen precios asequibles y evitar que las empresas obtuvieran grandes beneficios. Esto lo hizo fijando las tarifas por debajo del coste medio de la explotación, incluyendo beneficios, y subvencionando las diferencias para evitar las pérdidas a las empresas. Los problemas surgen precisamente en el marco cronológico que hemos escogido, cuando los costes de explotación crecieron de forma muy brusca, puesto que la distancia con las tarifas máximas se incrementaba. Esta situación explica el aumento de la intervención del Estado y las mayores necesidades de recursos para las empresas que no procederán de las tarifas, ante las sucesivas negativas de los gobiernos para aumentarlas, sino de más ayudas, de todo tipo, del Estado. Este razonamiento fuertemente regulador por parte del Estado, se entiende para los años en los que el ferrocarril apenas se enfrentó a la competencia de otros medios de transporte, pero resultaba arcaico cuando se desarrollaron los transportes mecánicos por carretera. Las dos grandes se cansaron de repetir en los años

¹ Estas breves líneas son deudoras de la abundante historiografía existente sobre el ferrocarril. Tortella (1973) y (1994), Nadal (1975), Artola (1978), Tedde de Lorca (1978), Gómez Mendoza (1982) y (1989), por citar tan sólo a algunos de los autores más destacados y decisivos en sus aportaciones.

² Cordero (1978), pp. 241-260.

³ Tortella (1994), pp.106-114.

⁴ Tedde de Lorca (1978) y (1996a), estudia e interpreta la oportunidad de estos procesos de expansión de las tres grandes compañías ferroviarias: Norte, MZA y Andaluces.

⁵ Comín Comín (1995), p. 37.

treinta que la liberalización de las tarifas traería la rebaja en muchas de ellas, lo cual era condición necesaria para poder competir con la carretera.

Todas estas cuestiones fueron las que dieron origen al término con el que pasó a conocerse y hablarse de la materia: El problema ferroviario. Se empezó a utilizar a finales del siglo XIX. Fue sobre todo a partir de la primera guerra mundial, cuando verdaderamente se difundió esa expresión y llegó a ser motivo de conversación en la calle, de artículos en los principales periódicos nacionales, de discusión en los foros científicos y culturales de la época y de enconadas luchas partidistas en las Cámaras legislativas.

¿Qué se quería decir cuando se hablaba de problema ferroviario? Dependerá de las épocas y de los intereses que estuvieran en juego, pero como sustrato común podemos señalar que, por un lado, se entendía la insuficiencia de la red ferroviaria para servir a las necesidades del tráfico y, por otro, el que el sistema jurídico-económico de concesiones había quedado ya anquilosado y por lo tanto debía dotarse a este medio de transporte de una nueva ordenación jurídica⁶. Pero por qué y cómo se había llegado a todo esto y cuáles fueron las medidas para solucionarlo. Parte de estas cuestiones ya las he adelantado y las desarrollaré para el siglo XX y en cuanto a sus soluciones el proceso fue largo, difícil, hasta tortuoso podríamos decir y desembocará en la nacionalización de 1941. Esto no significa que la solución nacionalizadora resultase la tabla de salvación para el ferrocarril, si bien parece que sí lo fue para los inversores que mantenían depósitos en empresas quebradas⁷. Hasta entonces se optó por lo que he llamado soluciones intermedias; con ello me refiero a la concesión de subvenciones, de anticipos, de deuda ferroviaria y, en definitiva, de un intervencionismo creciente. Estos son algunos de los temas que se abordan en los diversos capítulos del trabajo. En el capítulo segundo, y aunque más adelante se presente cada uno de ellos, junto a precisar qué se entendía por problema ferroviario, se introducirán los términos económicos que capacitan para una mejor comprensión de este problema.

Por lo tanto, y resumiendo cuanto llevamos tratado, he pretendido reconstruir lo que fue la vida de estas empresas desde cuantas perspectivas permite la documentación existente, en su mayor parte generada debido a las tensas relaciones que mantuvieron con el Estado y que ofrecen información sobre los ingresos y los costes; los problemas de personal, su número, categorías y salarios, los directivos, su formación, los motivos por los que eran escogidos los componentes de los Consejos de Administración; los problemas que iban surgiendo en los diversos intentos de implantar nuevos sistemas de ordenación ferroviaria por parte de los distintos gobiernos; las relaciones con la banca; los procesos de absorción de algunas líneas y los intentos que existieron de fusión entre Norte y MZA; las relaciones con los ministros del ramo y una larga lista de elementos susceptibles de estudio.

Como se puede apreciar el objeto de estudio tiene un gran interés, la prueba radica en la enorme bibliografía existente al respecto. Aunque me referiré a ella más adelante, no quiero dejar pasar la referencia a las obras que más directamente tienen que ver con el

⁶ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. I, p. 10.

⁷ Así parece desprenderse de los resultados de la investigación realizada por Muñoz Rubio (1995).

tema que se ha sugerido. Aunque no realizada con metodología histórica, Bermejo Vera, desde el Derecho administrativo, publicaba en 1975 su tesis doctoral; en ella se plantea, en los primeros capítulos, un recorrido sobre los principales jalones del camino jurídico seguido por el ferrocarril español hasta llegar a Renfe, que es el objeto principal de su análisis⁸. Más adelante, en 1978, Artola dirigía una obra fundamental, punto de referencia obligado para todo investigador del ferrocarril⁹. Dentro de ella, y para los temas a investigar en este trabajo, destacan la propia aportación de Artola titulada *La acción del Estado*¹⁰ y los dos trabajos que formaban el tomo segundo, realizados por Tedde de Lorca¹¹ y Anes¹². El primero sobre las compañías ferroviarias en una aportación que no ha sido superada y el segundo refiriéndose a la relación existente entre la economía y el sector ferroviario. El gran interés del objeto de la investigación, y por ello el de las obras citadas anteriormente, radica, a mi modo de ver, en que se trata de integrar cuatro niveles importantes de la realidad. En primer lugar, el Estado y la evolución de sus planteamientos ideológicos respecto al sector ferroviario. En segundo lugar, las prácticas desarrolladas en dos ministerios fundamentales, particularmente centrados en el de Fomento, aunque también, por las profundas implicaciones que el problema tenía, en el de Hacienda. En tercer lugar, la economía real, es decir, el resto de los sectores productivos y la evolución económica del país en su relación con las empresas de transporte ferroviario; para estas, la situación económica era fundamental, pues su actividad dependía directamente de ella. Por último, aunque relacionado con el elemento anterior, las propias empresas, elemento unificador de todos los puntos al ser centro del huracán sobre el que giraba el problema del rescate de las concesiones.

Hasta aquí la somera descripción de la génesis, tema y objetivos fundamentales de esta investigación; había que plantearse qué podríamos solicitar de la documentación y dónde estaba esta. El maravilloso archivo a que me refería es la sección que, dentro del Archivo Histórico de Renfe, se catalogó como *El problema ferroviario, 1917-1932. Documentos de la compañía MZA*. El título refleja de modo parcial la realidad de los documentos que contiene. Se trata de una parte de la documentación de la empresa en donde hay absolutamente de todo y no sólo de MZA, sino también de otras empresas ferroviarias y, en particular, de Norte. Allí están todos los papeles y expedientes surgidos de las relaciones de las empresas con los gobiernos para tratar de resolver el llamado entonces por los coetáneos problema ferroviario. Pero en la vida de las empresas todo giró en estos años entorno a la necesidad de buscar argumentos, de justificar, aclarar y aportar datos susceptibles de ser empleados en la defensa de sus intereses y resolver dicho problema, lo cual hace que el volumen de documentación disponible sea ingente. Como es lógico no siempre el uso de esos datos ha podido hacerse directamente, aunque a veces no haya otros disponibles, dada la dificultad para interpretar sobre todo los valores de tipo numérico y estadístico que en ocasiones las empresas deformaban (es fácil encontrar, sobre todo en los primeros años que componen

⁸ Bermejo Vera (1975).

⁹ Artola (dir.) (1978).

¹⁰ Artola (1978).

¹¹ Tedde de Lorca (1978a).

¹² Anes Álvarez (1978).

este estudio, documentos que, sobre las mismas realidades, ofrecían datos diferentes). Pero este es un problema permanente para el investigador. En el resto de la documentación, la fiabilidad es mucho mayor y más fácilmente cotejable con otras fuentes. Pienso que este material aporta una de las principales novedades de esta tesis y algunas dosis de frescura al relato, pues cuando los consultaba me hacían retroceder con la imaginación a las oficinas, calles, estaciones, andenes y talleres, a las viviendas y despachos de directivos y políticos, a París y Madrid o Barcelona, a sus jornadas de trabajo, al seguimiento próximo y vivo de problemas de diversa índole. El trabajo que he hecho me ha permitido ser consciente de la importancia de narrar también las «cosas menudas» que este tipo de documentación aporta, aunque a veces peque de puntillista, pero en los matices es donde se encuentran las pistas para interpretar el conjunto. Estos permiten un seguimiento sistemático y documentado de hechos parcialmente conocidos, nuevas respuestas a determinados problemas, originales interpretaciones sobre el proceso de nacionalización, o la refutación de otras hipótesis. En definitiva de la consulta de esa sección y, en general, del conjunto del Archivo Histórico de Renfe, han salido muchos documentos que no se conocían o que se pensaba que no existían. Además, dentro del mismo Archivo, he consultado las series de libros de los principales órganos de gobierno de las compañías: Consejo de Administración, Comité de París, Comité de Dirección, Comité de Barcelona. Asimismo las Memorias presentadas en las Juntas Generales de Accionistas y el llamado Archivo de Dirección de MZA, donde encontré, entre otras cosas, la serie de los depósitos de acciones realizadas por los accionistas para poder participar en Juntas generales o extraordinarias, desde 1913 a 1940. No debía conformarme, así lo expresó el director de este trabajo desde el primer momento, con fuentes impresas por excelentes que estas fueran, me refiero a los *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España* de Cambó y a los *Antecedentes y Datos para el estudio del problema ferroviario* coordinado por Peña Boeuf, que han sido un complemento esencial para aquellos períodos peor documentados. Cabría incluir entre estas la obra de Marquina (1940), que fue director de la compañía del Norte, y publicó antes de la nacionalización de la red, una Historia de dicha empresa.

He visitado además otros archivos y bibliotecas, pero, por cómodo que pueda parecer, en realidad no hubiera hecho falta acudir a otras fuentes, dado que en el archivo de Renfe se recogía todo: artículos y publicaciones periódicas, tanto nacionales como extranjeras, Gacetas de Madrid, intercambio de datos con otras compañías para poder hacer frente común ante el Estado, correspondencia con políticos, gobernantes y entre directivos, Consejo de Administración, etcétera. Para aquellos períodos, desde el año 1932, en que en el Archivo de Renfe, por causas desconocidas, la documentación prácticamente se interrumpe, esta no es posible, de momento, completarla con otra de tanta profusión como la disponible hasta ese año con la consulta en otros archivos. Acudí al *Archivo del Congreso de los Diputados*, donde he podido obtener algunas referencias sobre los meses de gobierno del Frente Popular, otra documentación susceptible de ser localizada en este archivo, como extractos de sesiones parlamentarias, se encontraban también en el propio archivo de Renfe; al *Archivo General de la Administración* en Alcalá, en proceso de catalogación alguna documentación referida al ferrocarril, que no tiene relación directa con los temas abordados en esta tesis, pero que sin duda habrá que volver a visitar; al *Archivo de Obras Públicas* sito en los Nuevos Ministerios, dado que no toda la documentación había sido llevada hasta Alcalá, con documentación hasta 1913. En los primeros meses de investigación consulté el *Archivo*

Histórico Nacional, donde también existía alguna documentación perteneciente al Ministerio de Fomento, pero de poca utilidad para los años que se abarcan en este trabajo. De esos primeros tiempos es también el recurso al *Archivo Histórico de Protocolos* de Madrid de poco interés para este trabajo, aunque localice los principales notarios con que trabajaron las grandes empresas ferroviarias durante el siglo XIX. También he consultado el *Servicio Histórico del Ejército*, a través de Miguel Alonso Baquer, quien me ha proporcionado información de gran utilidad. La posibilidad de que existiera alguna documentación sobre lo que aconteció en las empresas ferroviarias durante el conflicto civil de 1936 fue lo que me atrajo hacia ese archivo. Las posibilidades de alcanzar aquí algo concreto sobre esta cuestión son remotas, por supuesto indirectas y tendrían que ver, más que con las propias empresas, con las diferentes secciones en que se hubiese organizado el transporte dentro del ejército. Para 1940 la Jefatura de Transporte del Ejército y la Dirección General de Transporte del Ministerio del Ejército. La dependencia existente en la gestión de la documentación de los responsables militares de cada nudo ferroviario, la búsqueda de esos nombres en los anuarios militares de cada uno de los años del conflicto para después acudir a las fichas personales, hojas de servicio, de esos militares, hacen que toda la labor previa de reconstrucción, pueda convertirse en otro trabajo de investigación.

Si abundante era la documentación para determinadas épocas, no menos numerosas eran la aportaciones existentes en la bibliografía, como ya se ha destacado. Desde la historiografía se habían realizado excelentes trabajos para la época de la construcción y formación de las grandes compañías ferroviarias, dado el enorme interés que los historiadores económicos prestaron al ferrocarril desde sus inicios: Tortella¹³, Nadal¹⁴, Sánchez-Albornoz¹⁵, Artola¹⁶, Tedde de Lorca¹⁷ y un largo etcétera de historiadores, cuyos solos nombres ayudan a comprender cuanto digo. Precursores de estos trabajos habían sido las obras de Wais¹⁸ y de Casares¹⁹.

Tras todos estos vinieron otros autores y obras sobre la Historia Económica del ferrocarril que parecían acabar con la posibilidad de cualquier otro nuevo estudio sobre la materia, me refiero, como es obvio, a las obras de Gómez Mendoza, introductor de la Nueva Historia Económica en nuestro país a partir de sus estudios ferroviarios²⁰, y a las innovadoras investigaciones de Vidal Olivares, tanto en sus trabajos de carácter regional, como, sobre todo, por corresponderle el papel de pionero en España de los estudios de las compañías ferroviarias desde la perspectiva y análisis empresarial²¹. Otros muchos autores, más orientados con sus obras hacia el análisis de la historia

¹³ Tortella (1973).

¹⁴ Nadal (1975).

¹⁵ Sánchez Albornoz (1966), (1968) y (1969).

¹⁶ Artola (1978).

¹⁷ Tedde de Lorca (1978a), (1978b), (1980), (1981) y (1984).

¹⁸ Wais (1974). Su primera edición fue de 1967.

¹⁹ Casares (1973).

²⁰ Gómez Mendoza (1982), (1984), (1985a) y (1989b).

²¹ Vidal Olivares (1991), (1992), (1996a), (1996b), (1997a) y (1997b).

regional, contribuyeron de igual modo al conocimiento del ferrocarril y de la industrialización de los lugares objeto de su análisis: Arizcún²², Cendal Búrdalo²³, Garmendía²⁴, Hernández Marco²⁵, Hernández Sempere²⁶, Hoyo Aparicio²⁷, Morilla Critz²⁸, Nárdiz Ortiz²⁹, Navarro de Oña³⁰, Ojeda³¹, Ormaechea³², Pascual i Domènech³³.

Por si todo este acervo fuera insuficiente, cuando yo iniciaba mis pasos en el Archivo de Renfe, prácticamente estaba finalizando su tesis doctoral Muñoz Rubio. En su caso abordaba el nacimiento de RENFE y su posterior evolución como empresa pública, pero hacía una introducción justamente sobre aquella época que constituirían los años de mi estudio. Fue una vez más Jesús Sanz, conocedor de ambos trabajos, quien me hizo notar que no existía ninguna incompatibilidad entre ellos. De todos los trabajos realizados por Muñoz para la elaboración de su tesina y tesis, han surgido varias publicaciones³⁴. En consecuencia, el siglo XX permitía aún algunos estudios cuyo principal interés radicaba en el novedoso aporte documental de los archivos de empresa.

Pero el ferrocarril, su historia, sus aspectos técnicos, la estética de que se rodea y su nostalgia han sido materia de inspiración para otros muchos investigadores: las locomotoras, las estaciones, el material móvil, los trabajadores, algunas líneas de interés local, las discusiones sobre el ancho de vía, otros aspectos más directamente vinculados con la ingeniería o el impacto urbanístico y la propia construcción ferroviaria..., han recibido cumplida atención en numerosas publicaciones³⁵. El poderoso atractivo que aún

²² Arizcún Cela (1991), (1996).

²³ Cendal Búrdalo (1997), (1998a) y (1998b).

²⁴ Garmendía et al. (1995).

²⁵ Hernández Marco (1997), quien también ha trabajado sobre la competencia del ferrocarril con los automóviles, en un interesante trabajo de próxima publicación.

²⁶ Hernández Sempere (1975), (1983), (1994) y (1998).

²⁷ Hoyo Aparicio (1988).

²⁸ Morilla Critz (1978) y (1984).

²⁹ Nárdiz Ortiz (1996).

³⁰ Navarro de Oña (1985).

³¹ Ojeda (1981).

³² Ormaechea (1989) y (1994).

³³ Pascual i Domènech (1978), (1984), (1985), (1987), (1988) y (1991).

³⁴ Muñoz Rubio (1992), (1993a), (1993b), (1994a), (1994b) y (1995).

³⁵ Con esta relación no pretendemos en absoluto ser exhaustivos. Sobre las estaciones ferroviarias: Aguilar (1984), (1988), (1994) y (1995); De Miguel, Navascués y Álvarez (1980); Landero (1992); López García (1986). Sobre la tracción vapor, entre otros, Allen y Wheeler (1987); Arenillas Melendo (1986); Fernández Sanz (1982); Maristany (1985) y Reder y Fernández Sanz (1995). Para referirnos a algunas líneas más significativas: Dobeson (1988) o Fernández López y Zaita (1987); en este apartado la relación de autores sería casi infinita. El ancho de vía y las decisiones que llevaron a su adopción han sido minuciosamente estudiadas por Moreno Fernández (1996) y (1998). El mundo de los trabajadores también ha recibido singular atención, pero me centraré en esta nota a citar la tesis de Juez Gonzalo (1992). Por no aludir a otras muchas publicaciones que abordan cuestiones ferroviarias de modo indirecto, o a los estudios sobre la vía estrecha.

ejerce su indudable interés, continúa promoviendo estudios de historiadores económicos más jóvenes, como Barquín³⁶ y López-Morell³⁷. El primero aborda la incidencia del ferrocarril en la formación e integración del mercado nacional mediante el estudio de los precios del trigo, habiendo revisado, en un trabajo reciente, los cálculos de Gómez Mendoza sobre el ahorro social producido con su implantación. El segundo, en su investigación sobre la familia Rothschild, no puede marginar las inversiones ferroviarias de estos en España y ha aportado documentación de gran interés que permite conocer mejor la época de las concesiones y construcción de las redes.

Como ya ha sido puesto de manifiesto, sobre el ferrocarril se había escrito mucho cuando iniciamos nuestra investigación y, por si fuera escasa la dificultad de aportar algo nuevo, a mediados de 1998, ya cerrando esta memoria, se publicaba una nueva síntesis sobre los 150 años de la Historia ferroviaria española de la que eran autores Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares³⁸.

La necesidad de responder a las preguntas planteadas y de integrar los cuatro niveles que se proponían, podía significar que la metodología más adecuada para abordar estas cuestiones se encontrara en la historia de la empresa, pero una historia de la empresa con una orientación muy amplia y global, dadas las dificultades que existen para formalizar y definir las características que deben reunir los estudios de esta disciplina. Porque ¿qué es la historia de la empresa?, o mejor ¿cómo se escribe la historia de una empresa?, ¿cuáles son los aspectos que forman parte de la Historia de una empresa y cuáles, por el contrario, carecerían de interés? Son preguntas para las que, en mi corto entender, no existe una respuesta precisa. El debate, los diferentes enfoques y las aportaciones que, para el caso español, empiezan a surgir son ya muy abundantes, pero esto no quita validez a lo anterior: resulta complicado escribir la historia de una empresa. ¿Qué es más importante conocer para comprender las decisiones adoptadas: la delicada situación del balance o la también posible delicada situación familiar de su director gerente y las condiciones de presión en que se adoptan las decisiones estratégicas?

Pues bien, a pesar de todo lo ya escrito, todavía falta mucho camino por recorrer para llegar a entender y para conocer a fondo el comportamiento de las empresas del sector. En esta tarea, las distintas teorías de la empresa proporcionan claves de interpretación fundamentales al ofrecernos unos instrumentos de visión y análisis profundos. No hemos querido decantarnos por ninguna de ellas, sino extraer sus modos de aproximación al estudio de las empresas y aplicarlo a las del ayer. Todo sirve al historiador, de cada visión se pueden obtener nuevas claves, nuevos interrogantes; el esfuerzo por contestarlos siempre ha revertido en una mejor y más completa comprensión de las empresas³⁹. Pero además todavía existe mucha documentación que

³⁶ Barquín (1997a), (1997b) y (1998).

³⁷ López-Morell (1998).

³⁸ Comín Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998).

³⁹ En este sentido me han sido de gran ayuda las lecturas seleccionadas por Putterman (1994), así como las obras más conocidas de Chandler (1987) y (1996) y las aportaciones realizadas a la teoría de la empresa por la llamada economía institucional o contractual, sobre todo el afamado artículo de Coase, en su traducción de 1980 y los de Fama (1984), Jensen y Meckling (1976), Fama y Jensen (1993a) y

debe ser sacada a la luz y analizada. Los años de elaboración de este trabajo han coincidido de pleno con la explosión de la bibliografía e interés por la Historia de la empresa en España. Son abundantes los congresos y seminarios dedicados a esta especialidad, así como las publicaciones sobre empresas y empresarios, en esta década de los noventa⁴⁰.

Por todo lo anterior considero que los estudios sobre una empresa histórica –quizá esta visión más ecléctica sea la que recoge Sapelli (1996)– deben preguntarse sobre su trayectoria temporal y las circunstancias de toda índole que le acompañaron, en definitiva de las condiciones en que actuaron las empresas; los problemas que se derivan de la financiación, y que afectan al control de la empresa por parte de sus propietarios y a sus sistemas de organización. Podremos comprobar asimismo que no es el tamaño –factor clave en la obtención de economías de escala y alcance– el indicador de la eficiencia de la empresa. No es lo importante cuánto se hace, sino cómo, y, por lo tanto, interesan las capacidades y habilidades existentes, junto con la distribución de los derechos de decisión y control en la empresa. Estos son los criterios que marcan la eficiencia y, a la postre, el tamaño óptimo. En este sentido las empresas ferroviarias del primer tercio del siglo XX, parecen ser casi la excepción dentro del panorama español más generalizado de empresas familiares en las que, por otra parte, la organización todavía no estaba especializada. Las ferroviarias, en los aspectos que tienen que ver con la organización, quizá por tener su origen en los modelos ya implantados en Francia, disponían de esquemas completamente modernos.

Me propuse por esto en el capítulo primero analizar cómo invertían sus recursos, cómo financiaban sus actividades específicas, para después calcular diversos indicadores de rentabilidad y comparar esos datos con los de otras empresas y con la rentabilidad que ofrecían las inversiones en Deuda Pública. Con todo ello pretendía alcanzar un primer acercamiento a la situación real de las empresas ferroviarias y sus problemas; este capítulo recorre todo el marco cronológico fijado en el trabajo. Los tres capítulos siguientes introducen a las compañías ferroviarias en el contexto histórico preciso en el que desarrollaron su actividad, siendo las relaciones con el Estado el principal hilo conductor de su trama, aunque existan también algunos otros de menor importancia. El recurso a la división política para la elaboración de estos tres capítulos ha sido una decisión profundamente meditada, tiene sus pros y contras, aunque finalmente me parecieron más las ventajas. Fue la especificidad de los regímenes dictatorial y republicano lo que más pesó para optar por esta división, que tampoco se aparta demasiado de la evolución de las tendencias económicas de la España de entreguerras. Me pareció que así se facilitaba la comprensión del proceso nacionalizador al quedar perfectamente imbricados los cambios políticos y las políticas gubernamentales con la vida y evolución de las empresas y el contexto económico vigente.

(1993b), Jensen (1993), North (1994) y las visiones más panorámicas de Salas (1984), Coll (1991a), (1991b), Coll y Tortella (1992), Tortella (1993), Sapelli (1996), Segura (1996), Valdaliso (1993b), o López y Valdaliso (1997).

⁴⁰ En Comín y Martín Aceña (1996), se hacía un completo balance de todas estas cuestiones y se aportaba una extensa bibliografía.

Pero antes de iniciar el estudio de lo acontecido por etapas cronológicas, en el capítulo primero, como expuse con anterioridad, se ofrece un análisis financiero de las dos grandes compañías ferroviarias españolas, que comprenden todos los años del período que abarca este trabajo. Con él pretendí, en un primer momento, realizar una introducción a la tesis que tuviera más contenido de lo que es habitual en ese tipo de apartados, pero después vi que constituía por sí mismo un capítulo dado el interés que tenía el que, desde el primer momento, el lector conociera a qué tipo de empresas se enfrentaba y en qué situación económica estaban estas. Después vendrían los capítulos de los porqués. Estos son los capítulos cronológicos, donde, por decirlo de alguna manera, se otorga al Estado el papel protagonista dado que es quien toma las iniciativas para tratar de remediar el problema planteado. Esto me ha puesto delante de cuestiones del máximo interés: las soluciones propuestas por los diferentes ministros de Fomento o de Obras Públicas casi siempre reflejo de la ideología del legislador, la financiación estatal de determinados costes de las compañías, la progresiva intervención estatal en el sector a través de las empresas ferroviarias, el contexto europeo en que se desarrolló el problema, las respuestas de las compañías ante las dificultades económicas por las que atravesaron a partir de 1913 y ante las difíciles negociaciones mantenidas con los poderes públicos, etcétera. En cada uno de esos capítulos cronológicos se ha buscado la comparación con el contexto de otros ferrocarriles europeos. España siguió la estela de Europa en su economía, de forma clara a partir de la primera guerra mundial, y, dentro de las empresas ferroviarias, siguió también esa estela en los planteamientos empresariales y las soluciones de los gobiernos que, en ocasiones, prácticamente copió. Al igual que en el resto de los países europeos, al finalizar la primera contienda mundial, y aunque España permaneció neutral, el Estado incrementó sus dimensiones e intervención económica; esto explica la búsqueda de soluciones a los problemas por los que atravesó el ferrocarril desde la intervención y la nacionalización de las empresas. El problema ferroviario español tuvo muchas características comunes con todos los países estudiados, por el recurso a la concesión administrativa, por la similitud de las dificultades: aumento de costes, políticas laborales, competencia de la carretera, interés del Estado en el sector, crisis de los años treinta y otros muchos. Todo ello me llevó a describir lo que ocurría en Francia, Italia, Alemania y Gran Bretaña, pues ofrece claves para una mejor comprensión de las soluciones que se intentaron en España. No hay que olvidar que los propios protagonistas de esta historia miraron más allá de nuestras fronteras en la búsqueda de remedios.

La tesis me ha desbordado por completo. Para haber sacado un mejor partido de la documentación existente, habría hecho falta otra persona con, al menos, mayores conocimientos históricos, económicos y jurídicos que yo. Lamento entonces haber podido pasar sobre la documentación como elefante por cacharrería; quizá con su lectura, algún investigador indignado, decida mejorar lo presente, dado que es muy mejorable; este podría convertirse entonces en uno de los principales logros del trabajo.

CAPÍTULO I
¿QUEBRADAS O NO QUEBRADAS? ESA ES LA
CUESTIÓN

Allí donde hay números se encuentra siempre una pista para averiguar la verdad
Enrique Balletero

1. INTRODUCCIÓN

En la defensa de los intereses de los propietarios, los gerentes de las compañías ferroviarias emplearon, a lo largo de los años de nuestro estudio, sus mejores energías y multitud de horas de trabajo, como se desprende de la abundantísima documentación empresarial existente. Este hecho puede hacer que, si no nos acercamos con cautela a los expedientes que generaron las empresas, podamos obtener algunas ideas confusas sobre las causas y la situación real en la que se encontraban las compañías ferroviarias en el momento de la nacionalización. Proceso que no fue fruto exclusivo de las destrucciones y pérdidas que ocasionó la Guerra civil, sino que fue el resultado de un largo período de dificultades que, por poner algún límite convencional, tendría su inicio más crítico en las que produjo la primera guerra mundial, como tendremos ocasión de comprobar en el siguiente capítulo.

Este cúmulo de situaciones hace necesaria, a mi modo de ver, la realización de un somero análisis de los balances de las dos compañías, Norte y MZA, para percibir la situación de estas empresas, las más grandes del país si atendemos a sus activos¹, que concentraban en estos años aproximadamente el 75% del tendido ferroviario². En definitiva, y *mutatis mutandis*, trataré de realizar una «auditoría histórica» para acercarme, en parte, a la realidad de estas grandes empresas y conocer su gestión empresarial. Algunos de los aspectos importantes, como por ejemplo las amortizaciones o las cuentas desglosadas de acreedores, no pueden ser efectuados por la insuficiencia de los datos contenidos en los balances disponibles; la misma carencia presentan las cuentas de resultados insuficientemente desagregadas para completar el estudio.

Trataré de suplir esta falta de información con diversos análisis complementarios de los resultados y de las estructuras de inversión y financiación de las empresas consideradas que, aunque no proporcionan la información deseada, sí que permiten un diagnóstico de la situación y evolución económico-financiera de las dos principales empresas ferroviarias. La estructura de este capítulo inicial se vertebra en cuatro epígrafes. En el primero de ellos se aborda el estudio de los empleos de recursos, mientras que el segundo gira en torno a fuentes de las que proceden dichos recursos. Ambos epígrafes permiten, en el cuarto apartado, el análisis de la rentabilidad del negocio ferroviario en el que se ponen de relieve los notables condicionantes que sobre la misma ejercen los dos bloques de decisiones anteriormente considerados. Finalmente se introducen unas breves conclusiones que se derivan de los resultados obtenidos en los análisis previos.

Ante la posibilidad de que los balances presenten datos falseados, con la finalidad de maquillar la situación de las empresas ante las Juntas de Accionistas, sería deseable cotejar la información por ellos proporcionada con otro tipo de documentación. Sin embargo, como son los únicos estados financieros de los que disponemos, no podemos

¹ Carreras y Tafunell (1993 b).

² Artola (dir.) (1993), *Cronología, Mapas, Estadística*, T. VI, p. 701. Todos los cuadros –salvo que se señale lo contrario– proceden de la elaboración de los datos de los balances publicados por las compañías Norte y MZA en sus *Memorias*.

más que advertir que sus cifras pudieran hallarse distorsionadas³. Casi con toda seguridad, los beneficios fueron menores y las pérdidas mucho mayores de lo que allí consta. Incluso se pudo llegar a situaciones de quiebra técnica, en la que el pasivo resultaba superior al activo, sin que tal extremo encontrara su plasmación en la contabilidad de las empresas. Aun con todo, los resultados son suficientemente significativos como podremos comprobar. Por lo tanto, la frase con la que abría el capítulo «allí donde hay números se encuentra siempre una pista para averiguar la verdad», puede ser cierta aun cuando esas cifras trataran de encubrir la realidad.

2. ANÁLISIS DE LAS INVERSIONES

La selección de proyectos de inversión, constituye una de las tres decisiones estratégicas de una empresa. Por eso es conveniente comenzar el presente capítulo estudiando la estructura del activo de las empresas ferroviarias. A partir de los balances de situación disponibles, perfilaré los empleos de recursos para entrever las actividades en las que las compañías participaban. Los activos de largo plazo requieren una atención principal, habida cuenta de la importancia que poseen en un sector como el ferroviario. El análisis se completará con diversas referencias a las partidas que componen el activo circulante.

Los cuadros 1 y 2 recogen las partidas del activo de Norte y MZA, y ponen de relieve situaciones de interés. En ambos casos, aunque las cantidades varían, la evolución de las diferentes masas patrimoniales es muy similar, tanto en lo que atañe a los valores anuales, como a los incrementos a lo largo de los diversos periodos. En el análisis del inmovilizado, he diferenciado aquella parte que corresponde a las compañías de la parte que el Estado financió, de diversos modos, a partir de los años veinte. Si no hubiera obrado así el valor total del inmovilizado habría enmascarado los derechos relativos de cada una de las partes en juego. Las diferencias que se observan entre Norte y MZA obedecen, principalmente, a que en las cuentas de esta última no quedaba reflejado explícitamente en el activo qué había sucedido con el anticipo de material.

En ambas empresas, el momento de máxima expansión del inmovilizado es la etapa de la Dictadura. Es una expansión que no realizaron las compañías con sus recursos, sino con los facilitados por el Estado. En ese sentido, podríamos decir que 1926 es el año de inflexión entre una etapa en la que el inmovilizado por cuenta de la compañía había ido creciendo con un ritmo constante y el período posterior donde esta partida presentó un perfil prácticamente plano. Es en ese año cuando comenzaron a llegar las

³ Esto habría que conseguir probarlo y no es sencillo. En el resto de los capítulos, de modo particular en el segundo y tercero, se podrá percibir que entre los políticos que se acercaban al problema ferroviario, en la opinión pública, existía la duda sobre la fiabilidad de los datos que facilitaban las empresas ferroviarias. Esto hará, por ejemplo, que antes de que las empresas ferroviarias entren en el régimen del Estatuto, tengan que someterse a unas comisiones que investiguen su contabilidad. No se encontraron grandes fraudes, aunque sí algunas corruptelas, que obedecían sobre todo a la ausencia de una normativa concreta sobre el modo de realizar la contabilidad. Las dificultades más notables, y las más interesantes, vendrían después, cuando las aportaciones estatales adquieran verdadera importancia, pero para entonces no disponemos, ni siquiera de referencias indirectas.

ayudas de la Caja Ferroviaria. A partir de 1931, momento en que desapareció la generosa ayuda estatal a las compañías, el inmovilizado apenas creció.

A lo largo de todo el período, como puede apreciarse, las empresas aumentaron su inmovilizado, pero este crecimiento no obedeció a la realización de inversiones tendentes a ampliar su capacidad, sino que se trató de el mero mantenimiento de sus actividades económicas específicas. En consecuencia, y de modo particular desde 1931, podríamos calificar la situación de estancamiento, lo que puede ser corroborado por cualquiera de las demás partidas del activo. Quizás el ejemplo más notorio se halle en las existencias, especialmente los combustibles u otras mercaderías en almacén, los cuales concatenan hacia 1930 un débil aumento con un retroceso, muestra elocuente de la paralización, estancamiento y ausencia de inversiones, sin que se alcance siquiera a mantener la actividad.

Aunque no conozcamos si estas empresas practicaban amortizaciones del inmovilizado, puede pensarse que las cantidades destinadas a esa finalidad fueron muy pequeñas y no distorsionarían estos resultados. Desde luego, parece probable que, a partir de 1931, no se efectuaron amortizaciones de ningún tipo⁴. Como se estudiará en el capítulo correspondiente, la crisis de esos años forzó a las compañías a seguir una política muy restrictiva en determinados costes.

El cálculo de las tasas de crecimiento medio anual⁵ permite observar que el inmovilizado total apenas creció, pues lo hizo en el período comprendido entre 1913 y 1939 con una tasa en Norte del 2,32 por 100 y en MZA del 2,39 por 100. Este dato todavía es más llamativo si se toma no el inmovilizado total, sino el realizado por cuenta de las compañías; en ese caso Norte se queda en 1,08 y MZA en 1,3 por 100. Se han realizado cálculos iguales para los cortes cronológicos en que está dividido el resto del trabajo. El primer corte se corresponde con los años que transcurren desde antes del desarrollo de la guerra mundial hasta el inicio de la Dictadura de Primo, las compañías puede decirse que no cuentan con apoyo financiero estatal o que, como en el caso de MZA, no lo reflejaron en sus cuentas, me refiero a los anticipos reintegrables de 1920. En ese período Norte creció con una tasa del 2,01 por 100 y MZA del 2,16 por 100, es un crecimiento pequeño, pero el más grande que logran alcanzar dentro de estos años. El aspecto más sobresaliente de todo este análisis es el que plasma el siguiente de los cortes efectuados; en este caso, y para mostrar de modo más claro los efectos de la Caja Ferroviaria, el análisis se limita a los años en que estuvo en funcionamiento dicho organismo. El crecimiento del inmovilizado de las compañías es insignificante, 0,14 por 100 y 0,01 por 100 para Norte y MZA respectivamente, todo el incremento del inmovilizado de estos años fue, por tanto, por cuenta del Estado. El estancamiento de las compañías se extendió también al ciclo siguiente, reduciéndose, pero no desapareciendo,

⁴ Lo único cierto que a este respecto conocemos se refleja en un análisis realizado durante los primeros meses del Directorio militar que tendremos ocasión de ver de modo más pausado en otro capítulo, en el cual la comisión nombrada para estudiar los balances de situación de los años 1913 y 1919-1922 de MZA, se lamentaba de la minusvaloración de los gastos de primer establecimiento, al no haberse incluido en la misma ciertas partidas como las reparaciones, obras de mejora o gastos de conservación. Cfr. C/113/257, p. 37, "Expediente sobre la intervención de las contabilidades de la compañía MZA por la comisión especial designada por el Directorio militar", 29 de noviembre de 1923.

⁵ Floud (1983).

el crecimiento por cuenta del Estado. Antes de la Guerra civil el 24,2 por 100 del inmovilizado de Norte y el 22,7 por 100 del de MZA era público.

Frente al enorme peso del inmovilizado las otras partidas del balance de las empresas ferroviarias fueron pequeñas, como se puede apreciar en la columna 8 de los cuadros 1 y 2.

CUADRO 1. ACTIVO DEL BALANCE DE NORTE⁶

AÑOS	INMOVILIZADO POR C/ CIA (1)	INMOVILIZADO POR C/ ANTICIPO Y CAJA FERROVIARIA (2)	INMOVILIZADO TOTAL (3)	% (2)/(3)	EXISTENCIAS (4)	CAJA (5)	DEUDORES (6)	TOTAL ACTIVO (7)	% (8)= (3)/(7)
1913	1.282.828.511		1.282.828.511		34.131.160	58.191.408	13.307.720	1.388.458.800	92,4
1914	1.306.867.444		1.306.867.444		37.755.996	55.060.197	13.680.230	1.413.363.867	92,5
1915	1.314.584.986		1.314.584.986		36.270.897	69.363.028	16.386.329	1.436.605.240	91,5
1916	1.319.733.644		1.319.733.644		38.317.505	124.177.344	15.312.688	1.497.541.181	88,1
1917	1.353.386.017		1.353.386.017		37.629.185	137.011.868	40.854.739	1.568.881.809	86,3
1918	1.384.632.293		1.384.632.293		50.421.818	88.662.701	27.830.126	1.551.546.938	89,2
1919	1.395.160.479		1.395.160.479		63.174.506	60.579.996	32.819.573	1.551.734.554	89,9
1920	1.408.231.198		1.408.231.198		59.357.006	83.833.694	52.627.253	1.604.049.151	87,8
1921	1.427.847.863	25.311.169	1.453.159.032	1,7	62.873.924	75.052.334	83.455.547	1.674.540.837	86,8
1922	1.499.660.262		1.499.660.262		66.458.900	168.719.988	119.720.106	1.854.559.257	80,9
1923	1.564.538.495		1.564.538.495		68.065.588	198.360.034	147.819.816	1.978.783.934	79,1
1924	1.619.964.045		1.619.964.045		64.832.479	254.277.173	155.379.449	2.094.453.147	77,3
1925	1.663.143.271		1.663.143.271		77.437.993	221.215.750	171.175.623	2.132.972.637	78,0
1926	1.599.802.913	112.395.154	1.712.198.066	6,6	86.646.439	200.559.042	190.155.905	2.189.559.452	78,2
1927	1.603.018.256	185.354.258	1.788.372.513	10,4	95.211.186	180.936.532	197.799.977	2.262.320.208	79,1
1928	1.605.100.066	286.793.911	1.891.893.977	15,2	79.729.361	214.018.901	225.547.045	2.411.189.284	78,5
1929	1.607.427.041	372.443.253	1.979.870.295	18,8	81.071.776	205.881.238	236.220.646	2.503.043.955	79,1
1930	1.608.929.406	439.410.664	2.048.340.070	21,5	89.059.318	194.456.208	241.905.820	2.573.761.416	79,6
1931	1.609.258.664	449.696.364	2.058.955.028	21,8	80.686.203	184.447.863	273.522.040	2.597.611.135	79,3
1932	1.634.780.365	497.169.064	2.131.949.429	23,3	82.910.581	193.946.620	218.298.797	2.627.105.428	81,2
1933	1.636.336.397	501.124.292	2.137.460.689	23,4	71.168.701	190.651.160	244.022.602	2.643.303.152	80,9
1934	1.636.353.416	509.308.931	2.145.662.347	23,7	66.852.154	186.362.794	258.197.282	2.657.074.577	80,8
1935	1.636.329.849	522.695.795	2.159.025.644	24,2	73.150.770	196.156.128	269.044.641	2.697.377.183	80,0
1939	1.641.976.326	531.074.698	2.173.051.023	24,4	44.150.435	212.628.660	524.611.160	2.954.441.277	73,6
TASAS DE CRECIMIENTO ANUAL MEDIO									
13-39	1,08		2,32		1,13	5,80	17,32	3,34	
13-23	2,01		2,01		7,15	13,05	27,22	3,61	
26-30	0,14	40,61	4,58		0,69	-0,77	6,20	4,12	
31-35	0,42	3,83	1,19		-2,42	1,55	-0,41	0,95	

⁶ La evolución del activo de esta empresa muestra una considerable discontinuidad entre 1931 y 1932. Los veinticinco millones que separan ambos años responden a las obras de acceso a la Plaza de Cataluña en Barcelona.

CUADRO 2. ACTIVO DEL BALANCE DE MZA

AÑOS	INMOVILIZADO POR C/ CIA (1)	INMOVILIZADO POR C/ CAJA FERROVIARIA (2)	INMOVILIZADO TOTAL (3)	% (2)/(3)	EXISTENCIAS (4)	CAJA Y TÍTULOS (5)	DEUDORES (6)	TOTAL ACTIVO (7)	% (8)= (3)/(7)
1913	1.128.895.811		1.128.895.811		20.831.678	69.622.690	12.840.409	1.232.190.588	91,6
1914	1.153.224.051		1.153.224.051		27.147.447	65.623.904	9.267.574	1.255.262.976	91,9
1915	1.162.386.264		1.162.386.264		25.491.477	77.837.147	8.657.446	1.274.372.334	91,2
1916	1.176.229.812		1.176.229.812		22.050.494	96.992.073	10.810.788	1.306.083.166	90,1
1917	1.190.175.071		1.190.175.071		21.451.779	96.122.996	9.626.231	1.317.376.076	90,3
1918	1.203.364.966		1.203.364.966		35.541.292	83.538.148	16.802.180	1.339.246.586	89,9
1919	1.212.389.222		1.212.389.222		31.695.722	104.628.790	13.428.608	1.362.142.341	89,0
1920	1.241.991.402		1.241.991.402		28.847.766	98.145.378	44.534.156	1.413.518.701	87,9
1921	1.285.559.673		1.285.559.673		42.769.656	89.065.126	77.865.041	1.495.259.496	86,0
1922	1.346.747.641		1.346.747.641		37.720.732	116.192.770	106.853.542	1.607.514.685	83,8
1923	1.397.686.960		1.397.686.960		41.935.600	135.529.385	144.944.460	1.720.096.405	81,3
1924	1.449.384.433		1.449.384.433		49.739.866	168.755.069	152.474.119	1.820.353.487	79,6
1925	1.518.550.074		1.518.550.074		71.388.101	161.508.597	161.501.889	1.912.948.661	79,4
1926	1.536.408.790	43.834.428	1.580.243.218	2,8	66.181.949	153.396.817	163.080.035	1.962.902.020	80,5
1927	1.536.876.108	131.275.525	1.668.151.633	7,9	61.164.490	171.795.138	163.766.677	2.064.877.938	80,8
1928	1.537.274.717	223.499.654	1.760.774.371	12,7	62.479.552	178.122.627	161.824.903	2.163.201.453	81,4
1929	1.537.166.973	336.132.861	1.873.299.833	17,9	60.252.531	178.215.604	167.050.055	2.278.818.024	82,2
1930	1.537.153.272	388.629.501	1.925.782.773	20,2	70.224.380	175.852.748	166.339.537	2.338.199.438	82,4
1931	1.537.543.076	418.701.764	1.956.244.840	21,4	69.505.667	160.960.620	168.668.564	2.355.379.690	83,1
1932	1.537.815.289	428.438.941	1.966.254.229	21,8	61.801.547	162.972.245	170.840.828	2.361.868.849	83,2
1933	1.537.926.273	436.605.759	1.974.532.032	22,1	52.761.670	150.630.954	170.193.420	2.348.118.076	84,1
1934	1.537.952.031	443.346.303	1.981.298.334	22,4	52.706.821	134.057.258	173.529.958	2.341.592.371	84,6
1935	1.537.961.757	448.720.812	1.986.682.570	22,6	53.629.494	141.296.496	176.223.773	2.357.832.332	84,3
1936	1.537.940.068	451.008.688	1.988.948.756	22,7	52.643.312	133.182.904	182.135.041	2.356.910.012	84,4
1939	1.537.940.068	451.008.688	1.988.948.756	22,7	41.679.968	143.553.841	218.677.922	2.392.860.487	83,1
TASAS DE CRECIMIENTO ANUAL MEDIO									
13-39	1,30		2,39		2,93	3,06	12,54	2,80	
13-23	2,16		2,16		7,25	6,89	27,43	3,39	
26-30	0,01	72,56	5,07		1,49	3,47	0,50	4,47	
31-35	0,01	1,75	0,39		-6,28	-3,20	1,10	0,03	

Finalizaremos este somero estudio de la composición del activo con una consideración tangencial que hace referencia a la denominada ratio de liquidez inmediata. Este índice, definido como el porcentaje que la cuenta de «Cajas y Banqueros» –en terminología de la época–⁷ representa sobre el activo total, llama la atención a causa de sus bajos valores, debido al excesivo peso de las inversiones a largo plazo, que condujeron a una desequilibrada composición de activos, por lo que las empresas podían ver comprometida su liquidez más inmediata.

En definitiva, el análisis de las inversiones nos ofrece una visión de las empresas en las que se produce una facturación por la actividad que realizan que podríamos calificar

⁷ Bajo ese epígrafe sólo se incluyen las cantidades que las compañías tenían depositadas en cuentas corrientes en los bancos, no otros realizables a corto plazo.

de normal hasta 1926, es decir, creciente por el desarrollo continuo de la actividad, pero insuficiente para poder ejecutar las inversiones necesarias.

GRÁFICO 1. RATIO DE LIQUIDEZ INMEDIATA EN NORTE, 1913-1939

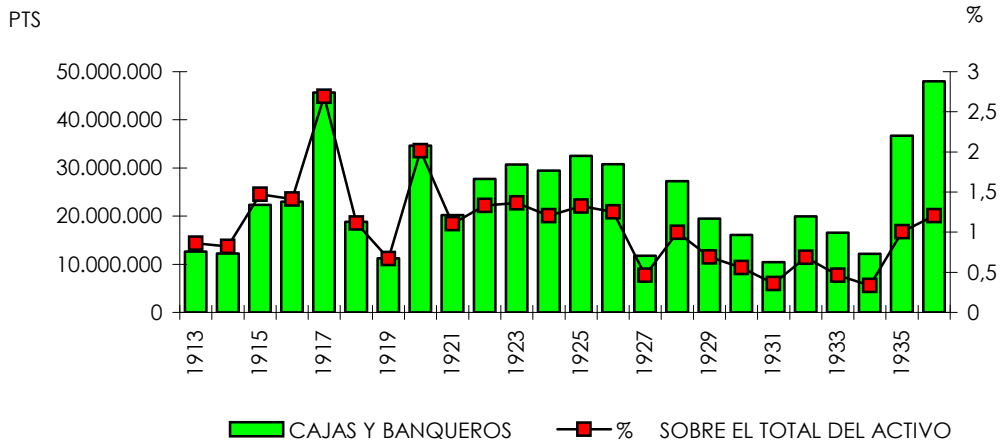


GRÁFICO 2. RATIO DE LIQUIDEZ INMEDIATA EN MZA, 1913-1939

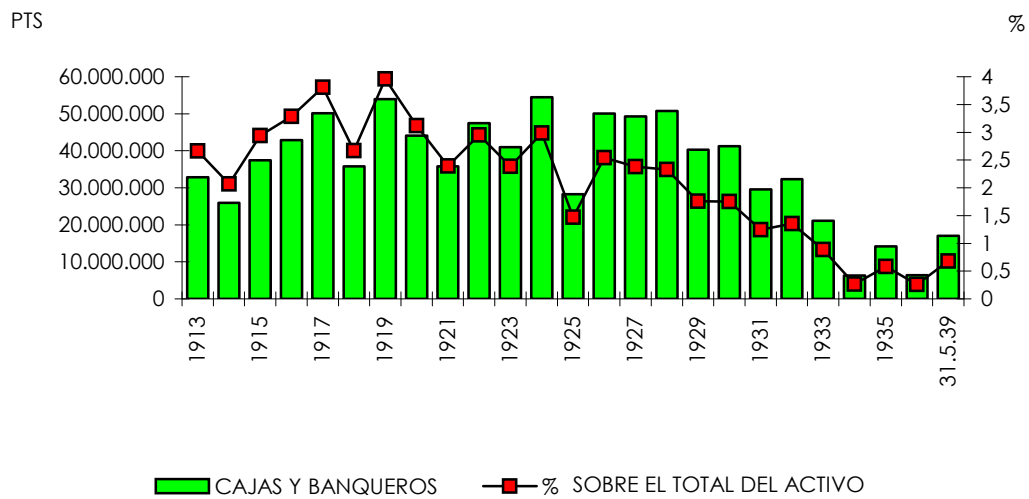


GRÁFICO 3. INMOVILIZADO DE NORTE

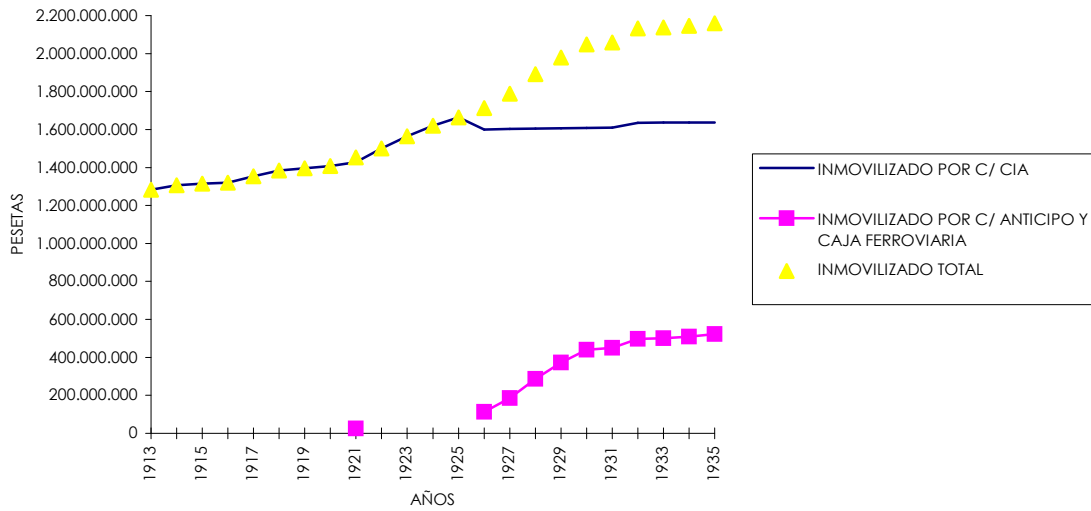
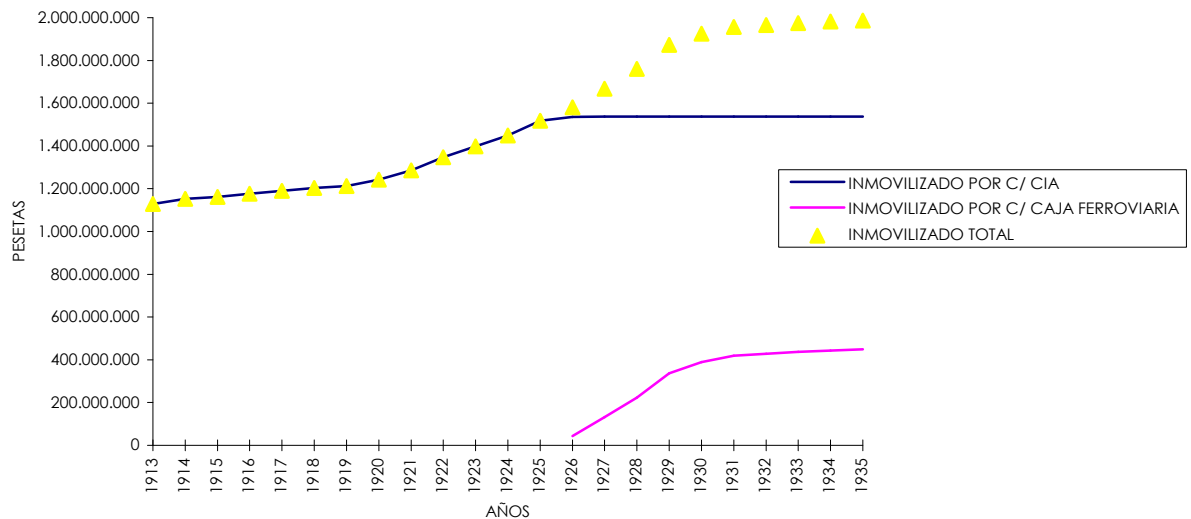


GRÁFICO 4. INMOVILIZADO DE MZA



3. ANÁLISIS DE LA FINANCIACIÓN

A lo largo de este apartado comprobaremos la enorme dificultad para captar fondos propios y ajenos por parte de estas dos grandes empresas ferroviarias.

Siguiendo su política tradicional durante el período no ampliaron capital⁸. Este modo de obrar estaba motivado por un deseo explícito de la gerencia de evitar la dilución de la propiedad que acompaña a la suscripción pública de nuevas acciones. Los fondos propios siguieron siendo claramente insuficientes⁹. El coeficiente de capitalización de Norte, definido como la proporción que los capitales propios representan sobre el activo, sufrió una drástica reducción, pasando del 36,18 por 100 en 1913 al 14,27 por 100 en 1939. El pasivo se los balances de Norte y MZA muestra un preocupante panorama financiero, ya conocido en los períodos previos. Cualquiera que sea la ratio utilizada, evidencia que los recursos propios de las compañías ferroviarias eran muy reducidos.

Este exiguo ritmo de crecimiento de los fondos propios tiene su paralelismo en la evolución seguida por los recursos ajenos. La captación de estos últimos no estuvo exenta de dificultades y la prueba de ello es que, en realidad, su incremento procedió primordialmente de las aportaciones del Estado, como apreciamos en los cuadros 3 y 4 representativos del pasivo de Norte y MZA. El resultado conjunto, evidentemente, fue la reducida tasa de crecimiento en el tamaño de las empresas en el período de entreguerras¹⁰.

⁸ Véase Tedde (1978).

⁹ Esta aseveración resulta especialmente significativa en el caso de Norte. Aunque hay que reseñar que la suma de recursos ajenos y fondos propios no coincide con el valor total del activo debido al elevado valor de las cuentas de orden. Los datos sobre los activos de Norte que empleo no coinciden con los utilizados por Carreras y Tafunell (1993b), pp. 149 y 153.

¹⁰ Los datos que ofrezco en los cuadros 1-4 no se corresponden con los publicados en las *Memorias* de las empresas o con los empleados en otros cuadros, pues están depurados de algunos elementos. En estos cuadros he optado, por ejemplo, por prescindir de las cuentas de orden y del quebranto en la emisión de obligaciones. Así, el total del activo utilizado en los cuadros 5 y 6, coincidente con el de las *Memorias*, no es idéntico al de los cuadros 1 y 2, las diferencias coinciden con lo asignado a cuentas de orden.

CUADRO 3. PARTIDAS DEL PASIVO DE NORTE

AÑOS	FONDOS PROPIOS	DEUDA C/P	DEUDA L/P	TOTAL PASIVO
1913	528.836.199	42.360.015	817.262.586	1.388.458.800
1914	530.041.339	42.483.357	840.839.171	1.413.363.867
1915	541.721.078	44.410.827	850.473.335	1.436.605.240
1916	547.869.004	46.284.899	903.387.278	1.497.541.181
1917	538.363.767	57.218.620	973.299.421	1.568.881.809
1918	516.835.798	61.399.274	973.311.866	1.551.546.938
1919	528.086.097	50.324.336	973.324.121	1.551.734.554
1920	549.946.979	57.781.890	996.320.282	1.604.049.151
1921	561.505.594	56.326.354	1.056.708.889	1.674.540.837
1922	569.593.121	64.312.590	1.220.653.545	1.854.559.257
1923	576.435.748	77.515.165	1.324.833.021	1.978.783.934
1924	579.613.585	67.333.016	1.447.506.546	2.094.453.147
1925	584.206.651	72.695.811	1.476.070.176	2.132.972.637
1926	589.913.653	65.015.129	1.534.630.670	2.189.559.452
1927	591.635.866	57.464.376	1.613.219.965	2.262.320.208
1928	595.120.460	61.217.458	1.754.851.366	2.411.189.284
1929	599.446.488	62.463.546	1.841.133.920	2.503.043.955
1930	603.009.042	63.021.558	1.907.730.815	2.573.761.416
1931	582.561.079	97.286.547	1.917.763.509	2.597.611.135
1932	582.926.742	67.773.865	1.976.404.820	2.627.105.428
1933	565.030.319	96.943.999	1.981.328.834	2.643.303.152
1934	557.847.803	110.327.113	1.988.899.661	2.657.074.577
1935	557.767.140	112.968.840	2.026.641.204	2.697.377.183
1939	483.723.248	435.532.126	2.035.185.903	2.954.441.277
TASAS DE CRECIMIENTO ANUAL MEDIO				
13-39	-0,39	10,66	4,05	3,34
13-23	0,87	6,23	4,95	3,61
24-30	0,66	-1,10	4,71	3,49
31-35	-1,08	3,81	1,39	0,95

CUADRO 4. PARTIDAS DEL PASIVO DE MZA

AÑOS	FONDOS PROPIOS	DEUDA C/P	DEUDA L/P	TOTAL PASIVO
1913	419.170.402	48.429.366	764.590.820	1.232.190.588
1914	420.065.760	55.319.252	779.877.964	1.255.262.976
1915	431.298.406	55.052.263	788.021.665	1.274.372.334
1916	438.597.163	58.058.383	809.427.620	1.306.083.166
1917	442.753.223	62.512.547	812.110.307	1.317.376.076
1918	438.831.785	69.190.099	831.224.702	1.339.246.586
1919	452.984.027	63.559.834	845.598.480	1.362.142.341
1920	460.905.116	80.761.446	871.852.140	1.413.518.701
1921	462.853.401	67.793.495	964.612.600	1.495.259.496
1922	463.909.009	71.779.307	1.071.826.369	1.607.514.685
1923	467.152.186	91.826.300	1.161.117.919	1.720.096.405
1924	456.994.986	114.436.099	1.248.922.401	1.820.353.487
1925	463.930.413	112.384.543	1.336.633.705	1.912.948.661
1926	474.718.100	109.701.701	1.378.482.219	1.962.902.020
1927	478.984.267	124.970.523	1.460.923.149	2.064.877.938
1928	491.564.532	128.863.718	1.542.773.204	2.163.201.453
1929	502.800.009	132.594.712	1.643.423.303	2.278.818.024
1930	503.548.162	107.504.121	1.727.147.155	2.338.199.438
1931	490.017.025	105.332.207	1.760.030.458	2.355.379.690
1932	485.745.237	100.781.773	1.775.341.840	2.361.868.849
1933	462.953.817	105.077.955	1.780.086.303	2.348.118.076
1934	443.794.157	107.668.652	1.790.129.562	2.341.592.371
1935	425.558.943	112.440.113	1.819.833.276	2.357.832.332
1936	414.100.616	117.677.270	1.825.132.126	2.356.910.012
1939	418.916.593	148.811.767	1.825.132.126	2.392.860.487
TASAS DE CRECIMIENTO ANUAL MEDIO				
13-39	-0,003	4,79	3,69	2,80
13-23	1,09	6,61	4,27	3,39
24-30	1,63	-1,04	5,55	4,26
31-35	-3,46	1,65	0,84	0,03

Para alcanzar un conocimiento más preciso de la realidad del problema ferroviario, y la posterior nacionalización, hay que evaluar la solvencia de las compañías, aspecto que mantiene estrechas conexiones con las rentabilidades que lograron obtener.

En líneas generales, el equilibrio financiero de largo plazo de las compañías ferroviarias ofrece un panorama desolador. Al final de la Guerra civil, la situación era insostenible como ya lo era al inicio de los años treinta. Por ello tuvo que ser el Estado, poco dispuesto a perder todas las inversiones realizadas hasta entonces, quien cargase con esa responsabilidad del ferrocarril. Desde muy pronto, entre los políticos fue sentir relativamente común el de reclamar un papel más preponderante del Estado en las compañías conforme su intervención económica se fue incrementando. Estas cuestiones se desarrollan en los capítulos siguientes.

El principal indicador de solvencia de Norte y MZA elegido es la ratio de endeudamiento, definida como el cociente entre el volumen total de las deudas de las empresas y el valor del activo. El excesivo peso de los recursos ajenos incrementa notablemente el riesgo financiero, obligando a destinar una gran parte de los ingresos al

servicio de la deuda lo que, en definitiva, compromete el futuro de las empresas. El alto coeficiente de endeudamiento dificulta la captación de recursos, al encarecerlos. Pues bien, los coeficientes de endeudamiento de Norte y MZA sobrepasaban el límite aceptable del 0,5, siendo mayor el coeficiente de MZA, como se aprecia en los cuadros 5 y 6. No debe extrañar pues, que las compañías tropezasen con grandes obstáculos en la captación de recursos ajenos y apenas encontrasen acreedores dispuestos a asumir el elevado nivel de riesgo que la financiación vía deuda comportaba.

CUADRO 5. COCIENTE DE ENDEUDAMIENTO EN NORTE

AÑOS	OBLIGACIONES	CUENTAS ACREEDORAS	OTRAS DEUDAS	TOTAL	TOTAL ACTIVO	DEUDAS/ACTIVO
1913	817.262.586,12	42.360.015,00		859.622.601,12	1.461.684.114,30	0,59
1914	840.839.171,49	42.483.357,06		883.322.528,55	1.488.828.256,83	0,59
1915	850.473.334,54	44.410.827,30		894.884.161,84	1.515.576.154,17	0,59
1916	903.387.278,11	46.284.898,76		949.672.176,87	1.627.414.720,61	0,58
1917	973.299.421,04	57.218.620,13		1.030.518.041,17	1.694.393.030,26	0,61
1918	973.311.866,04	61.399.273,60		1.034.711.139,64	1.687.302.400,50	0,61
1919	973.324.121,04	50.324.336,40		1.023.648.457,44	1.669.858.004,76	0,61
1920	973.340.318,54	57.781.889,79	22.979.963,51	1.054.102.171,84	1.720.588.628,56	0,61
1921	973.365.968,54	56.326.353,90	83.342.920,88	1.113.035.243,32	1.825.118.576,89	0,61
1922	1.070.262.607,88	64.312.590,46	150.390.937,30	1.284.966.135,64	2.082.418.971,70	0,62
1923	1.114.785.598,17	77.515.165,39	210.047.422,48	1.402.348.186,04	2.249.320.738,63	0,62
1924	1.203.602.830,72	67.333.015,74	243.903.715,14	1.514.839.561,60	2.444.461.812,56	0,62
1925	1.205.831.843,90	72.695.810,51	270.238.331,70	1.548.765.986,11	2.455.988.453,31	0,63
1926	1.205.831.837,75	65.015.128,75	328.798.832,41	1.599.645.798,91	2.459.706.518,15	0,65
1927	1.205.832.527,27	57.464.376,17	407.387.438,17	1.670.684.341,61	2.554.828.731,87	0,65
1928	1.230.761.066,00	61.217.457,63	524.090.300,24	1.816.068.823,87	2.733.422.098,20	0,66
1929	1.230.763.031,86	62.463.546,46	610.370.888,51	1.903.597.466,83	2.824.740.393,83	0,67
1930	1.230.763.056,20	63.021.558,21	676.965.758,91	1.970.750.373,32	2.884.263.983,72	0,68
1931	1.230.763.056,20	90.736.684,93	693.550.314,86	2.015.050.055,99	2.902.061.561,42	0,69
1932	1.230.763.057,55	61.419.451,68	751.996.176,39	2.044.178.685,62	2.917.326.613,98	0,70
1933	1.854.178.125,00	91.353.230,37	756.156.545,25	2.701.687.900,62	3.590.978.012,98	0,75
1934	1.854.178.125,00	104.604.404,40	763.859.312,37	2.722.641.841,77	3.619.716.426,91	0,75
1935	1.879.178.125,00	109.239.405,46	774.607.580,44	2.763.025.110,90	3.650.076.449,14	0,76
4.6.1939	1.879.178.125,00	431.331.202,06	783.623.769,80	3.094.133.096,86	3.985.696.585,10	0,78

CUADRO 6. COCIENTE DE ENDEUDAMIENTO EN MZA

AÑOS	OBLIGACIONES	CUENTAS ACREEDORAS	OTRAS DEUDAS	TOTAL	TOTAL ACTIVO	DEUDAS/ACTIVO
1913	764.590.819,92	48.429.365,82		813.020.185,74	1.232.190.587,93	0,66
1914	779.877.963,92	55.319.252,20		835.197.216,12	1.255.262.975,73	0,67
1915	788.021.665,42	55.052.262,87		843.073.928,29	1.274.372.333,94	0,66
1916	809.427.620,42	58.058.383,29		867.486.003,71	1.306.083.166,38	0,66
1917	812.110.306,72	62.512.547,22		874.622.853,94	1.317.376.076,44	0,66
1918	831.224.702,22	69.190.098,78		900.414.801,00	1.339.246.586,26	0,67
1919	845.598.480,22	63.559.833,71		909.158.313,93	1.362.142.341,32	0,67
1920	848.909.953,22	80.761.445,59	22.942.186,56	952.613.585,37	1.413.518.701,16	0,67
1921	888.688.985,92	67.793.494,75	75.923.614,50	1.032.406.095,17	1.495.259.495,90	0,69
1922	931.975.069,77	71.779.306,73	139.851.299,34	1.143.605.675,84	1.607.514.685,13	0,71
1923	976.542.241,22	91.826.300,24	184.575.677,67	1.252.944.219,13	1.720.096.405,06	0,73
1924	1.045.659.741,22	114.436.099,46	208.505.159,87	1.368.601.000,55	1.825.595.987,03	0,75
1925	1.122.059.741,22	112.384.543,40	219.708.963,60	1.454.153.248,22	1.918.083.661,06	0,76
1926	1.122.059.741,22	109.701.701,11	261.233.477,42	1.492.994.919,75	1.967.713.019,76	0,76
1927	1.122.059.741,22	124.970.522,94	342.880.407,55	1.589.910.671,71	2.068.894.938,34	0,77
1928	1.135.195.241,22	128.863.717,66	423.353.034,79	1.687.411.993,67	2.178.976.525,29	0,77
1929	1.135.195.241,22	132.594.712,41	523.694.422,41	1.791.484.376,04	2.294.284.385,20	0,78
1930	1.135.195.241,22	107.504.120,78	607.197.215,46	1.849.896.577,46	2.353.444.739,92	0,79
1931	1.135.195.241,22	105.332.207,09	640.073.441,44	1.880.600.889,75	2.376.726.840,49	0,79
1932	1.135.195.241,22	100.781.772,68	655.581.006,88	1.891.558.020,78	2.382.536.009,69	0,79
1933	1.135.195.241,22	105.077.955,20	660.208.911,26	1.900.482.107,68	2.386.404.824,13	0,80
1934	1.135.195.241,22	107.668.652,12	670.221.322,54	1.913.085.215,88	2.410.937.432,96	0,79
1935	1.159.945.241,22	112.440.112,60	675.100.036,69	1.947.485.390,51	2.444.211.819,90	0,80
18.7.1936	1.159.945.241,22	117.677.269,59	680.374.182,32	1.957.996.693,13	2.461.832.117,55	0,80
31.5.1939	1.159.945.241,22	148.811.766,84	680.374.182,37	1.989.131.190,43	2.492.966.615,00	0,80

En el epígrafe otras deudas se hallan recogidos los anticipos efectuados por el Estado que tenían el carácter de reintegrables. La primera aportación tuvo lugar en 1920 con el objetivo de satisfacer el complemento de los salarios de los trabajadores autorizado por Real Orden de 23 de marzo. A este siguió el Real Decreto de 15 de octubre de 1920 para la adquisición de material móvil y de tracción, y después, la creación de la Caja Ferroviaria durante la Dictadura, otra fuente de recursos de las compañías, hasta la proclamación de la IIª República, como queda reflejado en el estancamiento que se observa en esta columna a partir de 1931. Porcentualmente, desde 1913 hasta 1939, los recursos que experimentan un mayor crecimiento fueron precisamente estas deudas frente al Estado, con lo que se prueba también el creciente volumen de la participación del Estado en las compañías ferroviarias y, por lo tanto, en el sector. Con estas proporciones de financiación mayoritariamente estatal, los ingresos debían destinarse al pago de la deuda y eso explica los bajos niveles de rentabilidad financiera, como veremos más adelante.

El cociente entre la deuda y los recursos propios, presentado en los cuadros 7 y 8, muestra igualmente la comprometida situación financiera de Norte y MZA, que se va agravando conforme transcurre el tiempo. Si en 1913, los recursos ajenos eran 1,63 veces los propios en Norte, en 1935 ya ascendían a 4,84 veces, lo que era insostenible.

MZA anduvo un poco mejor, pues esta variable pasó de 1,94 a 3,89, en cualquier caso también insostenible.

CUADRO 7. RELACIÓN DEUDA/FONDOS PROPIOS EN NORTE

AÑOS	DEUDAS	FONDOS PROPIOS	D/FP	AÑOS	DEUDAS	FONDOS PROPIOS	D/FP
1913	859.622.601,12	528.836.198,59	1,63	1925	1.548.765.986,11	584.206.651,28	2,65
1914	883.322.528,55	530.041.338,69	1,67	1926	1.599.645.798,91	589.913.653,32	2,71
1915	894.884.161,84	541.721.077,74	1,65	1927	1.670.684.341,61	591.635.866,34	2,82
1916	949.672.176,87	547.869.004,15	1,73	1928	1.816.068.823,87	595.120.460,41	3,05
1917	1.030.518.041,17	538.685.549,50	1,91	1929	1.903.597.466,83	599.446.488,08	3,18
1918	1.034.711.139,64	536.086.246,27	1,93	1930	1.970.750.373,32	603.009.042,48	3,27
1919	1.023.648.457,44	547.227.007,73	1,87	1931	2.015.050.055,99	582.561.078,51	3,46
1920	1.054.102.171,84	558.237.392,13	1,89	1932	2.044.178.685,62	582.926.742,44	3,51
1921	1.113.035.243,32	561.505.593,98	1,98	1933	2.701.687.900,62	578.917.392,44	4,67
1922	1.284.966.135,64	569.593.121,47	2,26	1934	2.722.641.841,77	571.428.565,22	4,76
1923	1.402.348.186,04	576.435.748,00	2,43	1935	2.763.025.110,90	571.428.565,22	4,84
1924	1.514.839.561,60	579.613.585,04	2,61	4.6.39	3.094.133.096,86	571.428.565,22	5,41

CUADRO 8. RELACIÓN DEUDA/FONDOS PROPIOS EN MZA

AÑOS	DEUDAS	FONDOS PROPIOS	D/FP	AÑOS	DEUDAS	FONDOS PROPIOS	D/FP
1913	813.020.185,74	419.170.402,19	1,94	1926	1.492.994.919,75	474.718.100,01	3,15
1914	835.197.216,12	420.065.759,61	1,99	1927	1.589.910.671,71	478.984.266,72	3,32
1915	843.073.928,29	431.298.405,65	1,95	1928	1.687.411.993,67	491.564.531,62	3,43
1916	867.486.003,71	438.597.162,67	1,98	1929	1.791.484.376,04	502.800.009,16	3,56
1917	874.622.853,94	442.753.222,50	1,98	1930	1.849.896.577,46	503.548.162,46	3,67
1918	900.414.801,00	438.831.785,26	2,05	1931	1.880.600.889,75	496.125.950,74	3,79
1919	909.158.313,93	452.984.027,39	2,01	1932	1.891.558.020,78	490.977.988,91	3,85
1920	952.613.585,37	460.905.115,79	2,07	1933	1.900.482.107,68	485.922.716,45	3,91
1921	1.032.406.095,17	462.853.400,73	2,23	1934	1.913.085.215,88	497.852.217,08	3,84
1922	1.143.605.675,84	463.909.009,29	2,47	1935	1.947.485.390,51	496.726.429,39	3,92
1923	1.252.944.219,13	467.152.185,93	2,68	18.7.36	1.957.996.693,13	503.835.424,57	3,89
1924	1.368.601.000,55	456.994.986,48	2,99	31.5.39	1.989.131.190,43	503.835.424,57	3,95
1925	1.454.153.248,22	463.930.412,84	3,13				

La ratio de autonomía financiera confirma lo anterior, pues es la inversa de la ratio de endeudamiento

CUADRO 9. GRADO DE AUTONOMÍA EN NORTE

AÑOS	FONDOS PROPIOS	TOTAL ACTIVO	FP/ACTIVO	AÑOS	FONDOS PROPIOS	TOTAL ACTIVO	FP/ACTIVO
1913	528.836.198,59	1.461.684.114,30	36,18%	1925	584.206.651,28	2.455.988.453,31	23,79%
1914	530.041.338,69	1.488.828.256,83	35,60%	1926	589.913.653,32	2.459.706.518,15	23,98%
1915	541.721.077,74	1.515.576.154,17	35,74%	1927	591.635.866,34	2.554.828.731,87	23,16%
1916	547.869.004,15	1.627.414.720,61	33,66%	1928	595.120.460,41	2.733.422.098,20	21,77%
1917	538.685.549,50	1.694.393.030,26	31,79%	1929	599.446.488,08	2.824.740.393,83	21,22%
1918	536.086.246,27	1.687.302.400,50	31,77%	1930	603.009.042,48	2.884.263.983,72	20,91%
1919	547.227.007,73	1.669.858.004,76	32,77%	1931	582.561.078,51	2.902.061.561,42	20,07%
1920	558.237.392,13	1.720.588.628,56	32,44%	1932	582.926.742,44	2.917.326.613,98	19,98%
1921	561.505.593,98	1.825.118.576,89	30,77%	1933	578.917.392,44	3.590.978.012,98	16,12%
1922	569.593.121,47	2.082.418.971,70	27,35%	1934	571.428.565,22	3.619.716.426,91	15,79%
1923	576.435.748,00	2.249.320.738,63	25,63%	1935	571.428.565,22	3.650.076.449,14	15,66%
1924	579.613.585,04	2.444.461.812,56	23,71%	4.6.39	571.428.565,22	3.985.696.585,10	14,34%

CUADRO 10. GRADO DE AUTONOMÍA EN MZA

AÑOS	FONDOS PROPIOS	TOTAL ACTIVO	FP/ACTIVO	AÑOS	FONDOS PROPIOS	TOTAL ACTIVO	FP/ACTIVO
1913	419.170.402,19	1.232.190.587,93	34,02%	1926	474.718.100,01	1.967.713.019,76	24,13%
1914	420.065.759,61	1.255.262.975,73	33,46%	1927	478.984.266,72	2.068.894.938,34	23,15%
1915	431.298.405,65	1.274.372.333,94	33,84%	1928	491.564.531,62	2.178.976.525,29	22,56%
1916	438.597.162,67	1.306.083.166,38	33,58%	1929	502.800.009,16	2.294.284.385,20	21,92%
1917	442.753.222,50	1.317.376.076,44	33,61%	1930	503.548.162,46	2.353.444.739,92	21,40%
1918	438.831.785,26	1.339.246.586,26	32,77%	1931	496.125.950,74	2.376.726.840,49	20,87%
1919	452.984.027,39	1.362.142.341,32	33,26%	1932	490.977.988,91	2.382.536.009,69	20,61%
1920	460.905.115,79	1.413.518.701,16	32,61%	1933	485.922.716,45	2.386.404.824,13	20,36%
1921	462.853.400,73	1.495.259.495,90	30,95%	1934	497.852.217,08	2.410.937.432,96	20,65%
1922	463.909.009,29	1.607.514.685,13	28,86%	1935	496.726.429,39	2.444.211.819,90	20,32%
1923	467.152.185,93	1.720.096.405,06	27,16%	18.7.36	503.835.424,57	2.461.832.117,55	20,47%
1924	456.994.986,48	1.825.595.987,03	25,03%	31.5.39	503.835.424,57	2.492.966.615,00	20,21%
1925	463.930.412,84	1.918.083.661,06	24,19%				

En el caso de Norte acentúa lo que en la ratio de endeudamiento quedaba más difuminado por la incidencia que tienen en sus balances las cuentas de orden. Al final del período, en Norte tan sólo el 14 por 100 del activo estaba cubierto por fondos propios y, en el caso de MZA, el 20 por 100. Para este mismo momento histórico, y según los criterios utilizados por Valdaliso, esta proporción en la Compañía Marítima del Nervión oscilaría entre el 80 por 100 y el 90 por 100 aproximadamente¹¹.

Intentaremos trascender las magnitudes económicas para descifrar lo que estas representan desde la perspectiva de la economía institucional, abordando la repercusión del progresivo endeudamiento sobre el control de las empresas.

¹¹ Valdaliso Gago (1994), p. 86.

Ya hemos visto cómo a las dos empresas ferroviarias más importantes no les quedó más remedio que financiarse con fondos ajenos, fundamentalmente con obligaciones y aportaciones del Estado. Durante estos años de entreguerras, los beneficios de las compañías ferroviarias fueron exiguos e insuficientes, y, cuando estos se transformaron en pérdidas, en 1931, la situación se tornó insostenible, mucho antes de la Guerra civil. ¿Quién fue responsable de esta situación? Lo único que podemos hacer para resolverla es plantearnos el siguiente interrogante; ¿podrían haber subido tanto las tarifas como para amortiguar el peso de las obligaciones y haber hecho innecesarias las aportaciones del Estado vía subvenciones o anticipos reintegrables? Considero que la respuesta es negativa, las cantidades de deuda fueron lo suficientemente elevadas como para impedir que un aumento razonable de las tarifas consiguiese recuperar la rentabilidad de las inversiones ferroviarias. En los gráficos 5 y 6 se han representado las aportaciones que las compañías recibieron del Estado cada año, incluyendo todos los conceptos, y los beneficios declarados en los balances. A pesar de las fuertes cantidades que aportó el Estado, las compañías no obtuvieron nunca excelentes resultados. Se aprecia, sobre todo a partir de finales de la década de los veinte, como el ritmo que siguen las ayudas del Estado, marca la evolución de los beneficios de las empresas. Cuando estos desaparecieron, al final de los veinte, comenzaron las pérdidas en las empresas ferroviarias. Es evidente que incidieron en ello otros muchos elementos, que serán estudiados con detalle en el capítulo correspondiente.

GRÁFICO 5. APORTACIONES DEL ESTADO Y BENEFICIOS EN NORTE, 1913-1939

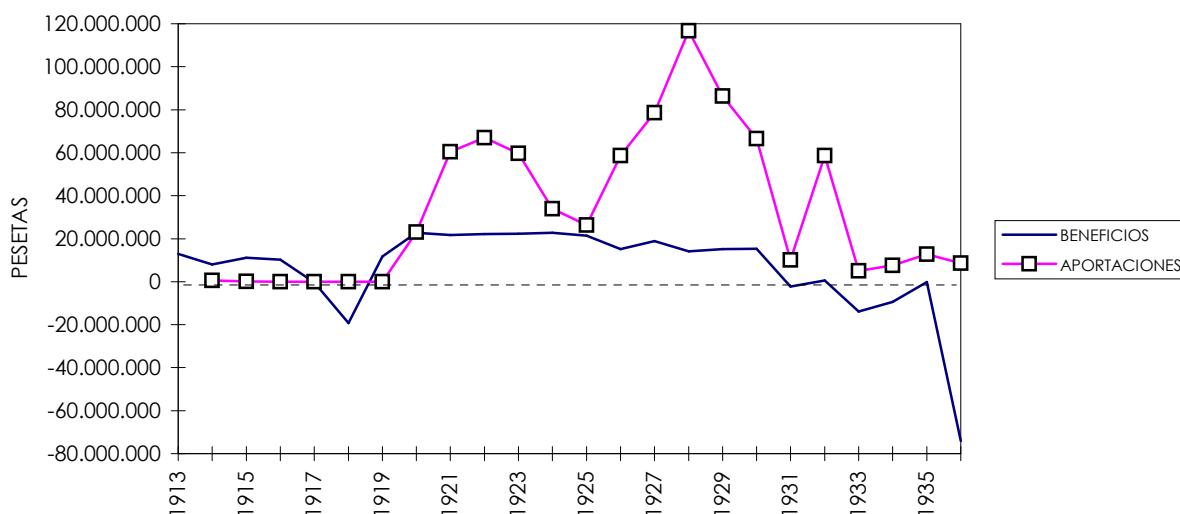
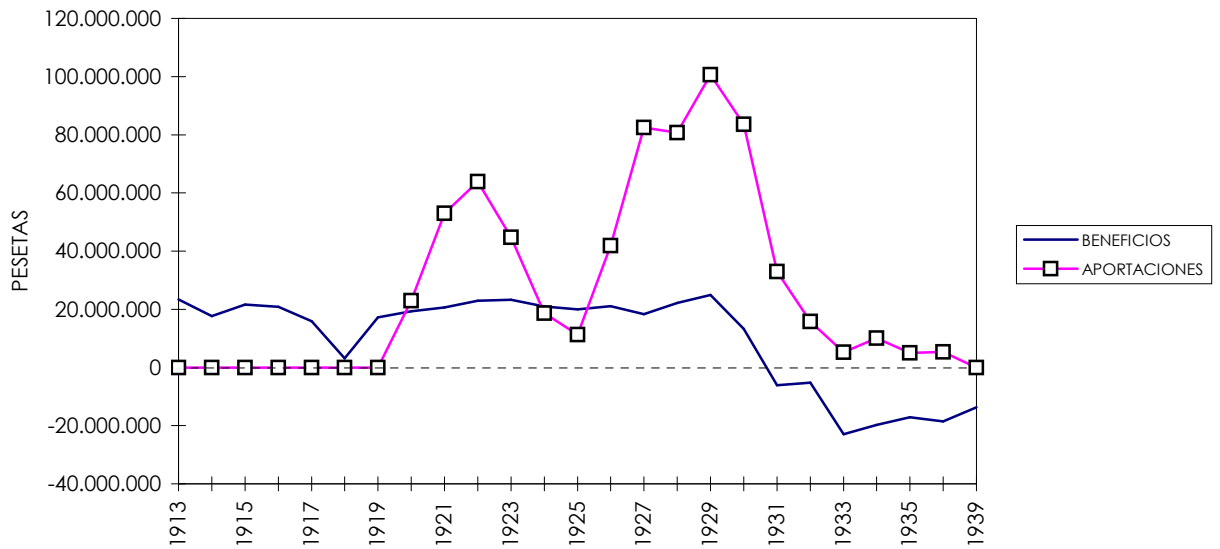


GRÁFICO 6. APORTACIONES DEL ESTADO Y BENEFICIOS EN MZA, 1913-1939



Los aportaciones del Estado que proceden de los balances de esos años de las respectivas compañías fueron muy grandes. He de indicar igualmente que en estas aportaciones incluyo las cantidades que las compañías recibieron en concepto de subvención, además de los anticipos. En estos cuadros 11 y 12 se trata de variables stock, es decir, no son las mismas cifras que las utilizadas en las representaciones anteriores¹².

¹² Por precisar este concepto de aportación se refleja la composición de los 910 millones que figuran en la partida de Norte para 1933, habiéndose escogido este año y esta compañía al azar. De esos 910, 311 millones de pesetas procedían de las diversas subvenciones recibidas por la empresa y que se desglosaban por líneas y algunas obras concretas más costosas: electrificación de Pajares o el acceso subterráneo a la Plaza de Cataluña en Barcelona; 427 millones en que se estimaba la aportación del Estado conforme al Real Decreto de 12 de julio de 1924; 158 millones por anticipos del Estado para complemento de haberes de los trabajadores y 13 millones por el préstamo del Estado para pago de atrasos por exceso de la jornada de ocho horas. En el desglose de cuentas del pasivo, todas estas han sido consideradas deudas a largo plazo, salvo la parte de las subvenciones que no recibían la consideración de anticipos reintegrables.

CUADRO 11. APORTACIONES DEL ESTADO A NORTE

AÑOS	APORTACIONES	AÑOS	APORTACIONES	AÑOS	APORTACIONES
1913	158.964.661,48	1921	242.850.462,03	1929	770.052.214,56
1914	159.559.067,76	1922	309.898.478,45	1930	836.649.084,96
1915	159.735.277,17	1923	369.554.963,63	1931	846.681.778,74
1916	159.507.541,15	1924	403.450.506,29	1932	905.323.088,96
1917	159.507.541,15	1925	429.841.157,75	1933	910.365.752,97
1918	159.507.541,15	1926	488.440.908,46	1934	917.936.579,75
1919	159.507.541,15	1927	567.068.764,94	1935	930.678.122,30
1920	182.487.504,66	1928	683.771.626,29	4.6.1939	939.222.821,49

CUADRO 12. APORTACIONES DEL ESTADO A MZA

AÑOS	APORTACIONES	AÑOS	APORTACIONES	AÑOS	APORTACIONES
1913	62.406.848,28	1922	202.258.147,62	1930	666.306.063,74
1914	62.406.848,28	1923	246.982.525,95	1931	699.304.289,72
1915	62.406.848,28	1924	265.669.508,15	1932	715.144.355,16
1916	62.406.848,28	1925	276.980.811,88	1933	720.329.259,54
1917	62.406.848,28	1926	318.829.325,70	1934	730.389.170,82
1918	62.406.848,28	1927	401.270.255,83	1935	735.342.884,97
1919	62.406.848,28	1928	482.036.383,07	18.7.1936	740.642.030,65
1920	85.349.034,84	1929	582.714.770,69	31.5.1939	740.642.030,65
1921	138.330.462,78				

En los gráficos 7 y 8 se representan, por tanto, dos variables stock de las compañías ferroviarias: la suma de las cantidades obtenidas en la emisión de obligaciones y el total de las aportaciones realizado por el Estado. Como es lógico el análisis de ambos no puede ofrecer nuevas conclusiones sobre las que se obtuvieron en los cuadros 5 y 6 donde se calcularon los cocientes de endeudamiento de Norte y MZA.

GRÁFICO 7. APORTACIONES DEL ESTADO Y OBLIGACIONES, NORTE 1913-1939

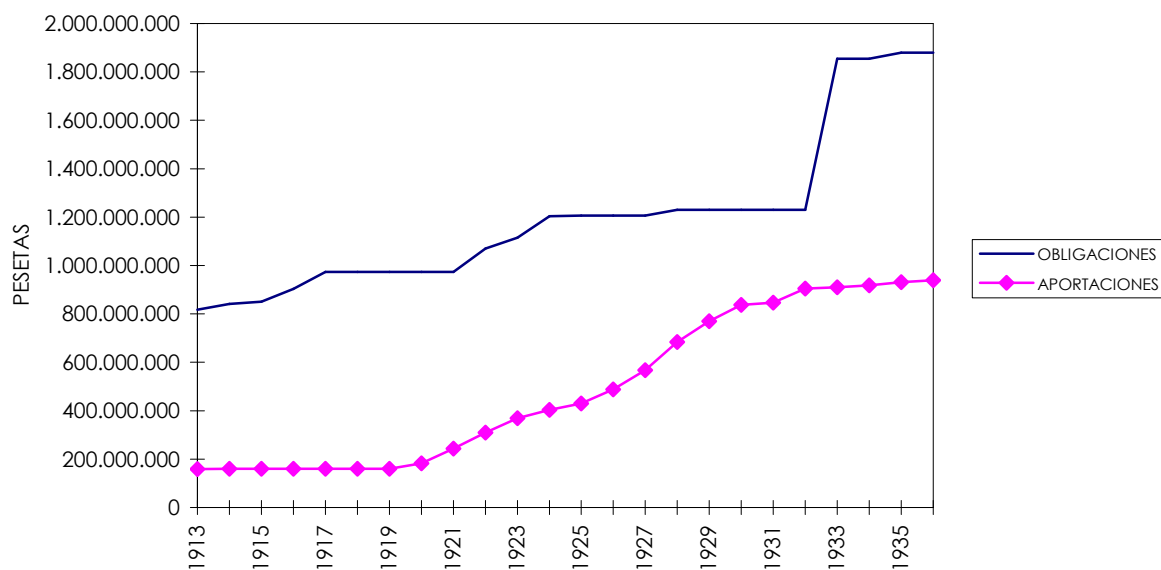
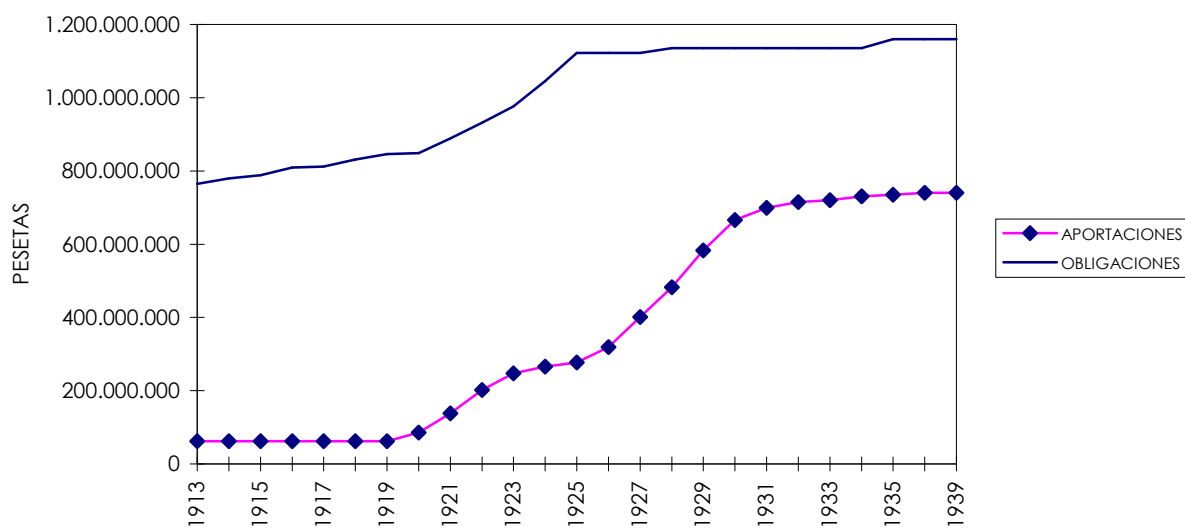


GRÁFICO 8. APORTACIONES DEL ESTADO Y OBLIGACIONES, MZA 1913-1939



Aunque sea abundar en cuestiones muy similares a las tratadas hasta ahora, los cuadros 13 y 14 representan el porcentaje de las aportaciones del Estado y de las obligaciones de las empresas en el pasivo total. En ambas se percibe cómo, de modo lento, fue descendiendo el porcentaje de obligaciones dentro del pasivo y, por el contrario, aumentando el de las aportaciones del Estado. En este último caso, Norte empezó con un porcentaje más elevado que MZA, pero las dos contemplaron uno de los saltos cualitativos en 1921 y, después, en 1926, como sabemos coincidiendo con el inicio de los efectos de los anticipos de 1920 y el funcionamiento de la Caja Ferroviaria

a finales de 1925. En Norte el porcentaje de la suma de ambas no llegará a alcanzar el 70 por 100 hasta 1928, mientras que en MZA, debido al peso de las obligaciones, este porcentaje se habría obtenido en 1922. Hasta entonces la desproporción entre ambas era muy grande, pero a partir de entonces tendieron a confluir. Si bien estas conclusiones se derivan casi por completo de otros cuadros anteriores.

CUADRO 13. PORCENTAJE DE OBLIGACIONES Y APORTACIONES EN EL PASIVO TOTAL DE NORTE

AÑOS	% O/P (1)	% A/P (2)	(1)+(2) (3)	AÑOS	% O/P (1)	% A/P (2)	(1)+(2) (3)	AÑOS	% O/P (1)	% A/P (2)	(1)+(2) (3)
1913	55,91	10,88	66,79	1921	53,33	13,31	66,64	1929	43,57	27,26	70,83
1914	56,48	10,72	67,19	1922	51,40	14,88	66,28	1930	42,67	29,01	71,68
1915	56,12	10,54	66,66	1923	49,56	16,43	65,99	1931	42,41	29,18	71,59
1916	55,51	9,80	65,31	1924	49,24	16,50	65,74	1932	42,19	31,03	73,22
1917	57,44	9,41	66,86	1925	49,10	17,50	66,60	1933	51,63	25,35	76,99
1918	57,68	9,45	67,14	1926	49,02	19,86	68,88	1934	51,22	25,36	76,58
1919	58,29	9,55	67,84	1927	47,20	22,20	69,39	1935	51,48	25,50	76,98
1920	56,57	10,61	67,18	1928	45,03	25,02	70,04	1939	47,15	23,56	70,71

Nota: O/P, es el porcentaje de las obligaciones en el total del pasivo y A/P, el porcentaje de las aportaciones.

CUADRO 14. PORCENTAJE DE OBLIGACIONES Y APORTACIONES EN EL PASIVO TOTAL DE MZA

AÑOS	% O/P (1)	% A/P (2)	(1)+(2) (3)	AÑOS	% O/P (1)	% A/P (2)	(1)+(2) (3)	AÑOS	% O/P (1)	% A/P (2)	(1)+(2) (3)
1913	62,05	5,06	67,12	1922	57,98	12,58	70,56	1930	48,24	28,31	76,55
1914	62,13	4,97	67,10	1923	56,77	14,36	71,13	1931	47,76	29,42	77,19
1915	61,84	4,90	66,73	1924	57,28	14,55	71,83	1932	47,65	30,02	77,66
1916	61,97	4,78	66,75	1925	58,50	14,44	72,94	1933	47,57	30,18	77,75
1917	61,65	4,74	66,38	1926	57,02	16,20	73,23	1934	47,09	30,29	77,38
1918	62,07	4,66	66,73	1927	54,23	19,40	73,63	1935	47,46	30,09	77,54
1919	62,08	4,58	66,66	1928	52,10	22,12	74,22	1936	47,12	30,08	77,20
1920	60,06	6,04	66,09	1929	49,48	25,40	74,88	1939	46,53	29,71	76,24
1921	59,43	9,25	68,69								

4. ANÁLISIS DE RENTABILIDADES

Tras lo anterior no hay que extrañarse de las reducidas tasas de rentabilidad de las empresas ferroviarias. Con esa baja rentabilidad las dificultades para obtener financiación fueron cada vez más grandes; esto explicaría la necesidad de la intervención de los poderes públicos. A las compañías ferroviarias les costaba mucho –hasta el extremo de que en ocasiones no lo consiguieron– colocar las obligaciones en el mercado. El quebranto en la emisión de las obligaciones quedaba reflejado en el activo, con el recurso a las reservas constituidas. En 1933 la situación se agravó para Norte, ya que tendrá que reflejar de modo claro en el Activo, además de los «valores afectos a la materialización de las Reservas», que habían sido el recurso utilizado hasta entonces, en las Cuentas deudoras, un quebranto por emisión de obligaciones de 623.415.067,45 de pesetas, una cantidad que suponía el 17 por 100 del Activo de ese año y que figurará en los últimos balances de la empresa. Este hecho no puede extrañarnos lo más mínimo, al igual que, a lo largo de todo el período, no exista ni una sola ampliación de capital. Los

cuadros siguientes muestran como, efectivamente, todos estos factores condujeron a una reducción de las tasas de rentabilidad¹³.

CUADRO 15. RENTABILIDAD ECONÓMICA DE NORTE

AÑOS	BENEFICIOS	ACTIVO	B/A %	AÑOS	BENEFICIOS	ACTIVO	B/A %
1913	12.970.629,60	1.461.684.114,30	0,887	1925	21.452.574,02	2.455.988.453,31	0,873
1914	8.015.000,54	1.488.828.256,83	0,538	1926	15.148.617,63	2.459.706.518,15	0,615
1915	11.188.575,90	1.515.576.154,17	0,738	1927	18.869.970,27	2.554.828.731,87	0,738
1916	10.259.402,46	1.627.414.720,61	0,630	1928	14.158.792,31	2.733.422.098,20	0,517
1917	-321.782,13	1.694.393.030,26	-0,018	1929	15.106.395,69	2.824.740.393,83	0,534
1918	-19.250.447,87	1.687.302.400,50	-1,140	1930	15.356.146,31	2.884.263.983,72	0,532
1919	11.687.131,62	1.669.858.004,76	0,699	1931	-2.319.575,13	2.902.061.561,42	-0,079
1920	22.753.447,22	1.720.588.628,56	1,322	1932	525.913,26	2.917.326.613,98	0,018
1921	21.693.940,04	1.825.118.576,89	1,188	1933	-13.887.073,80	3.590.978.012,98	-0,386
1922	22.127.040,91	2.082.418.971,70	1,062	1934	-9.402.096,49	3.619.716.426,91	-0,259
1923	22.371.417,12	2.249.320.738,63	0,994	1935	-217.312,09	3.650.076.449,14	-0,0005
1924	22.705.358,06	2.444.461.812,56	0,928	4.6.39	-74.043.891,57	3.985.696.585,10	-1,857

CUADRO 16. RENTABILIDAD ECONÓMICA DE MZA

AÑOS	BENEFICIOS	ACTIVO	B/A %	AÑOS	BENEFICIOS	ACTIVO	B/A %
1913	23.369.712,29	1.232.190.587,93	1,896	1926	21.087.661,50	1.967.713.019,76	1,071
1914	17.653.100,12	1.255.262.975,73	1,406	1927	18.327.902,49	2.068.894.938,34	0,885
1915	21.600.274,45	1.274.372.333,94	1,694	1928	22.226.727,24	2.178.976.525,29	1,020
1916	20.856.096,39	1.306.083.166,38	1,596	1929	24.968.342,65	2.294.284.385,20	1,088
1917	15.952.091,87	1.317.376.076,44	1,210	1930	13.299.049,08	2.353.444.739,92	0,565
1918	3.150.239,35	1.339.246.586,26	0,235	1931	-6.108.926,15	2.376.726.840,49	-0,257
1919	17.205.944,88	1.362.142.341,32	1,263	1932	-5.232.752,31	2.382.536.009,69	-0,219
1920	19.268.947,90	1.413.518.701,16	1,363	1933	-22.968.899,23	2.386.404.824,13	-0,962
1921	20.597.063,15	1.495.259.495,90	1,377	1934	-19.747.482,36	2.410.937.432,96	-0,819
1922	22.932.110,53	1.607.514.685,13	1,426	1935	-17.109.425,93	2.444.211.819,90	-0,699
1923	23.273.739,14	1.720.096.405,06	1,353	18.7.36	-18.567.322,64	2.461.832.117,55	-0,754
1924	20.956.756,85	1.825.595.987,03	1,147	31.5.39	-13.751.345,23	2.492.966.615,00	-0,551
1925	20.026.544,75	1.918.083.661,06	1,044				

La rentabilidad económica (ROA) de Norte y MZA fue muy pequeña. Cayó desde 1913 a 1918 y luego se recuperó hasta 1920 en Norte y 1922 en MZA. Desde entonces la rentabilidad económica disminuyó, entrando en pérdidas ambas en 1931, situación que, en el caso de Norte, no resultaba novedosa puesto que había atravesado por este tipo de dificultades en los años de la primera guerra mundial, pero sí lo era para MZA, que se encontraba por primera vez en esta situación. El rendimiento de los activos totales era insignificante.

¹³ En todos ellos los datos sobre beneficios proceden de los estados financieros de las empresas y en ellos no se encuentra descontado el pago de impuestos.

CUADRO 17. RENTABILIDAD FINANCIERA NORTE

AÑOS	BENEFICIOS	FONDOS PROPIOS	B/F %	AÑOS	BENEFICIOS	FONDOS PROPIOS	B/F %
1913	12.970.629,60	528.836.198,59	2,452	1925	21.452.574,02	584.206.651,28	3,672
1914	8.015.000,54	530.041.338,69	1,512	1926	15.148.617,63	589.913.653,32	2,567
1915	11.188.575,90	541.721.077,74	2,065	1927	18.869.970,27	591.635.866,34	3,189
1916	10.259.402,46	547.869.004,15	1,872	1928	14.158.792,31	595.120.460,41	2,379
1917	-321.782,13	538.685.549,50	-0,059	1929	15.106.395,69	599.446.488,08	2,520
1918	-19.250.447,87	536.086.246,27	-3,590	1930	15.356.146,31	603.009.042,48	2,546
1919	11.687.131,62	547.227.007,73	2,135	1931	-2.319.575,13	582.561.078,51	-0,398
1920	22.753.447,22	558.237.392,13	4,075	1932	525.913,26	582.926.742,44	0,090
1921	21.693.940,04	561.505.593,98	3,863	1933	-13.887.073,80	578.917.392,44	-2,398
1922	22.127.040,91	569.593.121,47	3,884	1934	-9.402.096,49	571.428.565,22	-1,645
1923	22.371.417,12	576.435.748,00	3,880	1935	-217.312,09	571.428.565,22	-0,038
1924	22.705.358,06	579.613.585,04	3,917	4.6.39	-74.043.891,57	571.428.565,22	-12,957

CUADRO 18. RENTABILIDAD FINANCIERA MZA

AÑOS	BENEFICIOS	FONDOS PROPIOS	B/F %	AÑOS	BENEFICIOS	FONDOS PROPIOS	B/F %
1913	23.369.712,29	419.170.402,19	5,575	1926	21.087.661,50	474.718.100,01	4,442
1914	17.653.100,12	420.065.759,61	4,202	1927	18.327.902,49	478.984.266,72	3,826
1915	21.600.274,45	431.298.405,65	5,008	1928	22.226.727,24	491.564.531,62	4,521
1916	20.856.096,39	438.597.162,67	4,755	1929	24.968.342,65	502.800.009,16	4,965
1917	15.952.091,87	442.753.222,50	3,602	1930	13.299.049,08	503.548.162,46	2,641
1918	3.150.239,35	438.831.785,26	0,717	1931	-6.108.926,15	496.125.950,74	-1,231
1919	17.205.944,88	452.984.027,39	3,798	1932	-5.232.752,31	490.977.988,91	-1,065
1920	19.268.947,90	460.905.115,79	4,180	1933	-22.968.899,23	485.922.716,45	-4,726
1921	20.597.063,15	462.853.400,73	4,450	1934	-19.747.482,36	497.852.217,08	-3,966
1922	22.932.110,53	463.909.009,29	4,943	1935	-17.109.425,93	496.726.429,39	-3,444
1923	23.273.739,14	467.152.185,93	4,982	18.7.36	-18.567.322,64	503.835.424,57	-3,685
1924	20.956.756,85	456.994.986,48	4,585	31.5.39	-13.751.345,23	503.835.424,57	-2,729
1925	20.026.544,75	463.930.412,84	4,316				

En lo que atañe a los cuadros 17 y 18, la rentabilidad financiera distó mucho de alcanzar niveles aceptables, lo que corrobora el escaso atractivo de las inversiones en las empresas ferroviarias. Como es lógico el perfil es idéntico al de la rentabilidad económica. En este caso, la de MZA era más elevada y cayó del 5,5 al 0,7 por 100 entre 1913 y 1918, para recuperarse en 1923 con el 4,9 por 100; desde ese año, con oscilaciones, disminuyó hasta llegar las pérdidas en 1931, que se agrandaron en los años siguientes. Más fuerte fue la caída en Norte, que cayó desde el 2,4 por 100 al -3,5 por 100 entre 1913 y 1918; se recuperó hasta llegar al 4 por 100 en 1920, luego descenderá lentamente hasta liquidar pérdidas en la Segunda República.

Los datos sobre beneficios que recogen Roldán y García Delgado¹⁴ para 1913-1921 y Catalán¹⁵ para el periodo 1929-1945 no son homogéneos con los de los cuadros

¹⁴ Roldán y García Delgado (1973), t I, p. 114 y siguientes.

¹⁵ Catalán (1993), pp. 123-126.

anteriores, pero podemos efectuar algunos comentarios. Para el período final de la Restauración las cifras de Roldán y García Delgado, recogidas en el cuadro 19, demuestran que el deterioro continuo en los beneficios de las empresas ferroviarias, siempre en sus números índice muy por debajo del índice general de los beneficios de las principales empresas –con base 100 en 1913–, sería una manifestación indirecta de que las preferencias de los inversores no se dirigieron hacia los valores ferroviarios. Si singularizamos la comparación con las empresas de determinados sectores como la banca, las empresas de productos químicos, las navieras –sobre todo durante los años de la guerra–, o algunas otras, aunque la muestra no utilice un número de empresas demasiado amplio, dichos datos remarcan cuanto acabamos de escribir. Es evidente que las columnas que interesan son las que reflejan los índices y no las de los volúmenes de beneficios. Según las primeras, Norte se habría recuperado tras las dificultades de la guerra y, en 1921, prácticamente había multiplicado sus beneficios por una cifra similar a la del índice general; si bien es cierto que no será hasta ese año, en el que el índice general había descendido, cuando las compañías ferroviarias, y de modo particular Norte, alcancen los resultados de este. De todos modos, la objetivación de estos datos la ofrece la comparación de las tasas de crecimiento medio anual entre 1913 y 1921. El índice general creció con una tasa de 8,3 por 100, el del ferrocarril al 1,6; Norte al 6,6 y MZA -1,5 por 100.

CUADRO 19. EVOLUCIÓN TEMPORAL DE LOS BENEFICIOS DEL FERROCARRIL Y LAS PRINCIPALES EMPRESAS EN ESPAÑA. (Datos de beneficios en miles de pesetas y números índice)

AÑOS	BENEFICIOS FERROCARRIL	ÍNDICE FERROCARRIL	ÍNDICE GENERAL	BENEFICIOS NORTE	ÍNDICE NORTE	BENEFICIOS MZA	ÍNDICE MZA
1913	43.706,4	100	100	12.970,6	100	23.369,7	100
1914	31.245,0	71,5	86,8	8.015,0	61,8	17.653,1	75,5
1915	40.213,4	92,0	116,7	11.188,5	86,3	21.600,2	92,4
1916	38.696,5	88,5	153,5	10.259,4	79,1	20.856,0	89,2
1917	20.672,0	47,3	187,8	-321,7	-2,5	15.952,0	68,3
1918	11.809,5	27,0	223,4	-19.250,4	-148,4	3.150,2	13,5
1919	33.511,1	76,7	206,7	11.687,1	90,1	17.205,9	73,6
1920	50.882,8	116,4	214,0	22.753,4	175,4	19.268,9	82,5
1921	49.675,3	113,7	189,6	21.693,9	167,3	20.597,0	88,1

Fuente: elaboración propia con los datos de Roldán y García Delgado y cuadros precedentes sobre beneficios. Los datos sobre ferrocarriles se refieren a siete empresas.

CUADRO 20. EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS DE 15 EMPRESAS. COMPARACIÓN CON LAS FERROVIARIAS (números índice)

AÑOS	Norte	MZA	Andaluces	MCP	B. España	BEC	B. Vizcaya	BHA	B.B.	B.C.	Arrend. Tabacos	CAMPSA	Hidroeléctrica Española	Hullera Vasco-Leonesa	Maquinista T. y M.
1913	100	100	100		100	100	100	100	100		100		100	100	100
1914	61,8	75,5	52,6	100	105,9	81,7	136,9	41,4	100,8		96,5		144,6	78,6	75,1
1915	86,3	92,4	79,2	61,7	106,7	76,2	119,8	168,8	101,8		97,6		285,2	90,0	98,4
1916	79,1	89,2	65,6	54,5	108,0	94,3	155,5	235,6	129,9		104,6		330,2	68,4	135,5
1917	-2,5	68,3	19,4	51,5	190,7	108,6	297,8	283,6	273,1		110,9		331,2	139,2	154,0
1918	-148,4	13,5	15,7	51,2	180,8	164,8	436,3	458,9	276,7		108,4		58,4	447,2	113,7
1919	90,1	73,6	-36,1	54,0	131,0	210,1	444,1	679,2	364,6		132,7		349,7	431,9	111,2
1920	175,4	82,5	27,9	55,1	175,1	270,6	574,9	903,7	455,4	100	131,0		250,7	380,9	200,8
1921	167,3	88,1	83,3	56,2	285,7	341,5	673,7	767,3	586,3	128,0			73,4	200,7	262,0
1922	170,6	98,1	81,5	56,2	233,9	399,4	878,0	746,4	599,4	169,2			251,0	40,9	279,1
1923	172,5	99,6	74,5	55,9	202,8	415,1	873,0	654,0	599,9	173,0			342,5	69,3	283,1
1924	175,0	89,7	126,8		216,3	493,1	659,5	666,6	612,9	182,8			656,5	34,5	416,7
1925	165,4	85,7	51,5		231,7	520,1	595,0	642,6	634,0	128,2	69,6		725,3	119,7	418,9
1926	116,8	90,2	46,6		242,1	535,2	706,3	620,0	587,7	161,8	70,4		647,1	102,1	481,3
1927	145,5	78,4	-11,4		205,7	572,1	995,4	705,0	603,8	232,3	75,0		779,4	135,7	587,6
1928	109,2	95,1	-24,1		194,6	677,9	1360,3	777,9	630,3	260,6	76,0		837,2	93,7	539,0
1929	116,5	106,8	-154,6		226,3	1039,4	950,8	829,7	664,4	132,4	76,9		1.088,2	129,5	541,4
1930	118,4	56,9	-79,4		239,4	895,3	1117,4	814,5	578,1	90,6	75,8	100	1.252,3	129,7	538,2
1931	-17,9	-26,1			284,3	818,4	740,4	701,8	511,1	54,4	74,1	109,9	1.191,2	129,5	25,3
1932	4,0	-22,4			325,3	694,6	831,8	731,8	470,2	58,7	64,6	117,3	1.286,7	74,9	28,3
1933	-107,1	-98,3			294,0	599,7	809,4	734,7	431,4	60,3	60,7	119,3	1.705,3	-0,9	69,3
1934	-72,5	-84,5			274,0	619,4	810,8	760,9	434,1	67,0	60,3	127,5	1.899,4	-6,4	-117,1
1935	-1,7	-73,2				666,8	821,9	861,1	425,8			133,5		-11,9	-75,1
1936		-79,4				689,4	580,9		297,4			105,0	1.799,6		
1937							411,9		268,7			90,1	1.504,4	-28,3	
1938							543,5		321,2			118,5	1.295,6	94,4	
1939	-570,9	74,1					533,6		410,2			170,0	1.276,0	47,0	

Fuente: Para las columnas de Norte y MZA me he servido de los datos que se han utilizado en el capítulo, básicamente coinciden con los aportados por Tafunell (1996). Los datos del resto de las empresas proceden de Tafunell (1996), pp. 57-103, en el original son resultados económicos brutos totales en miles de pesetas, que han sido convertidos en el cuadro en números índice. (MCP: Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España; B.: Banco; BEC: Banco Español de Crédito; BHA: Banco Hispano Americano; BB: Banco de Bilbao; BC: Banco Central; Arrend. Tabacos: Compañía Arrendataria de Tabacos; CAMPSA: Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos; Maquinista T y M: La Maquinista Terrestre y Marítima).

En el cuadro 20 se han recogido los resultados brutos de las cuatro grandes empresas ferroviarias y se han puesto en relación con algunas empresas significativas, en primer lugar la banca, después con las dos empresas arrendatarias de los monopolios fiscales del Estado y con un ejemplo de los sectores hidroeléctrico, minero y de construcción mecánica¹⁶. No es posible realizar un análisis detallado de toda esta información pues se aparta de los objetivos del capítulo y resulta complejo en algunos casos establecer rígidos paralelismos, dado que se observan evoluciones marcadamente contradictorias, particularmente respecto a los bancos, y que se requeriría del estudio pormenorizado de cada una de las empresas elegidas: Pero sí contribuye a reforzar los planteamientos realizados a lo largo del capítulo. Cabría decir que, en líneas generales, los peores resultados corresponden a las empresas ferroviarias, de entre estas estuvieron en inferior situación Andaluces y MCP. Resultan modestos los rendimientos del Banco Central y

¹⁶ Estas empresas han sido elegidas, de entre las muchas que aparecen en el documento de Tafunell, por su importancia social o por operar en condiciones de concesión administrativa con algunos puntos en común con las compañías ferroviarias.

espectaculares los de Hidroeléctrica española, en particular a partir de 1929. Por situaciones críticas atravesaron en los años treinta Hullera Vasco-Leonesa y La Maquinista. En este último caso se manifiesta de modo claro que los diez mejores años se corresponden justamente con la década de los veinte, entre 1921 y 1930, años de anticipos y Caja Ferroviaria para las compañías de ferrocarril que también vieron en estos alguno de sus mejores momentos, si nos referimos a los resultados.

La inversión en deuda pública fue más rentable que las compañías ferroviarias mencionadas. Dado que el tipo de interés de los títulos de la deuda pública podría ser considerado una medida del coste de oportunidad de los recursos financieros¹⁷, el cuadro 21 pone de manifiesto, una vez más, el escaso rendimiento de la inversión ferroviaria.

CUADRO 21. COMPARACIÓN DE LA RENTABILIDAD FINANCIERA DE LAS INVERSIONES EN FERROCARRIL

AÑOS	MZA (A)	Norte (B)	Deuda pública (C)	(A-C)	(B-C)	AÑOS	MZA (A)	Norte (B)	Deuda pública (C)	(A-C)	(B-C)
1913	5,58	2,45	sd	sd	sd	1926	4,44	2,57	4,71	-0,27	-2,14
1914	4,20	1,51	sd	sd	sd	1927	3,83	3,19	4,61	-0,78	-1,42
1915	5,01	2,07	sd	sd	sd	1928	4,52	2,38	4,29	0,23	-1,91
1916	4,76	1,87	sd	sd	sd	1929	4,97	2,52	4,34	0,63	-1,82
1917	3,60	-0,06	sd	sd	sd	1930	2,64	2,55	4,48	-1,84	-1,93
1918	0,72	-3,59	sd	sd	sd	1931	-1,23	-0,40	5,53	-6,76	-5,93
1919	3,80	2,14	4,16	-0,36	-2,02	1932	-1,07	0,09	5,03	-6,10	-4,94
1920	4,18	4,08	4,44	-0,26	-0,36	1933	-4,73	-2,40	4,83	-9,56	-7,23
1921	4,45	3,86	4,72	-0,27	-0,86	1934	-3,97	-1,65	4,58	-8,55	-6,23
1922	4,94	3,88	4,62	0,32	-0,74	1935	-3,44	-0,04	4,19	-7,63	-4,23
1923	4,98	3,88	4,53	0,45	-0,65	18.7.36	-3,69	sd	sd	sd	sd
1924	4,59	3,92	4,57	0,02	-0,65	1939	-2,73	-12,96	sd	sd	sd
1925	4,32	3,67	4,58	-0,26	-0,91						

Fuente: Elaboración propia con los datos de los cuadros 17 y 18 para las columnas A y B; Pablo Martín Aceña (1984), pp. 105, 143 y 285 para la columna C. sd= sin datos.

Resulta imposible establecer una comparación con la banca privada ya que no disponemos de datos precisos sobre la rentabilidad de este sector, si bien Martín Aceña señala cómo para el conjunto de esta, durante el período 1922-30, fue del 16,5 por 100 y durante la IIª República del 11,1 por 100¹⁸. Podemos colegir –con respecto a la deuda pública es aún más claro– que Norte y MZA, y particularmente la primera, no generan los suficientes beneficios para remunerar a sus inversores. Norte, a lo largo de los años para los que tenemos datos, nunca pudo ofrecer más a sus accionistas que lo que ofrecieron los títulos de la deuda y MZA sólo en los años 1922-1923-1924 y 1928-1929.

Con estos datos no es difícil imaginar que invertir en ferrocarril no resultase en absoluto atractivo. En consecuencia, queda explicado por qué no existieron

¹⁷ Esta equiparación entre rendimiento de la deuda pública y coste de oportunidad de los recursos financieros debería ser matizada en función del distinto nivel de riesgo que ambos empleos comportan. Sin embargo, el sector ferroviario presenta una fisonomía caracterizada por la estabilidad -en múltiples sentidos- que presta justificación a la equiparación que acabamos de hacer.

¹⁸ Martín Aceña (1991), p. 366.

ampliaciones de capital, por qué se intentó recurrir a los obligacionistas en alguna ocasión y por qué -al no conseguir colocar todas las obligaciones y tener que adquirir parte de estas las propias empresas- la vinculación con el sector público fue cada vez mayor. Esta situación nos ayuda a comprender que, conforme transcurrió el tiempo, lo verdaderamente importante para los gerentes de las empresas fue tratar de buscar las mejores condiciones para los accionistas cuando se produjese el rescate.

Podemos destacar que MZA fue ligeramente más rentable que Norte. Para ambas las pérdidas comenzaron en 1931, si bien Norte había conocido este tipo de situación en los años centrales de la primera gran guerra, momento que fue muy crítico en la vida de las empresas como veremos en el siguiente capítulo.

Cabría preguntarse el por qué de unos beneficios tan nimios. La respuesta no es sencilla y nos introduciría de pleno en el tradicional debate sobre la historia del ferrocarril. En todo el proceso, aunque serán aspectos a tratar en próximos capítulos, tienen particular importancia cuatro factores. En primer lugar, la utilización de subastas y mecanismos estrechamente dependientes de la subvención como sistema de concesión de líneas por parte del Estado para efectuar la explotación ferroviaria a particulares. En segundo lugar, la primera guerra mundial que alteró la gestión de las empresas ferroviarias de toda Europa desde muchas perspectivas. Un tercer aspecto digno de mención es la enorme dependencia económica del Estado. Al principio esta dependencia se manifestaba en la perentoria necesidad de subvenciones para, a partir de 1920, pasar a concretarse en los anticipos reintegrables y, más tarde, con la Caja Ferroviaria, de forma que, cuando llega la Segunda República y se acaba la financiación del Estado, las dificultades se tornan insolubles. Creo que merece la pena plantearnos si esta omnipresencia del Estado obedecía simplemente a la aplicación del principio de subsidiariedad o respondía, por el contrario, a un deseo explícito de adquirir mayores cotas de control sobre las empresas para recuperar una actividad que el Estado consideraba propia. Yo me inclino por la segunda alternativa, lo que explicaría que, desde un principio, el régimen fuera el de concesiones; por otra parte los diferentes Estados europeos, en todos esos años, habían comenzado a intervenir de modo mucho más directo en las actividades económicas¹⁹. Por último, en cuarto lugar, hay que citar el descenso de la facturación en Norte a partir de 1931 y en MZA desde 1930, como consecuencia de la crisis internacional. Esta misma experiencia afectó al resto de las compañías ferroviarias en aquella época de manera que, al menos durante esos años, la situación crítica no obedecía a un problema exclusivamente de inadecuación de las tarifas como trataban de hacer notar los directivos de las compañías.

Como es lógico si de los beneficios (B) que declaraban las compañías, deducimos las aportaciones (A) del Estado realizadas cada año, las pérdidas de las dos grandes empresas ferroviarias resultan mayores y más prolongadas en el tiempo. Esto es lo que se ha tratado de demostrar con los dos cuadros siguientes:

¹⁹ Martín Aceña y Comín (eds.) (1990).

CUADRO 22. BENEFICIOS DE NORTE ANTES DE APORTACIONES

AÑOS	B-A	AÑOS	B-A	AÑOS	B-A
1913	12.970.630	1921	-38.669.017	1929	-71.174.193
1914	7.420.594	1922	-44.920.976	1930	-51.240.724
1915	11.012.366	1923	-37.285.068	1931	-12.352.269
1916	10.259.402	1924	-11.190.185	1932	-58.115.397
1917	-321.782	1925	-4.938.077	1933	-18.929.738
1918	-19.250.448	1926	-43.451.133	1934	-16.972.923
1919	11.687.132	1927	-59.757.886	1935	-12.958.855
1920	-226.516	1928	-102.544.069	1939	-82.588.591

CUADRO 23. BENEFICIOS DE MZA ANTES DE APORTACIONES

AÑOS	B-A	AÑOS	B-A	AÑOS	B-A
1913	23.369.712	1922	-40.995.574	1930	-70.292.244
1914	17.653.100	1923	-21.450.639	1931	-39.107.152
1915	21.600.274	1924	2.269.775	1932	-21.072.818
1916	20.856.096	1925	8.715.241	1933	-28.153.804
1917	15.952.092	1926	-20.760.852	1934	-29.807.394
1918	3.150.239	1927	-64.113.028	1935	-22.063.140
1919	17.205.945	1928	-58.539.400	1936	-23.866.468
1920	-3.673.239	1929	-75.710.045	1939	-13.751.345
1921	-32.384.365				

5. A MODO DE EPÍLOGO: EFECTOS DE ESTA SITUACIÓN EN LAS COMPAÑÍAS

En 1935 Norte y MZA publicaron un breve, pero revelador, folleto en el que reconocían las dificultades financieras por las que atravesaban²⁰. En otras ocasiones se habían abstenido de emplear el término *financieras*, como si las crisis de las compañías no tuviesen que ver con esta faceta. Como es evidente este folleto no era autocrítico en la exposición de las causas que habían conducido a la crisis, sino exculpatorio de lo que se pudiera interpretar como una mala gestión. Todo eran, en consecuencia, elementos externos que aireaban, anticipándose al fracaso, situaciones difíciles.

Las compañías insistían en la gravedad de esta situación, que podía conducir a la quiebra y que ya había producido una drástica reducción de inversiones, con los consiguientes riesgos que este hecho suponía para la seguridad. Además, se amenazaba con la paralización que, para la industria pesada, significaba esta crisis del ferrocarril. Como se ve, toda la argumentación encierra, como común denominador, las repercusiones sociales que se podían derivar de la quiebra ferroviaria. Otra de las

²⁰ Oficina común ... Norte y MZA (1935a).

consecuencias a que conducía la difícil situación de los negocios ferroviarios –ya lo habíamos apuntado– era la depreciación del capital. Desde 1929 las compañías observaban un descenso muy brusco en la cotización de las acciones: en Norte desde unas 625 pts/acción a comienzos de dicho año a unas 250 al final de 1934 y en MZA, desde unas 590 a unas 210²¹.

Al analizar las causas que habían conducido a estas difíciles situaciones, Norte y MZA señalaban que la depresión económica internacional se tradujo muy pronto en una contracción del tráfico ferroviario; esta se acentuó tras los sucesos revolucionarios de octubre de 1934. Añadían la competencia que ya realizaban los transportes por carretera, siendo para los gerentes de las compañías más irritante por la desigualdad de condiciones administrativas y fiscales que afectaban a ambos medios de transporte. Por último, referían el aumento de los gastos que originaban las medidas de política social y económica adoptadas por el Estado y que supusieron un aumento de los costes en torno a los 17 millones de pesetas para Norte y los 14 para MZA a partir de 1929. Concluían las compañías con esta lacónica frase: «produce desánimo ver que el Estado, que debiera ser el primer interesado en abaratar los transportes ferroviarios, aunque sólo fuera por propia conveniencia –dados los considerables rendimientos que obtiene del ferrocarril–, contribuya de modo tan eficaz a encarecerlos y a dificultar de esta forma las explotaciones»²². Esta era una visión muy sesgada porque el Estado, lejos de los considerables rendimientos vía impuestos a que se refieren los ferroviarios, había ido adquiriendo el control de unas empresas en ruina a costa de grandes desembolsos.

Si el análisis de las causas y consecuencias resulta esclarecedor, aún lo son más las soluciones que las compañías proponían. La primera era una solución de urgencia, pues se trataba de restablecer la deteriorada situación en la tesorería de las compañías, que experimentarían cierta mejora si el Estado devolviese algunas deudas pendientes. Verdaderamente sorprende la propuesta de esta solución teniendo en cuenta las cantidades que ya entregaba. Con la mejora en este punto se podría efectuar –de nuevo sorprendente esta opinión– una «emisión de obligaciones con el aval del Estado y con plazos de amortización superiores a los de reversión»²³. Después de todo lo que hemos visto se entiende que las compañías solicitasen el aval del Estado. Parece que no querían ser conscientes –puesto que no era desconocimiento de la situación lo que tenían las compañías– del volumen de deuda tan enorme en que habían caído para su financiación. Esa actitud mueve a pensar que las compañías habían optado por una especie de huida hacia adelante. Hemos de suponer que esa nueva emisión serviría para mantener la renovación de obras y adquisición de material, para sustituir las aportaciones del Estado y reanudar los pedidos a la industria nacional. Quizá las compañías pensaban que esa nueva emisión de obligaciones serviría para recaudar fondos con los que pagar intereses de otras emisiones anteriores, confiando en que mientras tanto se produjese una reanimación del tráfico.

²¹ Oficina común ... Norte y MZA (1935a), ob. cit., pp. 10-11.

²² Oficina común ... Norte y MZA (1935a), ob. cit., p. 16.

²³ Oficina común ... Norte y MZA (1935a), ob. cit., p. 18.

Otras propuestas de Norte y MZA retomaban peticiones tradicionales: aumento de las tarifas; revisión de las medidas de política económica y social «que sólo pudieron ser dictadas en la época de desbarajuste político y social en que se promulgaron»; la desaparición de algunos impuestos sobre el transporte; la reglamentación del transporte de mercancías por carretera; la «reforma de la reglamentación ferroviaria» basada en situaciones del siglo pasado y, en esa línea, la «normalización de la situación jurídica del ferrocarril», ya que en esos momentos se había puesto en duda la vigencia del Estatuto de 1924, que establecía el consorcio con el Estado en la explotación de las líneas y colocaba a las compañías en situación poco definida desde una perspectiva jurídica. El Estado, al desvincularse del consorcio, dejó de realizar las aportaciones que efectuaba. Las compañías le reclamaban que se hiciese cargo de la parte de déficit que le correspondía según el consorcio. En el resumen final de dicha publicación manifestaban que lo prioritario y urgente era «resolver el equilibrio normal de Tesorería, evitando una insolvencia que tendría gravísimas repercusiones en toda la economía nacional»²⁴.

La verdad es que fueron muchos los elementos que enrarecieron la toma de decisiones a los gestores de las compañías. La indefinición jurídica, resultado del progresivo vaciamiento de contenido del Estatuto ferroviario y de los intentos fallidos de los años anteriores, provocaron continuos sobresaltos para un normal desempeño de sus actividades específicas.

Ya apuntamos antes que la estructura de la financiación tiene efectos notables sobre el control de las empresas. Son pocos los datos de que disponemos para conocer la estructura de la propiedad y de la deuda de las empresas ferroviarias. Para el caso de las dos grandes compañías ferroviarias, todo induce a pensar que, tanto la estructura de la propiedad como la de la deuda –concretada en obligaciones–, estaba muy dispersa. Esta dispersión, sobre todo en el caso de la deuda, dificultaba el establecimiento de criterios comunes de actuación que permitieran a los accionistas pequeños y a los obligacionistas presionar a los gerentes en la defensa de sus intereses. Como es evidente entonces nos encontramos ante unas empresas controladas por los gerentes, al menos hasta el momento en que las aportaciones de capital del Estado comenzaron a ser sustanciosas, situación que llegó en 1924 cuando se aprobó el Estatuto ferroviario, que preveía la explotación en régimen de consorcio. A partir de entonces el control de las empresas ferroviarias se fue desplazando desde la gerencia hacia el Estado. Probablemente, los obligacionistas estarían interesados, en mayor medida conforme avanza la década de los treinta, en que el Estado participase cada vez más en las empresas para garantizar el cobro de sus intereses de sus obligaciones, ya que el desequilibrio patrimonial de los concesionarios era alarmante.

Los datos financieros nos muestran que, año a año, se fue produciendo ese traspaso de control desde las empresas hacia el Estado que culminará en la nacionalización, instrumento que sirvió al Estado para no perder el dinero invertido hasta entonces.

El comportamiento empresarial cuando el importe de la deuda es mayor que el valor de liquidación de la compañía moverá a los propietarios a declarar la quiebra de su empresa. Este no era el caso del ferrocarril que no se podía liquidar, por ser un servicio

²⁴ Oficina común ... Norte y MZA (1935a), ob. cit., pp. 19-25.

público imprescindible. En tal situación tuvieron que ser los acreedores quienes asumieron la gestión de las empresas para reflotarlas con el objeto, entre otros, de no perder todas las inversiones efectuadas hasta entonces, y el principal acreedor era el Estado.

Lo que tiene menos sentido –desde una perspectiva exclusivamente económica– es que, después de todas las inversiones y subvenciones otorgadas por el Estado a las empresas ferroviarias –y por lo tanto a la configuración de la red ferroviaria en nuestro país– y tras las destrucciones de la Guerra civil, todavía hubiese que indemnizar a los propietarios. Ciertamente que los daños producidos por la guerra no tenían por qué ser asumidos por los accionistas; el problema radicaba en que la guerra dio el carácter de irreversible a la quiebra de unas empresas que estaban descapitalizadas desde mucho antes y en las que, probablemente, hacía mucho tiempo que no se amortizaba el inmovilizado. Es seguro que el recién nacido régimen de Franco conocía lo que estaba sucediendo en otros países y el Frente Popular en Francia había indemnizado muy generosamente a los antiguos propietarios²⁵; ¿cómo un régimen de derechas iba a proceder de otro modo y más recién llegado al poder? Por otra parte, aunque eso excede la pretensión de estas primeras páginas, los grupos de presión –representados por los bancos principalmente– y las personas que estaban detrás del ferrocarril, lucharían con todas sus armas –y eran muchas al haber estado al lado del General durante el conflicto– para obtener el máximo posible en el proceso nacionalizador.

¿Podría haberse operado de otro modo? Me parece muy difícil ofrecer una respuesta tajante, sirvan las líneas siguientes simplemente como una reflexión. Las empresas ferroviarias eran privadas, pero contaban con algunas regulaciones especiales que delimitaban su actividad porque se trataba de un servicio público subvencionado. Lo más determinante fue la fijación de las tarifas por parte del Estado que no obedecieron, a lo largo del período de nuestro estudio, a la situación de los costes del mercado; podemos pensar que las tarifas tenían todavía un margen de elevación que no hubiese afectado negativamente a la demanda²⁶. En el caso del ferrocarril cabían, al menos en teoría, dos alternativas, ambas traumáticas: por un lado desregular el sector liberalizando la actividad, vía imposible y no utilizada en ningún país, y por otro que el Estado se hiciese cargo de la explotación ferroviaria. Pienso que, después de la guerra –teniendo presente los daños que esta había producido en las líneas– la única alternativa posible, y quizá en ese momento buscando sólo restaurar el sistema de transporte, era la nacionalización²⁷; por otra parte era lo que se había hecho ya en otros países²⁸. En otros momentos no sería tan clara la unicidad de esta solución. Desregular efectivamente produciría un aumento de los precios pero no parece, como se verá en el capítulo cuarto y prescindiendo de las opiniones de las propias empresas ferroviarias, que un descenso de la demanda de transporte por la competencia de la carretera.

²⁵ Borue y Dubiet (1989), pp. 184-189.

²⁶ Tedde de Lorca (1978), p. 205.

²⁷ Muñoz Rubio (1992), ob. cit. t. II, pp. 119-132 y 154-162.

²⁸ Cfr. Comín (1996b) y las referencias concretas que se irán haciendo a las explotaciones ferroviarias de otros países en los capítulos siguientes.

En todo este proceso ¿qué papel desempeñó la banca? Los datos no mencionan explícitamente la financiación bancaria pero es muy probable que las entidades financieras realizaran el papel de mediadoras entre las empresas y sus obligacionistas, desempeñando la función de colocar la deuda de las compañías entre sus clientes. No es de extrañar, por tanto, que los banqueros principales ocupasen un sillón en el Consejo de Administración de estas empresas. La casi inexistencia de mercado de obligaciones hacía que la banca tuviese que desempeñar las funciones que corresponderían a aquél. Lo que no podemos, con los datos disponibles, es calibrar el grado de su participación, activa o pasiva, en la gestión de las empresas ferroviarias.

De todos modos, muchas de las cuestiones aquí sólo apuntadas se desarrollarán en los capítulos sucesivos, dentro de su contexto histórico específico.

CAPÍTULO I	21
<i>¿QUEBRADAS O NO QUEBRADAS? ESA ES LA CUESTIÓN</i>	21
1. INTRODUCCIÓN.....	22
2. ANÁLISIS DE LAS INVERSIONES.....	23
3. ANÁLISIS DE LA FINANCIACIÓN.....	28
4. ANÁLISIS DE RENTABILIDADES	40
5. A MODO DE EPÍLOGO: EFECTOS DE ESTA SITUACIÓN EN LAS COMPAÑÍAS.....	47

ÍNDICE DE CUADROS CAPÍTULO I

CUADRO 1. ACTIVO DEL BALANCE DE NORTE.....	25
CUADRO 2. ACTIVO DEL BALANCE DE MZA	26
CUADRO 3. PARTIDAS DEL PASIVO DE NORTE	30
CUADRO 4. PARTIDAS DEL PASIVO DE MZA	31
CUADRO 5. COCIENTE DE ENDEUDAMIENTO EN NORTE	32
CUADRO 6. COCIENTE DE ENDEUDAMIENTO EN MZA.....	33
CUADRO 7. RELACIÓN DEUDA/FONDOS PROPIOS EN NORTE.....	34
CUADRO 8. RELACIÓN DEUDA/FONDOS PROPIOS EN MZA	34
CUADRO 9. GRADO DE AUTONOMÍA EN NORTE	35
CUADRO 10. GRADO DE AUTONOMÍA EN MZA.....	35
CUADRO 11. APORTACIONES DEL ESTADO A NORTE.....	38
CUADRO 12. APORTACIONES DEL ESTADO A MZA	38
CUADRO 13. PORCENTAJE DE OBLIGACIONES Y APORTACIONES EN EL PASIVO TOTAL DE NORTE.....	40
CUADRO 14. PORCENTAJE DE OBLIGACIONES Y APORTACIONES EN EL PASIVO TOTAL DE MZA.....	40
CUADRO 15. RENTABILIDAD ECONÓMICA DE NORTE	41
CUADRO 16. RENTABILIDAD ECONÓMICA DE MZA.....	41
CUADRO 17. RENTABILIDAD FINANCIERA NORTE	42
CUADRO 18. RENTABILIDAD FINANCIERA MZA.....	42
CUADRO 19. EVOLUCIÓN TEMPORAL DE LOS BENEFICIOS DEL FERROCARRIL Y LAS PRINCIPALES EMPRESAS EN ESPAÑA. (DATOS DE BENEFICIOS EN MILES DE PESETAS Y NÚMEROS ÍNDICE).....	43
CUADRO 20. EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS DE 15 EMPRESAS. COMPARACIÓN CON LAS FERROVIARIAS (NÚMEROS ÍNDICE)	44
CUADRO 21. COMPARACIÓN DE LA RENTABILIDAD FINANCIERA DE LAS INVERSIONES EN FERROCARRIL.....	45
CUADRO 22. BENEFICIOS DE NORTE ANTES DE APORTACIONES.....	47
CUADRO 23. BENEFICIOS DE MZA ANTES DE APORTACIONES	47

ÍNDICE DE REPRESENTACIONES GRÁFICAS CAPÍTULO 1

GRÁFICO 1. RATIO DE LIQUIDEZ INMEDIATA EN NORTE, 1913-1939.....	27
GRÁFICO 2. RATIO DE LIQUIDEZ INMEDIATA EN MZA, 1913-1939	27

CAPÍTULO II
EL PROBLEMA FERROVIARIO 1913–1923

El problema ferroviario es una manigua, en cuya complicada fronda se pierde cualquier ciudadano

Antonio Maura

1. HACIA UNA DEFINICIÓN DEL PROBLEMA FERROVIARIO

Comprender a fondo el problema ferroviario, en los años que transcurren desde el inicio del siglo hasta septiembre de 1923, reviste una complejidad extrema. Esta es la idea que tenía Antonio Maura, uno de los personajes políticos con más peso y protagonismo del período y en particular en este tema concreto, recogida en la frase que abre estas páginas. En este apartado trato de aportar alguna luz para clarificar el problema.

Las dificultades del empeño comienzan con la imposibilidad de fijar un marco cronológico preciso. ¿Cuándo empieza el problema ferroviario? y, aun previa a esta pregunta, ¿qué entendemos y qué se entendía entonces por problema ferroviario?, ¿cuál es la naturaleza del problema?, ¿qué soluciones se ofrecieron?, ¿por qué llegó a ser un problema de tal entidad?

Me parece interesante destacar algunas dificultades o situaciones que, de diversos modos, afectaron al ferrocarril y a las empresas ferroviarias durante el período que ahora consideramos. Desde el 27 de octubre de 1913 al 15 de septiembre de 1923, se sucedieron en España dieciocho gobiernos y veintitrés ministros de Fomento diferentes¹. La inestabilidad política que nos sugieren estas cifras explica, en parte, las dificultades, el retraso y la falta de definición con que se abordó la solución del problema ferroviario. Estos años, en efecto, contemplan en España la crisis de la Monarquía parlamentaria y el fracaso del sistema de la Restauración, incapaz de acomodarse a los nuevos tiempos. Dos hechos acaecidos en Europa influyeron profundamente en el período: la Guerra Europea y la Revolución Rusa². Detenernos en el estudio de su incidencia en los problemas de los ferrocarriles españoles nos llevaría a otros campos que no son objetivo inmediato de mi estudio: concienciación de clase entre los trabajadores, temor a las movilizaciones obreras entre los grupos dirigentes políticos y empresariales, cierta actitud de espera entre los grupos financieros ante la inestabilidad política; planteamientos de tipo estratégico-militar en el diseño de la red ferroviaria, etc.

Desde la perspectiva económica, hay una palabra que define la política económica del período: nacionalismo³, que tanto debe en su formulación a los aspectos a que me refería antes y que explica la tendencia hacia el proteccionismo aduanero y hacia el progresivo afán interventor del Estado en la economía, aspectos que no son sino reflejo de una mentalidad –no generalizable a todo el empresariado– que buscaba una tabla de salvación en los poderes públicos. Estos temas que tan por extenso ha elaborado ya la bibliografía, tenían en la época una enorme incidencia en los círculos políticos y económicos. Buena prueba de lo tratado la tenemos en la celebración del IIº Congreso de Economía Nacional de 1917 y en uno de sus frutos, la Asamblea Nacional Ferroviaria del año siguiente.

¹ Enciclopedia de Historia de España, Artola (dir.) (1993), t. VI, pp. 1149-1154.

² Cabrera (1985) y C. Seco Serrano (1979).

³ Maluquer (1987), García Delgado (1984) y Comín (1988), vol. II.

1.1. El IIº Congreso de Economía Nacional y la Asamblea Nacional Ferroviaria.

En el IIº Congreso de Economía Nacional, la sección sexta se dedicó a los Transportes y comunicaciones. En esta sección participó Garí Gimeno⁴ con una conferencia cuyo título es significativo: *Los transportes ferroviarios y situación de la red española en su aspecto financiero*. En ella, se lamentaba de la mala reputación que tenían las compañías ferroviarias ante la opinión pública. Para él las dificultades por las que atravesaban las empresas ferroviarias españolas tenían su origen en el enorme volumen de deuda, contraída a través de obligaciones, y agravado por la facultad de cobro del interés y capital de estos títulos en francos, que ejercitaron algunos de los tenedores en momentos en que el cambio era favorable para la moneda francesa. Esto produjo, en opinión de Garí, a principios de siglo, la pérdida de los beneficios de las explotaciones y comprometió gravemente la vida de las empresas. Esta situación es la que se producía entre 1892 y 1906, cuando, para algunas compañías, las cargas financieras fueron superiores a los productos totales. Garí trató de probar que las causas de la crisis ferroviaria no radicaban en ese tópico de que la carga de las obligaciones era excesiva y de que se había llegado a ella porque se había dilapidado el dinero en la construcción y en la gestión empresarial. Consideraba que, ya en 1913, las cargas financieras se podían considerar normales; para probarlo las comparaba con las de las compañías francesas en 1912 y las de los ferrocarriles suizos en 1913 (no le interesaban tanto las cifras cuanto la proporción de las cargas sobre los productos, motivo por el cual no calculo la equivalencia de las monedas):

CUADRO II. 1 EL PESO DE LAS CARGAS FINANCIERAS: COMPARACIÓN CON OTROS PAÍSES

COMPañÍAS	Productos totales	Cargas financieras	Proporción
Norte (pts)	154.795.627	54.195.000	35%
MZA	133.999.264	48.399.000	36%
Andaluces	27.080.084	10.782.000	40%
PLM (Francos)	606.100.000	200.721.000	33%
Norte	355.109.000	104.900.000	29%
Orleans	299.877.000	123.882.000	41%
Este	290.511.000	120.290.000	41%
Fc. Suizos (Fr.)	212.721.000	70.586.000	33%

Fuente: Garí Gimeno, *Los transportes ferroviarios y situación de la red española en su aspecto financiero*.

Para Garí el problema estaba en la situación geográfica de España que le privaba del tráfico de tránsito del que sí se beneficiaban otros países y en la riqueza general del país que no generaba el volumen de tráfico necesario para obtener una explotación lucrativa. Para afianzar sus asertos utilizaba dos claves. En primer lugar, la densidad de población medida en habitantes por kilómetro cuadrado –en España 35, en Francia 71, Alemania 97 y Bélgica 243– y, en segundo lugar, el coeficiente de comercio exterior por habitante –130 pesetas en España, 216 francos en Francia, 221 marcos en Alemania y 571 francos en Bélgica–. Los datos hablaban por sí solos –no entramos en la veracidad de los mismos– y según Garí significaban que la cooperación de los diferentes gobiernos con las empresas era, sin duda alguna, necesaria si se quería fomentar la riqueza. Estimaba

⁴ Algunos aspectos biográficos se pueden consultar en Roldán y García Delgado (con la colaboración de Muñoz) (1973), tomo II, p. 397. El texto del discurso aparece recogido en el archivo de Renfe C/2/4. Artola (1978), también destaca esta ponencia dentro del IIº Congreso de Economía Nacional. Sobre el Congreso y la Asamblea, consúltese el Apéndice IV en el tomo I de la obra de Roldán y García Delgado (1973), pp. 515–577.

conveniente una serie de mejoras a introducir en el ferrocarril español, así como la ampliación de la red, para ello resultaba imprescindible efectuar importantes inversiones durante un período aproximado de veinte años. Esto requería un fuerte esfuerzo financiero que debía llevarse a cabo con capital nacional, para lo cual la Banca debía promover entre sus clientes las inversiones en obligaciones ferroviarias, en vez de, lo que era más habitual entonces, la Deuda Pública. Evidentemente, esto le convenía a Garí por ser parte interesada en los negocios financieros.

Lamentaba nuestro hombre el incremento de los gastos de los ferrocarriles y en particular, dentro de este apartado, el coste que suponían las mejoras que habían logrado los trabajadores en el transcurso de estos años. Así, mientras que en 1890 la partida de Personal y Tracción suponía el 23,7 por 100 de la recaudación total, en 1900 se había llegado al 38,9 por 100 y en 1916 al 44,1 por 100. Para esos mismos años, lo repartido a los accionistas como dividendos había sido el 6,46 por 100 en 1890, nada en 1900 y 4,46 por 100 en 1916. Igualmente importante era el incremento que a partir de 1915 había experimentado la partida de Material y Tracción. Ante esta grave situación por la que atravesaron las compañías, Garí protestaba por el escaso protagonismo que, en su solución, habían desempeñado hasta entonces los sucesivos gobiernos. Para él –del mismo modo se había procedido en otros lugares– la solución consistía en un fortalecimiento de los ingresos que sólo podía lograrse mediante la elevación de las tarifas y esa decisión correspondía ejecutarla al Estado. Este tipo de argumentos son los que utilizaban las compañías y, en particular, la comparación con lo acaecido en otros países, con mayor hincapié si se trataba de redes que eran explotadas –o lo habían empezado a ser– por el Estado.

La Asamblea Nacional de Ferrocarriles se celebró en enero de 1918, un año decisivo en el desarrollo del problema ferroviario⁵. Aunque pienso que la relevancia de ese año no se debe tanto a lo acontecido en la Asamblea, sino a los ocho meses en los que Cambó ocupó la cartera de Fomento⁶. Es evidente que la incidencia de las ideas que se desarrollaron en esta reunión resulta prácticamente imposible de cuantificar. Sin embargo, determinadas personas sí que pueden ejercer, en momentos concretos, presiones que signifiquen, en el caso que nos ocupa, que el problema tarde en solucionarse y finalmente, como se desprende de la obra de Muñoz Rubio, que la decisión adoptada fuese, económicamente, la más favorable para las compañías. No quiero decir que el parecer y opiniones de las personas y grupos que participaron en la Asamblea fuesen insignificantes, pero desde luego no tenían el peso específico de las de los que formaban parte de los Consejos de Administración de las principales empresas ferroviarias. Este frente de las fuerzas económicas hacía que, para unos gobiernos débiles, el tomar decisiones resultase, de hecho, imposible. Por otra parte, la coyuntura de guerra que tenía lugar en Europa en ese año, así como la reciente huelga ferroviaria del anterior, supusieron un lastre para que las sesiones de dicha Asamblea hubieran tenido una mayor consideración hacia lo económico.

⁵ Sobre la Asamblea Nacional de Ferrocarriles se puede consultar: Sociedad de Economía Nacional (1918), Artola (1978), señala que la Asamblea no tuvo especial relevancia en el proceso de la crisis y Muñoz Rubio (1993), t. I, pp. 44-53, quien quizá otorgue una excesiva influencia a dicha Asamblea.

⁶ Ortúñez Goicolea (1994).

Los propósitos del Comité Organizador de la Asamblea eran claros, rotundos podríamos decir:

«El esfuerzo de la Asamblea debe encaminarse a la definición de los principios directores de una política que dote a nuestra economía de un sistema ferroviario lo más perfecto posible. En relación con esto se debe concretar el papel que incumbe al Estado y el alcance de su intervención, ya que su intervención es inexcusable».

La posición de la burguesía industrial respecto al problema ferroviario no era tan clara ni tan unánime como se piensa. No toda la burguesía industrial –ni mucho menos, la más poderosa– era partidaria de una intervención del Estado como la que propugnaban los participantes en dicha Asamblea, de lo cual hemos de colegir que tampoco había una única burguesía industrial y que no es válido –por no corresponderse con la realidad– la caracterización de la burguesía industrial y financiera como fracciones hegemónicas del bloque de poder⁷. Por esto, no podemos estar del todo de acuerdo con Muñoz Rubio cuando, en repetidas ocasiones a lo largo de su ejemplar obra, califica, sin mayores distinciones, como principales beneficiarios de la vía nacionalista adoptada, a las burguesías industrial y financiera. Por lo tanto, y para exponer mi parecer con claridad, unos empresarios son los que participan en la Asamblea de 1918 y otros los que forman parte de los Consejos de Administración de las empresas ferroviarias. Los intereses de unos y de otros y el carácter que debiera tener la intervención del Estado son, en consecuencia, absolutamente diversos, e incluso entre estos últimos tampoco los intereses eran siempre, ante las diversas cuestiones que pudieran plantearse, idénticos. Los participantes en la Asamblea, sin duda, podían buscar en la nacionalización un abaratamiento del transporte, pero no iban a ser ellos los beneficiados de forma directa por el modo en que se efectuó la nacionalización de 1941. Quienes se benefician en 1941 fueron los propietarios de las empresas ferroviarias, que eran, por otro lado, quienes durante todos los años previos, aproximadamente desde 1918, más habían combatido contra los proyectos del Estado, por no considerarlos suficientemente favorables. Sin esta distinción me parece imposible poder llegar a comprender, de un lado, la política empresarial de las compañías ferroviarias a lo largo de este período ni tampoco cómo pudieron alcanzar condiciones tan ventajosas para sus propietarios en 1941 y, de otro, los titubeos del Estado. Por lo tanto, no podemos aceptar ese encasillamiento de la burguesía industrial y financiera «como fracciones hegemónicas del grupo de poder», porque dificulta el análisis.

¿Por qué determinados grupos de la burguesía se manifestaron tan escasamente partidarios de los diversos intentos nacionalizadores si no es porque protegían su capital?, ¿qué importancia tenía para la resolución de esta cuestión el capital extranjero invertido en el ferrocarril español –y no sólo el de los particulares–?⁸ Algunos de los

⁷ Se puede consultar, entre otros trabajos, Martín Aceña (1990) y Cabrera (1997).

⁸ Aunque ya escribí unas breves páginas sobre los accionistas de MZA entre 1913-1940 para el V Congreso de la Asociación de Historia Económica en las que sostengo que el capital extranjero originario de las empresas no perdió, hasta la nacionalización de 1941, el control de las empresas, permítaseme ahora, en la coyuntura histórica que estamos tratando de 1918, recordar –simplemente citar– aquellos accionistas que para la Junta General de ese año habían depositado más de mil acciones (entre paréntesis el número de acciones): Barón Eduardo de Rothschild (8.100), Barón Edmundo de Rothschild (7.560), Sres. Rothschild e Hijos (4.800), Barón Roberto de Rothschild (4.050), Banco Urquijo (3.885), Sres.

interrogantes que estas cuestiones suscitan son de difícil resolución, puesto que todo hace pensar que, en una de las acepciones que se daba al término nacionalismo –la independencia económica respecto a intereses foráneos–, todos estos grupos diversos podían estar de acuerdo y podría llegarles a ser indiferente que las empresas ferroviarias, como demandantes, fuesen de propiedad pública o privada, a no ser que, efectivamente, estuviesen persuadidos de que la explotación ferroviaria en manos del Estado resultase inviable o que la burguesía financiera, identificada con la más fuerte burguesía industrial, pudiese llegar a intuir que la permanencia de los gestores privados, antes o después, implicase que estos tuviesen que acudir al mercado para la obtención de los recursos financieros necesarios con que suplir las deficiencias de la explotación. Si esta operación era gestionada por el Estado, este utilizaría otros cauces de financiación. En el otro lado, el de los que se habían dejado oír en la Asamblea de 1918, la pequeña y mediana burguesía industrial y comercial y organizaciones de consumidores consideraban «la estatalización de la red como única vía (...) para conseguir la racionalización y el abaratamiento del servicio»⁹. Lo que está claro es que los intereses de unos y otros eran diferentes. Efectivamente Luciano Lafitte –Cámara de Comercio de Madrid– y Luis Bosch –Presidente de la Liga de Defensa Industrial y Comercial de Barcelona– se manifestaron partidarios de que los servicios ferroviarios dependiesen directamente del Estado, así como de otra serie de medidas tendentes a asegurar la nacionalización desde otra perspectiva: composición de los Consejos de Administración, que la emisión de Deuda fuese interior y la prohibición de efectuar pagos de dividendos en moneda extranjera.

Al finalizar, se redactaron unas conclusiones de cada una de las seis sesiones en que se había organizado la Asamblea, que fueron enviadas al gobierno. Junto a las referencias ya señaladas, y a título de ejemplo, solicitan que las Cámaras de Comercio puedan redactar disposiciones reglamentarias sobre cuestiones comerciales relacionadas con el ferrocarril; también se manifestó la conveniencia de proceder a la unificación de las bases de percepción por tonelada y kilómetro de la tarificación general; que todo el material fijo y móvil pudiese ser construido en España; que se adoptase el ancho de vía normal de Europa y algunos otros aspectos.

1.2. El problema ferroviario en la bibliografía de época: algunas consideraciones.

Los temas de los que he tratado hasta el momento nos pueden ayudar a entender los términos del problema y sus múltiples vertientes. El problema ferroviario nace, en mi opinión, con la primera legislación ferroviaria o, si se prefiere, cuando se otorgan las primeras concesiones para la explotación de líneas, precisamente por eso, por tratarse de concesiones que hace el Estado a unas empresas que reúnen unas condiciones determinadas para prestar ese servicio de transporte, en un plazo que, por lo general, tenía una limitación temporal. De todas formas –como todo organismo vivo–,

Sainz e Hijos (3.500), Concepción Planas Armet (2.400), Barón Enrique de Rothschild (2.025), Señor Balde (2.000), Eduardo Maristany (1.100), Manuel Marqués Puig (1.100), Mercedes Amell (1.000), Barón Lionel de Rothschild (1.000) y Sres. Movellán y Angulo (1.000).

⁹ Del Rey Reguillo (1992).

experimenta unos cambios y una evolución a lo largo de sus años de vida, que contribuyen a enriquecer el problema de manera permanente¹⁰. En esta línea creo que coincido con el profesor Comín cuando incluye, dentro de la definición de empresa pública, a las compañías ferroviarias por tratarse de compañías privadas que tienen una concesión de explotación de un servicio público y que están reguladas y subvencionadas por el Estado¹¹. Una mezcla entre lo privado y lo público que estaba llamada a crear situaciones confusas que son parte del origen del problema ferroviario.

Las dificultades para una correcta clasificación del problema radican también en la ímproba tarea de interpretar todo lo escrito sobre el particular en aquellos años y hablo ahora de todo el período de nuestro estudio. Desde los autores que se declaraban fervientes partidarios de la nacionalización de esas concesiones a los que opinaban lo contrario, pasando por las propias compañías que buscaban, por encima de todo, defender los intereses de los capitales invertidos, sobre todo en aquellos períodos en los que la presión de un determinado ministro de Fomento, hacía parecer que llegaba el momento final.

Este primer problema del sistema de concesiones ha sido abordado de forma magistral desde una perspectiva jurídica, no exenta de finura y delicadeza histórica, por Bermejo Vera¹². En la primera parte del libro referido, su autor alude a las dificultades iniciales de los legisladores decimonónicos para encontrar un régimen jurídico adecuado al ferrocarril pues se trataba de un fenómeno nuevo y desconocido, dificultad que, según él, no se habría resuelto todavía en nuestros días. Si pensamos en esto, podemos llegar a intuir cuál va a ser uno de los aspectos más fundamentales del problema desde sus inicios, a mi modo de ver la ausencia de una definición apropiada de la personalidad jurídica del ferrocarril. Esto, en mi opinión, es esencial. Esas dificultades iniciales provocan que, ante la imposibilidad de construir y explotar directamente este sistema de transporte¹³, el Estado conserve la titularidad de los ferrocarriles y transfiera los otros aspectos que le son específicos a particulares; de esa separación surgirán las dificultades. Por lo tanto –y siguiendo a Bermejo–, el papel que el Estado otorga al sector privado es subsidiario, es decir, que a pesar de lo que pudiese parecer en la época histórica que consideramos, el ferrocarril no era un negocio privado sino un servicio público y así había sido fijado por el Estado. Aunque el sistema de concesión para gestionar un negocio tan importante en seguida manifestó problemas graves que estuvieron en la mente del legislador y de los concesionarios cuando se comenzó a hablar de rescate de las concesiones; es decir, cuanto se refiere a la constitución de un patrimonio público en manos de sociedades particulares y el régimen jurídico que se adopta para su constitución. Junto a estos aspectos jurídicos existieron otras dificultades, que ya recogió Colmeiro en 1876¹⁴, como fueron los estrechos vínculos que

¹⁰ Es obvio que esta manera de fijar la fecha de nacimiento del problema ferroviario obedece a un modo de expresarnos. Como señala Iglesias (1981), p. 150, el sistema ferroviario partió con tres errores que marcaron su evolución: el error en el cálculo de las amortizaciones, en la estimación de los costes de construcción y de los tráficos.

¹¹ Comín Comín (1995).

¹² Bermejo Vera (1975).

¹³ Reconocido así en la R.O. de 26 de enero de 1850.

¹⁴ Colmeiro (1876), pp. 91-92 del IIº vol.

mantenían las empresas concesionarias con políticos que, en muchas ocasiones, se erigieron en protectores de sus intereses por encima del bien común. Todo lo cual nos ayuda a entender aún más la confusión, que se produjo muy tempranamente, de lo que significaba ser concesionario de un servicio público. La ausencia de una reglamentación adecuada no sólo afectaba al ferrocarril, sino a todo lo relacionado con el modo de financiar un negocio con tantos requerimientos. La ausencia de un Código Civil, de Ley Hipotecaria, etc. son elementos que forman parte del problema del ferrocarril. En este sentido parece que no sería exagerado decir que en el desarrollo del Derecho tuvo también mucha importancia el ferrocarril¹⁵.

Por lo que se refiere a las opiniones de la época, ya hemos dicho que existió un prolijo debate y una abundantísima bibliografía, que pasaré a estudiar a continuación. Entre los autores que se oponían a la gestión privada del ferrocarril –de los cuales recojo en la nota una primera aproximación bibliográfica¹⁶– sí se pueden encontrar una serie de ideas comunes a muchos de ellos. Coinciden en hacer notar cómo algunos de los que forman parte de los Consejos de Administración de empresas ferroviarias, eran o habían sido ministros, en cualquier caso políticos influyentes. En ocasiones alguno de los autores citados escribía como defensor de los intereses de consumidores, agricultores o comerciantes ante lo que consideraban elevados costes del transporte, en particular cuando –por parte de las compañías– se solicitaba una elevación de las tarifas. Las empresas concesionarias también fueron acusadas de engañar al país y a los gobiernos ocultando datos sobre su verdadera situación económica, además de lamentarse por los continuos abusos e ilegalidades que padecían los usuarios. Dentro de estos autores las posturas sobre la estatalización del transporte resultaban menos homogéneas: desde los claros partidarios de la incautación, a los que pensaban que si el Estado tenía alguna solución, debía ponerla a funcionar cuanto antes, independientemente de si pasaba o no a sus manos.

Hay autores que destacan por la simplicidad en las soluciones que ofrecen, no exentas de elevadas dosis de idealismo. No me resisto a citar a Gascaña Gascón –probablemente un seudónimo– quien en 1922 escribió:

«La solución del problema ferroviario mirando a la defensa nacional es fácil y sencilla. Puesto que se trata de un servicio nacional, el Estado debe ser el que estudie, construya, explote y se incaute de los ferrocarriles; se establece la unidad de vía, determinando antes la anchura que debe tener; se la tiende doble; se unifica y se centuplica el material de todas clases; se recurre a la tracción eléctrica; se cruza el territorio nacional de vías férreas en todos los sentidos, unas radiales y otras transversales o de enlace; se establecen varias de ellas paralelas a las fronteras y a las costas...».

Otros fueron capaces de concebir una visión más clara, o si se quiere más realista. De los autores citados, dos merecen una especial atención: por un lado, Pérez del Pulgar y por otro, Artiñano, catedrático de la Escuela Central de Ingenieros Industriales. El

¹⁵ Cabrillo (1994) y Pérez-Prendes Muñoz-Arraco (1995), pp. 29-50.

¹⁶ Martínez Sevilla y Alonso Coma (1912). Revista de los Tribunales (1915). Sánchez de Toca (¿1916?). Machimbarrena (¿1919?). Pérez del Pulgar (1920). De Lazúrtegui (1920). VVAA (1921). Gascaña Gascón (1922). Machimbarrena (1930). Artiñano (1934). Benito (1935).

primero distinguía en 1920 en el problema tres aspectos: el industrial o técnico-económico, el financiero y el jurídico. El primero de estos aspectos consistía en que la explotación ferroviaria «es una empresa con el carácter de servicio público indirectamente útil y necesario a la nación pero en sí mismo dispendioso o improductivo (...), el problema es el de todo mal negocio, emprendido con grandes esperanzas, desarrollado con grandes expensas y en que comienza a preverse que, lejos de obtenerse beneficios totales líquidos, se pasarán grandes apuros para poder amortizar las obligaciones». Como es obvio, esta situación llevó al siguiente aspecto del problema pues «¿cómo allegar recursos para una empresa de esta índole, que (...) es esencialmente necesaria para un país, no pudiendo pensarse ni por un momento en abandonarla?». Pérez del Pulgar destacaba cómo el capital se retraía ante estas perspectivas y, por otra parte, que las cargas financieras se habían llevado hasta el límite, que las ganancias líquidas eran absorbidas totalmente en anualidades y gastos de amortización. Una vez fijados los términos más importantes del problema se planteaba la siguiente cuestión «¿cuál debe ser la intervención del Estado en una empresa de esta índole? (...) ¿debe incautarse de ellas –las compañías– no sólo en cuanto a la propiedad, sino en cuanto a la administración como se ha hecho en otros países; o debe sostenerse el régimen de concesiones, subvenciones, garantías, leyes reguladoras de tarifas, etc.?».

Para este autor las causas del problema eran los aspectos que reseñábamos en primer lugar, el resto no eran sino consecuencias de esa insostenible situación de las empresas ferroviarias. El resultado es que el problema era de índole «industrial o técnico-económico», por emplear su terminología, la solución no pasaba, al menos primeramente, por la incautación de las compañías por el Estado, sino que lo que se debía resolver antes de nada era aquello. Su propuesta fundamental era, resumiendo mucho, reducir los costes de explotación, a lo cual se llegaría con la introducción de la electricidad como fuente de tracción que no sólo rebajaría los gastos de combustible, sino también facilitaría reducción de personal y ahorro en el mantenimiento y renovación del material y, además, lograría que se incrementase la potencia y velocidad de las locomotoras mejorando, en consecuencia, la calidad del transporte. Pero es que los avances tecnológicos aplicados al ferrocarril fueron muy reducidos a lo largo de estas décadas; en parte porque la disponibilidad de capital para financiar estos descubrimientos eran escasas¹⁷, pero también –es una hipótesis– porque no sentían la competencia de otros medios de transporte. Hemos de recordar que no será hasta mediados de 1960 cuando se inicie en nuestro país el declive de la tracción a vapor¹⁸, precisamente cuando se ha producido el transvase del transporte por ferrocarril hacia la carretera.

El segundo de los autores representativos, Artiñano, pronunció una conferencia en el Instituto de Ingenieros Civiles de España en 1933 que se publicó, junto con otro ensayo, al año siguiente. Es fecha mucho más tardía que la anterior y, sin embargo, el problema seguía sin resolverse; quizá eso explique que el tono de sus palabras resulte ya mucho más agrio. Se oponía rotundamente a una nueva elevación de tarifas que se estaba

¹⁷ Puede resultar oportuno recordar cómo para la electrificación de Pajares en 1918 hubo que crear los anticipos reintegrables del Estado, en este caso a la compañía del Norte, adelantando así lo que será modo de financiación habitual en los primeros años veinte.

¹⁸ Muñoz Rubio (1993), t. I, p. 298 y ss.

proponiendo en ese momento, puesto que dificultaba más aún la integración del mercado nacional y así mismo lanzaba fuertes diatribas contra las personas que componían los Consejos de Administración de las empresas ferroviarias, a quienes acusaba de ser los «primeros fósiles que puede presentar la humanidad». Por otro lado hacía notar que eran los bancos quienes verdaderamente estaban representados en esos Consejos; de ellos partía, en su opinión, la petición de elevación de tarifas. Para él la esencia del problema la constituía el hecho de que los ferrocarriles no «son herramienta capaz, barata y rápida, adecuada a lo que necesita la economía nacional para su desarrollo y su fomento». Para decir esto se basaba en el colapso que, según él, se había producido en el tráfico entre los años 1918 y 1921.

Prescinde en su discurso de la posibilidad de la nacionalización, primero porque esa era una solución política para un problema esencialmente económico –argumento similar al empleado por Pérez del Pulgar– y en segundo lugar porque no creía «que haya muchos, quizá nadie, que defiendan la estatificación completa de los ferrocarriles en España»¹⁹. Su aspiración era que el Estado apoyase todo lo que fuese necesario para que, algo tan importante para toda la economía nacional como era el transporte, no se hundiese. Lo primero a lo que tenía que mirar el ferrocarril era a servir por lo que, en consecuencia, se trataba de unos negocios privados que tenían que sacrificar el ganar mucho dinero con tal de reportar beneficios a la economía nacional en su conjunto. Parece asumir, de este modo, la escasa rentabilidad del negocio como compañera inseparable de estas empresas concesionarias, lo cual evidentemente era absurdo exigirlo en la práctica al capital privado²⁰.

Como ya he dicho para este autor el problema del ferrocarril español era el de su incapacidad como medio eficaz de transporte porque «ni el trazado, ni el perfil, ni la organización, ni el servicio, ni los detalles y, sobre todo, ni los equipos fijos, ni buena parte del material móvil, ni la economía de la explotación –diez y más días para trayectos de 500 kilómetros–, corresponden con lo que el país necesita». Las soluciones que ofrecía para resolver este problema eran variadas. Primero, mejorar lo que ya existía y después, una vez cambiado el ancho de vía –la premisa no era baladí–, construir una serie de «líneas colectoras» que recorrerían, con el trazado más recto posible, la península de Norte a Sur –para unir África y Europa– y de Este a Oeste –para unir el litoral Mediterráneo con la costa atlántica–.

Si comparásemos el ferrocarril que describen los dos autores recién señalados con el actual –*mutatis mutandis*– comprobaríamos que, muchos de los aspectos que lamentaban entonces, hoy se habrían solventado y sin embargo los déficits son abultados. De lo cual hemos de deducir, como una nueva aproximación a esta definición del problema, la dificultad de hacer de la explotación ferroviaria española global un negocio rentable desde el punto de vista económico. Esta comparación sólo pretende mostrar la realidad de las dificultades del ferrocarril y de las empresas ferroviarias de aquellos años que, como se ve, significaban algo más complejo y de difícil cuantificación, que las dificultades o retrasos en los aspectos tecnológicos reseñadas.

¹⁹ En la línea de Indalecio Prieto de no nacionalizar pérdidas, cfr. Comín (1995), p. 37.

²⁰ Cfr. Comín (1995), pp. 84-94.

Ceballos Teresí, por ejemplo, se manifestaba partidario de proceder a una prórroga de las concesiones, a otorgar la elevación de tarifas que solicitaban las compañías y aprovechar la expansión del ferrocarril para el desarrollo de la nueva siderurgia española²¹. Y, siguiendo con las opiniones contrarias a la nacionalización, Jiménez Ontiveros –Ingeniero de Caminos, Licenciado en Derecho y prolífico escritor–, se oponía resueltamente a cualquier solución que, directa o indirectamente, significase la nacionalización, «la función del Estado se debe limitar a inspeccionar y fiscalizar la labor de las compañías». Él proponía un «régimen de empresa privada, con ganancia teóricamente ilimitada, con mínimo garantido por el Estado y con responsabilidad propia de las compañías». Por lo tanto, una continuación de lo que había; si bien admitía la necesidad de efectuar una serie de medidas entre las cuales estaba la «reorganización técnica y administrativa del sistema ferroviario actual; aumento de la capacidad de tráfico de nuestras líneas férreas y construcción de otras que respondan a necesidades ciertas; que los ferrocarriles deben bastarse a sí mismos; una fijación racional, automática de las tarifas, previa una inspección del estado económico de cada compañía; la fusión o agrupamiento de las compañías y una legislación ferroviaria sencilla»²².

De las opiniones de uno y otro lado parece poderse desprender, al menos, que el problema del ferrocarril en estos años no radicaba en un exceso de oferta de transporte, sino más bien todo lo contrario, y en unos costes excesivos para las tarifas que se podían cobrar.

1.3. Estado y empresas ante el problema ferroviario

Para empezar a desenmarañar este nudo gordiano, es imprescindible saber qué entendían el Estado y las compañías cuando hablaban entre sí de «problema ferroviario»; parece que ambos entendían lo mismo aunque aportasen explicaciones y soluciones diversas. Eran los únicos que realmente sabían de qué estaban hablando cuando se paraban a negociar sobre estos términos. Para los gobiernos del período, tomar alguna medida de importancia respecto a las empresas ferroviarias, resultaba un elemento de prestigio de cara a la opinión pública, por el descontento existente con los resultados de la explotación ferroviaria llevada a cabo por los particulares. El transporte que ofrecían las empresas era considerado insuficiente para las necesidades de la economía española. Este hecho, en consecuencia, arrastraba a la mayor parte de las compañías a unos resultados insatisfactorios –también para los propietarios– que contribuían a agravar la situación, puesto que, a las dificultades que producía en el resto de los sectores productivos, se añadía la crítica situación de las que eran, si consideramos el tamaño de sus activos y el sector en el que se desenvolvían, algunas de las empresas más importantes del país²³.

Vistas así las cosas, la solución pasaba por proceder al rescate de las concesiones, o lo que es lo mismo, nacionalizar las empresas ferroviarias. Esto significaba una cuestión de tremenda dificultad que requería de multitud de pasos previos para realizarla de

²¹ Ceballos Teresí (1917).

²² Jiménez-Ontiveros (1924).

²³ Carreras y Tafunell (1993a) y (1993b).

acuerdo con las diversas concesiones otorgadas a cada una de las empresas. Estudiaré con algún detalle los distintos proyectos que se elaboraron más adelante; en este momento sólo trataré algunos aspectos de tipo general.

Un primer aspecto de este problema, ya aparece enunciado en el punto anterior, es el de que algunas empresas tenían en explotación líneas con fechas de concesión –y por lo tanto de reversión– diferentes entre sí. Incluso algunas de esas concesiones lo eran a perpetuidad. Esto significaba de hecho –y prescindiendo de la vía drástica de efectuar la nacionalización– que, para el Estado, resultaba imposible esperar a la reversión natural, a que se alcanzasen las fechas de reversión de cada una de las líneas, por una cuestión de mera eficiencia. Pero además, si se optaba por la reversión anticipada –prevista en la legislación ferroviaria–, lo primero que había que hacer era fijar una fecha común de reversión para todas las concesiones de una determinada empresa y así poder proceder al pago de las cantidades estipuladas por el tiempo que restase de explotación a las empresas concesionarias, desde el momento en que se decretase el rescate hasta aquella fecha común. Llegados aquí aparecen nuevas piezas para ampliar el “rompecabezas”, que tenían su repercusión en la fijación de las cantidades a abonar por el Estado. Las compañías y el Estado mantenían una dura pugna para saber a partir de qué momento se debía comenzar a contar el inicio del plazo de las concesiones. Ambos interpretaban los diversos artículos de la legislación a su antojo, el Estado sostenía que la explotación comenzaba cuando se procedía a «la concesión definitiva de la línea»²⁴ y las empresas entendían que, «por sentido común esos plazos debían empezar a contarse al inaugurarse oficialmente la línea»²⁵.

Un segundo elemento era el de saber qué consideración había de darse a todas las mejoras o ampliaciones de que habían sido objeto las líneas y su material desde que se comenzaron a explotar y no sólo a esto sino también los terrenos, las vías, dependencias y el material móvil²⁶. Había una base referida a este tipo de material que se fijaba con las condiciones particulares de concesión y que se consideraba material mínimo para llevar a cabo la explotación de las que, en las diversas legislaciones, no se facilitaban datos demasiado explícitos, limitándose a manifestar que ese material debía ser entregado en buen uso al Estado –entiendo que este material no significaba un aumento de los pagos para este último–, pero ¿qué ocurría con el material de repuesto, con las ampliaciones que las empresas habían considerado necesarias? –esto podría servir para explicarnos, sólo en parte, el interés tan grande de las empresas cuando disponen de recursos, particularmente en la Dictadura, por invertirlo en la adquisición de material–, en definitiva el interés por aumentar el activo, pensando siempre –como telón de fondo– en que antes o después la nacionalización se llevaría a cabo y había que aprovechar el tiempo y las ocasiones que se presentasen para “lavar la cara” a las empresas, amén de que el material resultaba necesario.

²⁴ Artículo 27 de la R.O. de 31 de diciembre de 1844.

²⁵ C/2/4 (3) “Carta abierta escrita por Rafael Coderch –subdirector de MZA–, a José Borés Romero sobre política ferroviaria en contestación a un artículo de este aparecido en la *Revista de Obras Públicas* el 3 de junio de 1920”. Julio de 1920.

²⁶ C/3/25 “Estudios sobre la reversión al Estado de las concesiones de líneas de la compañía MZA relativas al material móvil”. 6 de junio de 1918.

Coderch, en la contestación a que me refería anteriormente, escribía que habían «de estimarse aplicables los preceptos del derecho común, que otorga al usufructuario el derecho de resarcirse de las mejoras efectuadas por él mismo en las fincas usufructuadas, en cuanto haya de entrar en ellas el dueño de la nuda propiedad», y, en consecuencia, todo ese material o mejoras –incluido el material que en el momento del rescate estuviese pendiente de recepción–, debía ser tasado para que formase parte de las cantidades que el Estado debía entregar a las empresas concesionarias, lo cual engendraba nuevas dificultades que confluían en la ya de por sí enorme de fijar la anualidad del rescate. Esta en principio debía calcularse con el promedio de los productos netos obtenidos en los últimos cinco años anteriores al de rescate. Las compañías trataban de evitar por todos los medios que se procediese así debido a que, cuando más en serio se comenzaron a tratar estos temas, coincidió con los malos años de la guerra lo que les llevaba a hablar de “acuerdos amistosos” entre el Estado y las compañías para la determinación de las anualidades, o para fijar la cantidad que suponía la adquisición por parte del Estado, de los derechos que integraban el activo, así como de las cargas y acciones y obligaciones que constituían el pasivo.

Las compañías importantes –Norte, MZA, Andaluces y MCP– se resistieron de forma sistemática a todos los proyectos que fueron presentando los diversos ministros de Fomento, salvo quizá al que negociaron con Cambó. No negaban lo que podía resultar más cierto –su incapacidad para constituirse en el instrumento de creación y distribución de riqueza que el país necesitaba–, pero la interpretación que hacían de los hechos era otra²⁷. Puede resultar clarificadora en este sentido –aunque extensa– la explicación que, años más tarde, ofrecían las compañías de Norte y MZA sobre el proceso que, en el origen y formación de las redes, se había seguido en España; es evidente que la interpretación es parcial y no sujeta a la verdad en todos sus extremos. Como ya conocemos en la actualidad, los presupuestos que presentaban las empresas eran bajos precisamente para lograr la concesión sin tener presente, en ese momento, la subvención del Estado; importaba más la expectativa de negocio que suponía la concesión:

«El proceso normal y corriente, por desgracia, en nuestro país, ha sido el siguiente: el ahorro nacional o extranjero acudía a la construcción de una línea ferroviaria española. El presupuesto de esta, influido por la experiencia anterior de otros países, resultaba corrientemente muy sobrepasado por las necesidades reales. Primera pérdida para los capitales aportados. Como la subvención acordada por el Estado era en la generalidad de los casos función del presupuesto de construcción, al resultar aquel escaso resultaba esta subvención muy inferior proporcionalmente respecto del coste total a lo supuesto. Segunda causa de pérdida para los capitales invertidos. En muchos casos las perturbaciones políticas del momento aportaban una tercera causa de perjuicio a los capitales que habían acudido a la construcción del ferrocarril. Al iniciarse la explotación de este, sus productos, cuya estimación se basaba también de ordinario en la experiencia de otros países, resultaban también menores a lo

²⁷ En mi opinión nunca podremos llegar a saber con exactitud la verdad sobre estos hechos. Estamos prácticamente ante nuevas hipótesis de tipo contrafactual: ¿y si se hubiesen llevado a cabo las medidas que propugnaban las compañías?, a saber, y de forma fundamental, la elevación de las tarifas de transporte en las proporciones que ellas solicitaban; ¿qué incremento era el absolutamente necesario?, ¿cómo habría reaccionado la demanda de transporte ante estas elevaciones? Cfr. Tedde (1978), p. 205, donde sostiene que el aumento del 15 por 100 en 1918 tuvo escasa incidencia sobre la demanda de transporte.

supuesto. Todas estas circunstancias adversas daban lugar a que al iniciarse la explotación, y en muchas ocasiones antes de terminar el período de construcción, hubiera de producirse en una u otra forma una amputación del capital aportado por el ahorro nacional a la construcción del ferrocarril.

Esta contracción, seguida en muchas ocasiones de otras varias sucesivas, ha producido como resultado la infracapitalización que es general hoy en los ferrocarriles españoles»²⁸.

1.4 La difícil coyuntura de la guerra mundial como elemento crucial del problema ferroviario

Considero que los años de la guerra mundial tuvieron una enorme incidencia en el problema.

Las tendencias generales del tráfico ferroviario durante la primera guerra mundial conocieron situaciones cambiantes. A un primer momento –hasta septiembre de 1915 según las compañías– en el que se produjo una profunda recesión, hasta el extremo de que sobraban multitud de vagones, siguió una etapa de demanda creciente pero abastecida, hasta llegar a agosto de 1916, momento en el que comenzó la anomalía de la demanda y la crisis al producirse insuficiencias diarias de vagones. A estas dificultades se añadirían los litigios que el transporte ferroviario comenzó a tener, en los años de guerra, con las compañías navieras. Las empresas ferroviarias más importantes se manifestaban de modo unánime sobre la transcendencia que para España tenía el transporte de cabotaje²⁹. Pensaban que la elevación de los fletes durante los años bélicos, por la escasez de tonelaje, había contribuido a que los barcos desapareciesen de los puertos españoles buscando sustanciales ganancias y que los que quedasen también impusiesen elevaciones extraordinarias. Este hecho contribuyó a colapsar la red ferroviaria pues el público se vio abocado a buscar la vía terrestre, al ser esta solución más económica y segura por los riesgos que amenazaban a las expediciones marítimas. El Estado había intentado dictar algunas medidas que trataran de remediar la situación, lo cual nos habla de la veracidad de la argumentación de los ferroviarios, pero estas fueron ineficaces. El R. D. de 20 de octubre de 1917 obligaba a que el tráfico de puerto a puerto que excediese de 500 Kg. fuese realizado por transporte marítimo, pero los precios que se imponían resultaban demasiado elevados y el público fraccionaba sus envíos con lo cual la medida se hacía ineficaz y, además, se multiplicaban las expediciones por tren, aumentando el trabajo en las estaciones ferroviarias. Si el

²⁸ Oficina común de estudios... (1933), pp. 131-132.

²⁹ Cfr. Frax y Matilla (1988), según sus datos, el tráfico marítimo de cabotaje representó, entre 1860-1920, un 12 por 100 del total nacional comercializado por ferrocarril. Consúltese también Frax (1981) y Gómez Mendoza (1989a), de los cálculos realizados sobre estas últimas fuentes se deduce que en los años de la primera guerra mundial, sobre el total de las mercancías transportadas por ambos medios –ferrocarril y cabotaje–, el 24,75 por 100 lo hicieron por cabotaje; en los años anteriores a la guerra, 1908-1913, ese mismo valor estuvo en el 29,46 por 100, es decir que el descenso del tráfico de mercancías por cabotaje que argumentaban las empresas ferroviarias durante la primera guerra mundial fue real. Cfr. asimismo Comín (1988) pp. 569-574, dedicadas a transporte ferroviario y cabotaje, aunque toma algunos años que están fuera del marco cronológico de estas páginas. En ellas se ponen en relación las variables del transporte por ferrocarril y cabotaje, por quinquenios, con la coyuntura económica.

cabotaje hubiese funcionado con normalidad, los tráficos no se habrían desplazado y la red férrea se hubiese visto más descongestionada.

Junto a esto existían dificultades para el aprovisionamiento del carbón, tanto nacional –por los problemas en los transportes– como extranjero; además, la mala calidad de los carbones nacionales provocaba más averías en las máquinas locomotoras que requerían, por otra parte, de mayores consumos. La insuficiencia de vagones obligaba a que los productos y materiales se transportasen en vagones diferentes a los que les corresponderían en situaciones normales, con la consiguiente pérdida de capacidad de carga y desajuste de los tráficos. Comienza a ser frecuente, en este tipo de coyunturas, la dispersión del material móvil entre las diferentes estaciones y el recorrido en vacío del mismo, para realizar las compensaciones del material móvil entre estaciones y porque muchos de los transportes en una dirección no generaban viajes de retorno con el material utilizado³⁰. En medio de este colapso –según la interpretación de las compañías– otros sectores económicos en España se aprovechaban del aumento de la demanda propiciado por la situación bélica para incrementar las ganancias. Ello generó un proceso inflacionista ante el cual las empresas ferroviarias vieron cómo sus gastos se incrementaban apreciablemente. Por ello, a pesar del aumento del tráfico, los resultados de la explotación se estancaban debido a la imposibilidad para elevar las tarifas de transporte³¹. Este asunto de las tarifas se convirtió en uno de los puntos esenciales en las reclamaciones de las compañías.

Las compañías ferroviarias habían aumentado sus inversiones en el inicio del siglo XX, pero, como no pudieron preverla, resultaron del todo insuficientes ante la intensificación de los intercambios que trajo consigo esta coyuntura bélica³².

Norte consideraba que la situación anormal se había producido por un cúmulo de factores, entre los cuales destacaban, en primer lugar, el aumento brusco e importante de toda clase de tráficos ocasionado por las buenas cosechas generales y por la intensificación en la producción de todas las industrias, motivada por la guerra europea que hacía llegar a España pedidos urgentes y abundantes. En segundo lugar, Norte hacía notar la incidencia que tuvieron las frecuentes huelgas del personal ferroviario en esos años; todo esto hacía que las líneas y estaciones hubiesen estado congestionadas por su falta de capacidad para hacer frente al intenso tráfico producido.

Los responsables de MZA ponían el acento en que, antes de la guerra, disponían de material suficiente para efectuar su trabajo y aun así habían invertido: entre 1910 y 1914, recibieron 176 locomotoras, 574 coches y 7.788 vagones y furgones; además, entre 1901 y 1914 habían llevado a cabo inversiones en material fijo por valor de 104 millones. Todo este esfuerzo resultó insuficiente por el incremento del tráfico que siguió a los primeros meses de la guerra. Entre 1913 y 1917 el número de toneladas de

³⁰ Cfr. C/2/4 (2) “Notas dirigidas al Director General de MZA sobre la crisis ferroviaria y el abastecimiento de carbón y la elevación de tarifas”. ¿1918?

³¹ C/2/4 (3), julio 1920. Los datos de tipo económico serán estudiados más adelante, sirvan ahora para precisar mejor los términos de la cuestión que nos ocupa los siguientes, referidos exclusivamente a MZA. Entre 1900 y 1919 el incremento de los ingresos fue del 158 por 100 y el de los gastos de 365 por 100. En ese mismo período, el coeficiente de explotación aumentó desde el 40 por 100 hasta el 72 por 100.

³² Gómez Mendoza (1989b), pp. 46-47.

mercancías transportadas se incrementó aproximadamente en un 25 por 100³³. Se trataba de un incremento desmesurado, coyuntural e imprevisto y de la escasez de la oferta de transporte en esta situación no podía culpase exclusivamente a las empresas, que habían invertido previamente y ahora se enfrentaban, por si fuera poco, con tremendos escollos para adquirir material. Las locomotoras todavía no se construían en España y resultaba muy complicado conseguirlas en el extranjero. En cuanto a otro tipo de material de equipo móvil, las fábricas españolas encontraban dificultades para obtener algunos de sus componentes con lo que el ritmo de depreciación del material, por su uso más intensivo, era más vivo que el de reparación y sustitución. De modo que el incremento de la demanda de transporte producido por la guerra fue acompañado por una disminución del material disponible.

Dificultades de esta índole existían, asimismo, a la hora de proceder a la renovación y refuerzo de los carriles o la construcción de dobles vías, pues la Sociedad de Altos Hornos no se los servía o lo hacía con grandes retrasos. En algunas ocasiones llegaron a solicitar de los poderes públicos que presionasen a las sociedades metalúrgicas para que fueran solícitas en la entrega del material encargado. Estos aspectos obligan a incidir en la coyuntura que trajo consigo la primera guerra mundial para explicar algunos de los males que hirieron de muerte a las compañías ferroviarias. El profesor Artola escribía que la crisis bélica había hecho saltar los supuestos en que se basaba el sistema ferroviario³⁴. ¿Cuáles eran esos supuestos? Parece sencillo deducirlos: bajos costes de explotación que permitían coeficientes de explotación favorables y una demanda de transporte ferroviario a la altura de la falta de dinamismo del resto de los sectores productivos del país en estas fechas, lo cual explicaría las bajas recaudaciones por el desempeño de su actividad³⁵.

Pero no fue un fracaso de gestión empresarial el no prever una guerra mundial, ni todas y cada una de las consecuencias que podía acarrear su desarrollo, tanto a nivel internacional como nacional. A mi modo de ver no fue un problema de incapacidad del ferrocarril para captar los tráficos generados en este período³⁶, pero sí una incapacidad de satisfacer toda la demanda de transporte que se generó, una vez que se había superado lo que García Delgado caracterizó como fase inicial de desconcierto y desorganización que abría las puertas a la etapa de auge y expansión³⁷. Estas etapas, que nuestro autor utilizaba en la caracterización de las fases económicas, se corresponderían con las que en su día habían observado los gestores de las empresas ferroviarias que he referido con anterioridad. La etapa de «auge y expansión» para algunos sectores económicos se identificaría en el ferrocarril con otra que comenzaría en agosto de 1916 y en la que se empezaron a detectar insuficiencias diarias de vagones.

³³ C/2/1 “Crisis actual de los transportes. Datos solicitados por la Dirección General de Obras Públicas”. 21 de Diciembre de 1917.

³⁴ Artola (1978), p 417.

³⁵ Palafox (1991), Catalán (1995), pp. 7-16, donde además se realiza una espléndida labor de síntesis de la bibliografía sobre este período.

³⁶ Iglesias (1981).

³⁷ García Delgado (1984) y Cabrera, Comín y García Delgado (1989).

Como se encargó de recordarnos R. Carr³⁸, los empresarios –aunque no se especifican sectores– buscaron sus beneficios «sin parar mientes en el futuro», lo cual propició la obtención de beneficios rápidos pero no una expansión sólida. Esta desafortunada actividad requería más capacidad de transporte de lo que se había demandado hasta entonces. La demanda de transporte ferroviario también aumentó porque resultaba barato. Ambos aspectos eran contrapuestos a las posibilidades e intereses de las empresas de transportes. Mientras prácticamente todos los sectores se lucraron, las empresas ferroviarias veían sus tarifas máximas congeladas junto con un alarmante ascenso de los costes de producción. Por otro lado –si todavía quedaba alguna duda– las modificaciones a que se refiere García Delgado³⁹ en la localización de los mercados de origen y destino de los diversos productos, sólo dejó con posibilidades –muy maltrechas– de subsistir a Norte y MZA al disponer de redes más extensas. La historia desde este momento de todas las empresas ferroviarias privadas es la de un enfermo, condenado de muerte, que sufrirá una lenta agonía hasta su expiración. De modo que, como se decía ya en 1928 refiriéndose a los años de la guerra, «esta ocasión en vez de producir un bien determinó un retroceso»⁴⁰.

Sobre la importancia que tuvo el incremento de los costes se ha escrito mucho⁴¹, pero yo utilizaré fuentes internas de Norte y MZA preparadas para ilustrar a los distintos gobiernos sobre sus problemas. Como todas las fuentes de que disponemos, sustancialmente las *Memorias* o este tipo de informes, su fiabilidad no es total, si lo que pretendemos es una precisión a la peseta o al kilogramo. Esta imprecisión ya fue objeto de protestas por algunos parlamentarios de la época y obedecía, como es obvio, al afán de resaltar o ensombrecer algunos detalles según lo que pudiese interesar a las compañías en un momento determinado.

En este sentido, el análisis de los balances presentado en el capítulo anterior quería servir para despejar estas brumas contables. Dijimos entonces que la situación financiera de las empresas ya presentaba panoramas negativos para el futuro de Norte y MZA incluso antes de la guerra, con unas cifras de financiación propia bajas que, probablemente a consecuencia de la guerra, se hicieron más alarmantes. Hasta antes de la guerra, la única fuente para ampliar la financiación fueron las obligaciones, pero después –tras el incremento de los costes y de la demanda de transporte– esas fuentes resultan insuficientes, difíciles de conseguir, además de gravosas por acercarse el plazo de reversión de algunas líneas y el Estado comenzó a convertirse en el principal acreedor de las compañías a partir de 1920.

³⁸ Carr (1979), consultar así mismo Anes (1978), pp. 364-367 y Catalán (1995), p. 22.

³⁹ García Delgado, obras citadas.

⁴⁰ De Miguel (1928).

⁴¹ Wais (1974), ob. cit., Artola (1978), ob. cit., Tedde de Lorca (1978), ob. cit., Iglesias (1981), ob. cit. y Gómez Mendoza (1989), ob. cit.

CUADRO II. 2 INGRESOS DE LA COMPAÑÍA DEL NORTE. 1913-1923

AÑOS	Nº VIAJEROS	PRODUCTO PTS. A	VIAJEROS/ KM*.	MERCANCÍAS GV Nº TONELADAS	MERCANCÍAS GV PTS. B	MERCANCÍAS PV Nº TONELADAS	MERCANCÍAS PV PTS. C	TN PV/KM.*	VARIOS PTS. D	INTERESES, COMISIONES. D'	P. BRUTO A+B+C+D+D'=E
1909			708.500.000					1.042.700.000			129.910.877,59
1910			752.700.000					1.089.000.000			133.464.222,35
1911			783.000.000					1.174.100.000			138.050.558,67
1912			836.700.000					1.302.500.000			150.867.798,32
1913	15.371.751	39.874.410,43	886.628.613	145.174	12.652.227,39	8.403.675	100.488.141,97	1.325.951.420	1.780.847	255.054,09	155.050.681,65
1914	15.056.730	38.431.802,53	867.613.869	144.368	12.444.459,02	7.921.080	93.830.756,42	1.228.479.934	1.668.200	238.729,01	146.613.947,85
1915	15.085.546	37.118.886,20	862.091.739	174.235	12.786.253,19	8.784.226	102.476.906,80	1.402.346.908	1.702.193	1.262.753,61	155.346.993,33
1916	16.491.363	41.121.652,53	936.528.681	199.831	14.478.434,18	9.505.504	114.812.980,59	1.656.227.772	1.808.929	4.060.865,35	176.282.862,45
1917	14.898.287	42.684.896,60	938.655.115	286.871	19.404.726,89	8.874.836	116.349.887,82	1.532.713.828	1.676.002	5.359.535,08	185.475.049,27
1918	15.880.995	47.391.063,01	1.006.423.819	371.513	25.325.245,89	9.391.129	128.406.710,35	1.530.709.002	2.150.257	4.501.332,76	207.774.609,25
1919	18.339.038	65.107.642,15	1.137.459.243	291.105	29.095.231,49	9.023.543	167.157.442,88	1.522.135.753	2.532.303	3.642.394,59	267.535.014,69
1920	21.183.656	73.420.699,09	1.278.367.859	323.772	34.121.075,93	9.317.468	165.609.410,59	1.579.632.328	3.248.401	2.846.519,16	279.246.106,12
1921	23.285.881	78.209.810,40	1.364.271.363	271.832	39.476.256,85	9.922.361	166.120.656,98	1.603.465.599	1.938.172	2.084.308,82	287.829.205,50
1922	23.446.043	77.619.546,17	1.378.031.075	265.463	37.016.999,54	10.326.610	178.962.926,23	1.640.091.520	3.428.260	3.051.101,37	300.078.833,95
1923	23.708.280	78.194.879,42	1.399.601.912	261.315	34.982.952,92	11.152.136	192.341.078,17	1.778.875.499	3.344.012	6.321.531,26	315.184.454,21

Fuentes: *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario*, pp. 12 y ss. Los datos de los años 1909-1912 proceden, en Norte, de C/198/386 *Relación de datos solicitados por el Consejo Superior de Ferrocarriles*, octubre de 1924 y, para MZA, idem, en C/198/384.

Notas: (1) El concepto del número de viajeros/km y, más adelante el de toneladas/km, significan el número de viajeros o de toneladas que recorren 1 km. (2) En los productos brutos que se recogen a partir de 1919, las compañías incluyeron el ingreso correspondiente al aumento del 15 por 100 en las tarifas.

CUADRO II. 3 COSTES DE LA COMPAÑÍA DEL NORTE. 1913-1923

AÑOS	PERSONAL, MATERIAS PTS. X	PENSIONES PTS. Y	TOTAL X+Y=W	COMISIONES PTS. M	TOTAL COSTES W+M=Z	PROD. NETOS E-Z=V	CARGAS FINANCIERAS. F	PRODUCTOS LÍQUIDOS PTS. V-F	COEFICIENTE EXPLOTACIÓN % W/E-D'
1909	58.525.142,94	903.981	59.429.124,59		59.429.124,59	70.481.753	54.375.184,22	16.106.568,78	45,74
1910	59.076.866,86	994.485	60.071.352,52		60.071.352,52	73.392.869,83	53.076.555,80	20.316.314,03	45,00
1911	61.737.405,90	1.037.015	62.774.421,66		62.774.421,66	75.276.137,01	53.223.865,50	22.052.271,51	45,47
1912	68.609.684,06	1.088.502	69.698.186,06		69.698.186,06	81.169.612,26	53.378.572,27	27.791.039,99	46,19
1913	76.978.829,70	1.216.361	78.195.191,63	2.648.600,48	80.843.792,11	74.206.889,54	51.506.049,16	22.700.840,38	50,51
1914	75.748.823,29	1.389.644	77.138.467,60	2.469.152,24	79.607.619,84	67.006.328,01	53.100.426,19	13.905.901,82	52,69
1915	78.402.532,63	1.563.475	79.966.008,13	1.532.954,67	81.498.962,80	73.848.030,53	53.865.283,68	19.982.746,85	51,89
1916	100.225.799,73	1.742.105	101.967.905,51	1.381.721,77	103.349.627,28	73.203.235,17	56.423.410,69	16.779.824,48	59,11
1917	123.663.711,14	1.920.804	125.584.516,11	1.288.992,41	126.873.508,52	58.601.541,75	59.607.023,40	-1.005.481,65	70,44
1918	166.674.595,28	2.148.238	168.822.833,62	859.758,85	169.682.592,47	38.092.017,28	58.502.100,33	-20.410.083,05	83,47
1919	194.955.125,77	2.380.445	197.335.570,95	1.601.688,69	198.937.259,64	68.597.755,05	58.754.002,94	9.843.752,11	74,77
1920	193.425.799,90	2.834.179	196.259.979,83	1.485.512,51	197.745.492,34	81.500.613,78	59.433.922,01	22.066.691,77	71
1921	202.010.152,65	2.485.509	204.495.661,77	2.761.545,14	207.257.206,91	80.571.998,59	59.873.711,32	20.698.287,27	71,56
1922	207.081.049,59	3.023.145	210.104.195,46	1.904.706,86	212.008.902,32	88.069.931,63	66.035.471,14	22.034.460,49	70,73
1923	215.325.129,32	3.128.365	218.453.494,32	1.082.323,44	219.535.817,76	95.648.636,45	73.331.757,51	22.316.878,94	70,72

CUADRO II. 4 INGRESOS DE LA COMPAÑÍA MZA. 1913-1923

AÑOS	Nº VIAJEROS	PRODUCTO PTS. A	VIAJEROS/KM.	MERCANCIAS GV PTS. B	MERCANCIAS PV Nº TONELADAS	MERCANCIAS PV PTS. C	TN PV/KM.	VARIOS PTS. D	P. BRUTO A+B+C+D= E
1909			640.928.494				1.067.500.660		114.059.930,62
1910			688.008.577				1.078.143.876		116.963.689,46
1911			714.633.431				1.099.798.055		120.207.252,66
1912			764.692.620				1.255.595.239		132.463.228,44
1913	14.796.824	37.893.170,07	796.428.851	9.587.715,09	8.303.231	85.844.131,55	1.253.389.720	3.241.904	136.566.921,34
1914	14.988.823	37.863.056,45	813.681.629	9.135.865,94	7.739.066	80.541.561,92	1.175.918.497	2.752.151	130.292.636,01
1915	15.374.147	36.368.610,41	801.622.977	8.952.998,94	8.378.824	88.520.718,85	1.293.254.334	2.404.904	136.247.232,27
1916	16.892.550	40.810.378,09	886.329.330	10.147.511,28	9.466.218	99.225.560,80	1.446.963.370	3.295.189	153.478.639,46
1917	18.079.543	44.662.947,78	965.493.589	12.484.788,53	10.321.885	106.504.150,19	1.565.756.981	4.744.644	168.396.531,43
1918	19.194.244	48.241.925,24	1.022.536.482	16.063.891,72	9.790.839	121.078.149,89	1.667.196.237	8.484.662	193.868.629,79
1919	21.119.474	63.971.263,60	1.186.970.876	19.665.016,73	8.946.016	153.965.306,63	1.544.187.334	5.009.430	242.611.017,94
1920	23.524.555	69.394.343,93	1.287.517.553	25.113.259,21	8.837.980	149.818.674,43	1.535.471.803	5.218.795	249.545.073,48
1921	26.007.813	74.739.225,94	1.380.414.359	27.627.234,05	8.652.107	146.047.783	1.492.764.153	2.856.965	251.271.209
1922	27.089.113	78.202.016,74	1.454.866.303	28.454.361,25	8.880.297	148.406.249,82	1.501.294.231	6.254.667	261.376.295
1923	28.189.519	80.447.908,92	1.504.593.178	29.277.187,16	9.632.375	159.979.458,45	1.589.423.333	6.299.214	276.003.769

CUADRO II. 5 COSTES DE LA COMPAÑÍA MZA. 1913-1923

AÑOS	PERSONAL, MATERIAS PTS. X	PENSIONES PTS. Y	TOTAL COSTES X+Y=Z	PRODUCTOS NETOS E-Z=V	CARGAS FINANCIERAS PTS. F	PRODUCTOS LÍQUIDOS PTS. V-F	COEFICIENTE EXPLOTACIÓN% Z/E
1909			49.047.545,64	65.012.384,98	47.577.713,46	17.434.671,52	43,00
1910			49.753.828,79	67.209.860,67	46.595.941,99	20.613.918,68	42,53
1911			51.689.008,32	68.518.244,34	47.605.804,26	20.912.440,08	42,99
1912			55.374.196,15	77.089.030,29	48.548.985,65	28.540.044,64	41,80
1913	64.266.145	776.171	65.042.316	71.524.605	48.355.724	23.168.881	47,62
1914	63.770.685	968.275	64.738.960	65.553.676	48.423.738	17.129.938	49,68
1915	66.414.421	1.155.003	67.569.424	68.677.808	47.451.597	21.226.211	49,59
1916	81.860.355	1.308.329	83.168.684	70.309.955	49.974.773	20.335.182	54,18
1917	101.991.997	1.435.372	103.427.369	64.969.162	49.520.561	15.448.601	61,42
1918	139.471.199	1.536.893	141.008.092	52.860.538	50.159.696	2.700.842	72,73
1919	173.898.952	1.639.805	175.538.757	67.072.261	50.354.128	16.718.133	72,35
1920	201.129.864	1.706.457	202.836.321	67.270.903*	50.336.779	16.934.124	75,09
1921	209.609.674	1.818.915	211.428.589	70.127.373	52.041.354	18.086.019	75,09
1922	211.338.878	2.003.601	213.342.479	78.623.398	57.203.365	21.420.033	73,07
1923	216.394.843	2.242.610	218.637.453	88.034.116	65.869.464	22.164.652	71,29

*MZA incluye en los productos netos las cantidades percibidas en concepto de anticipos del Estado para mejoras al personal, hasta 1926.

Al observar los cuadros 1 y 3 confirmamos algunas ideas expuestas en otras ocasiones. Es una lástima que los datos de MZA no nos permitan conocer el número de toneladas transportadas a gran velocidad para compararlo con los de Norte, si bien se trata de volúmenes que no tienen demasiada importancia. Sí que quiero hacer hincapié en la diferente evolución del número de toneladas transportadas en pequeña velocidad en Norte y MZA. En los cuatro primeros años de nuestros cuadros (1913-1916) experimentan un ritmo y una tendencia muy similar pero en 1917, mientras en Norte se trunca la tendencia progresiva registrada hasta entonces, MZA alcanzará un máximo, claramente coyuntural, pues no volverá a lograr los diez millones de toneladas hasta 1924. Esta disociación resulta difícil de explicar y podría estar relacionada con los diferentes efectos de las huelgas de 1916 y 1917 en Norte y en MZA. Además, esta última compañía experimentará hasta 1922 una pérdida progresiva del tonelaje transportado, sobre todo una vez finalizada la contienda. Como es evidente, el aumento de los ingresos de 1919 obedece a la aplicación del Real Decreto de 26 de diciembre de 1918 que permitía un aumento del 15 por 100 sobre las tarifas vigentes. A mi modo de ver los cambios que se observan en estas variables no son especialmente significativos, ni siquiera en el volumen de mercancías transportadas. Sí me parece que podemos destacar el aumento de los costes que sufrieron las empresas ferroviarias, proporcionalmente muy por encima de lo que lo hicieron los productos brutos, y en este aspecto procuraré profundizar.

1.4.1. La guerra mundial en la compañía de los ferrocarriles del Norte

Los datos de que disponemos para estudiar Norte son relativamente escasos si los comparamos con MZA y poco fiables, como ya dije, si buscásemos en ellos una gran precisión numérica⁴². Las cifras que ofrece la encuesta sobre toneladas transportadas, no coinciden con los que he utilizado en el cuadro 2, por considerar estos más fiables. Prescindiendo de esto, la información que facilitan tiene particular interés. Por no multiplicar las referencias en notas, se entiende que los datos que vayan apareciendo se refieren a las fuentes citadas en la nota 42.

Norte afrontó la coyuntura de la guerra con el siguiente material de tracción y móvil: 890 locomotoras, 2.044 coches para viajeros y 20.814 furgones y vagones para cubrir una red que, en este período, alcanzaba los 3.681 kilómetros. Estos datos, así de fríamente expuestos, no nos permitirían efectuar ningún juicio, pero con algunas comparaciones sencillas entre estos datos y los que defendió Muñoz Rubio, podremos establecer un marco de referencia⁴³. Intento averiguar si los medios con que contaba la

⁴² Al parecer, la documentación empresarial de la compañía del Norte desapareció durante la Guerra civil. Estos informes son fruto de la estrecha colaboración que, en su lucha contra el Estado, mantenían las principales compañías ferroviarias quienes intercambiaban copias de muchos escritos e incluso acordaban los términos y datos a utilizar. Gracias a esto y puesto que Renfe conserva el archivo de MZA, conocemos algunas fuentes de Norte. C/58/29 “Respuestas al cuestionario pedido por el Ministerio de Fomento relativo a la situación actual de los transportes”. Diciembre de 1917. C/59/26 “Relación de datos recibidos de otras compañías. Facilitados a una comisión del Congreso de Diputados por quejas de alguno de sus miembros”. Enero-marzo de 1920.

⁴³ Muñoz Rubio (1993), ob. cit., t. II, pp. 144-226.

compañía para su producción resultaron o no escasos. Lo que no podremos llegar a saber es cuántos viajeros y cuántas mercancías se quedaron sin un coche o vagón en el que introducirse.

Si comparamos las posibilidades de Norte en 1914 con las de Renfe en 1941, observamos cómo en esta segunda el cociente entre el total de coches –para transporte de viajeros– y los kilómetros de línea en explotación oscila entre los valores 0,3 y 0,2 entre 1941 y 1980 respectivamente. Esta relación en 1914 en las líneas de Norte ofrece la cifra de 0,55 coches por kilómetro en explotación, plenamente favorable para la empresa privada. Con el número de vagones y furgones por kilómetro de línea existe un mayor equilibrio, mientras que Renfe osciló desde los 6 furgones y vagones en 1941 hasta 2,4 en 1980, Norte disponía en 1914 de 5,65. Según todos estos datos podrían haberse llegado a transportar tan sólo 1,06 toneladas diarias en cada vagón de Norte y 20 pasajeros por coche. Resulta evidente que estos cálculos tienen mucho de ficticios, entre otros motivos porque estas cifras de material no distinguen los instrumentos en servicio de los averiados, pero sí nos permiten pensar que no tuvieron porqué existir problemas de ausencia de material y que la falta de capacidad y el retraso en los envíos hubieron de tener otras causas que pudieron ir desde la insuficiencia de locomotoras a que hacen referencia los propios informes de Norte –el cociente mercancías/locomotora arroja en 1941 la cifra de 7.665,18 toneladas, mientras que para Norte en 1914 serían 9.062,30–, hasta la congestión permanente de algunas estaciones para recibir y distribuir mercancías. En las líneas de la red de Norte estas congestiones fueron críticas a partir de 1915 en La Coruña, Gijón y Bilbao. Asimismo, en Norte detectaron que la insuficiencia de la carretería para transportar las mercancías desde las estaciones hasta las poblaciones, contribuía a ese colapso de los apeaderos; la guerra europea había multiplicado la exportación hacia los países beligerantes de ganado mular –fundamento de la carretería– que, además de hacerla escasa, había elevado sus precios. A lo anterior habría que añadir la alteración de la organización tradicional del tráfico que había provocado el aumento de las exportaciones y la reducción de las importaciones.

Por otro lado, el tráfico empezó a aumentar, precisamente, a partir de 1914 lo cual alteró estos cocientes a que nos referíamos en líneas anteriores, favorables en una coyuntura parcialmente normal como pudo ser la de ese año, aunque el tráfico había descendido con respecto al año anterior en unas 500.000 toneladas debido a una disminución en el transporte de trigo, vino, carbón, naranjas y maderas. Salvo en el primero de los productos cuya alteración ocurrió por la mala cosecha de ese año, en el resto fue el impacto de la guerra el que causó las pérdidas. En 1915 el tráfico empezó a aumentar, siendo el carbón mineral la mercancía que lo hizo en una mayor proporción, a consecuencia del incremento de la producción nacional, siendo entonces cuando se empiezan a observar algunas de las deficiencias más graves en el tráfico. A partir de ese momento las dificultades para ampliar el parque de material motor y móvil se acentuaron.

A finales de diciembre de 1917, el inventario de material que realiza la compañía arroja las siguientes cifras: locomotoras: 904, coches: 1.960 y vagones y furgones: 20.593. Después de 1914 se habían recibido 15 locomotoras americanas mientras que una se había dado de baja. Sin embargo, estas 904 locomotoras no estaban todas en activo, sino que existía «un gran número temporalmente retiradas del servicio que aguardan reparación y otras muchas que aun prestando servicio se encuentran en

mediano estado»⁴⁴. Podemos ver de manera velada el reflejo de algunas dificultades, graves, que ya empiezan a ser detectadas. En el resto del material se habían dado de baja una serie de unidades que ya no era posible reparar.

En ese momento tenían contratado y pendiente de entrega, material nuevo que en algunos casos se había retrasado, incluso indefinidamente, por las dificultades que estaba ocasionando la guerra en los países proveedores. Esta ampliación se traducían en un aumento de 52 locomotoras, 108 vagones y 1.995 vagones y furgones. De las 52 locomotoras, 40 habían sido encargadas en Estados Unidos a la American Locomotive Sales Corporation cuya entrega se había retrasado y las 12 restantes a la Société de Saint-Léonard en Bélgica, antes de la guerra, con las que no se podría contar en aquel momento. Todas ellas eran de gran potencia, motivo por el cual fueron encargadas a fábricas extranjeras. Los coches estaban siendo construidos por empresas nacionales en concreto Carde y Escoriaza de Zaragoza y la Material de Barcelona⁴⁵; también en este caso se retrasaron las entregas por las dificultades que estas empresas encontraban para la obtención de determinados materiales.

La mayor parte de los vagones contratados estaban especificados para el transporte de carbón, servían para 20 toneladas de carga cada uno y se habían encargado a la Material, a la fábrica de Beasain⁴⁶ y algunos también a la casa Gregg de los Estados Unidos que los servía desmontados y que eran montados en la Material. Otros vagones se habían encargado en los talleres Herederos de M  gica en San Sebastián y los Talleres de Chávarri Petrement y Cía. de Miravalles.

La existencia de estas peticiones de material nos permitiría pensar en que en Norte existió la preocupación de satisfacer la creciente demanda de los años bélicos. La capacidad de carga de estos vagones confirmaría que las dificultades más graves, en cuanto se refiere al material, afectarían al material motor.

Además de los vagones que eran propiedad de la compa  a, por su red circulaban en 1917 otros 1.533 que pertenecían a sociedades particulares, la mayor parte dedicadas al transporte de carbones, alcoholes y petróleo.

Dos años más tarde, a fines de 1919, la situación numérica del material era la que sigue: 929 locomotoras, 1.961 coches y 21.880 furgones y vagones. Esta vez los cálculos proceden de una información solicitada por el Congreso de los Diputados donde se requería además que se comparase el material existente con el que estaba fijado en las leyes de conces  n de las líneas. La verdad es que no deja de resultar sorprendente las diferencias que se produjeron.

⁴⁴ C/58/29 p.18.

⁴⁵ Supongo que con esa denominación se refiriesen a la Sociedad Material para Ferrocarriles y Construcciones.

⁴⁶ Supongo que con esa denominación se refiriesen a la Compa  a Auxiliar de Ferrocarriles.

CUADRO II. 6 MATERIAL PREVISTO Y EXISTENTE EN LA RED DE NORTE

MATERIAL	PREVISTO	EXISTENTE
LOCOMOTORAS	637	929
Coches de 1ª	448	456
Coches de 2ª	864	394
Coches de 3ª	1.573	919
Coches mixtos	186	192
TOTAL COCHES	3.071	1.961
Furgones	392	709
Jaulas	184	476
Vagones cubiertos	2.904	9.079
Vagones descubiertos	4.593	11.616
TOTAL VAGONES	8.073	21.880

Quiero leer estas diferencias bajo la clave, primero, del desconocimiento del negocio ferroviario propio de los primeros compases y al que también me refería al estudiar algunas dificultades jurídicas que aparecieron entonces. En segundo lugar, y deteniéndonos en la diferencia que parece más significativa que es la que existía en el número de vagones, podría reflejar el insospechado crecimiento que experimentaría, con el transcurso del tiempo, el transporte de mercancías, bien porque en el momento de la concesión era muy reducido, bien porque en los últimos años –tal y como he reflejado– la demanda de transporte había crecido fuera de toda lógica.

A lo largo de los veinte primeros años de nuestra centuria, las inversiones en obras de primer establecimiento –transformación en líneas, dobles vías, ensanchamiento de puentes y plataformas, nuevas estaciones, no se incluían conservación y reparación– habían alcanzado los 127,2 millones de pesetas corrientes aproximadamente, si bien el 36,5 por 100 del total se habían invertido en tan sólo tres años, precisamente los previos al desencadenamiento de la guerra y de las alteraciones más importantes en la explotación. Por lo que se refiere al material motor y móvil en esos mismos años las inversiones de Norte superaron los 125 millones de pesetas que se distribuyeron del siguiente modo: máquinas y ténderes con 45.714.773,62 millones; coches con 15.873.938,08; y furgones y vagones con 64.384.853,14 millones. Considero que –después de lo tratado– no deben ser despreciadas, por escasas, las inversiones efectuadas por Norte en aras de la explotación de la red ferroviaria.

Otro problema llegó de los movimientos obreros que afectaron a Norte en julio de 1916 y agosto de 1917⁴⁷. Como efectos de estas huelgas los gestores de Norte citaban la anomalía que introdujeron en el desarrollo de los transportes, además de la pérdida de autoridad de los jefes, de que se fomentara la indisciplina y se observara una disminución en la productividad de los talleres generales y de los depósitos que, unido a la necesidad que existió en esos años de forzar la utilización del material, provocó, por un motivo más, retrasos en las recepciones y congestiones en los núcleos principales del tráfico. Estas movilizaciones desconcertaron a los gestores de Norte al considerar que su actitud siempre había sido la de intentar la mejoría en la situación del personal en cuanto

⁴⁷ Soto Carmona, (1989), pp. 416-505. Pérez Sánchez, (1992).

fuera posible⁴⁸. Sobre los aspectos relacionados con los trabajadores volveremos más adelante.

1.4.1.A. Evolución de las corrientes principales del tráfico de mercancías por las líneas de Norte⁴⁹.

Las mercancías podían ser transportadas en grande y pequeña velocidad (en adelante GV y PV respectivamente). En estos años se produjo un aumento de la cantidad de productos transportados a grande pues el mayor precio de las tarifas por este medio compensaba las dificultades que atravesaba aquel y el volumen transportado en GV en 1918 duplicaba el de 1913. Los productos que acudieron a la GV son, siguiendo la clasificación que ofrece Gómez Mendoza⁵⁰, en su mayor parte “productos alimentarios” como aves, carnes frescas y saladas, comestibles, huevos, leche, pescados y quesos y mantecas; también había “productos agrícolas” como frutas y hortalizas y algunas “manufacturas” como tejidos, paños y sederías. En estos productos el tráfico en GV se habría visto duplicado en su tonelaje en el período de la guerra. Como ya hemos dicho, el volumen de mercancías transportado mediante este sistema no dejó de ser minoritario sobre el total de las toneladas movilizadas. El hecho de que se duplicase nos permite pensar, así lo veían también en Norte, que los comerciantes preferían pagar una mayor tarifa a cambio de la velocidad sobre todo en ese tipo de artículos reseñados.

La modalidad de la PV era la más común para el transporte de mercancías. Norte consideraba este tráfico dividido en veinticinco grupos. La guerra no produjo alteraciones de importancia en las corrientes habituales de tráfico, pero sí que provocó un aumento del volumen de las mercancías transportadas y de las distancias recorridas debido en parte a la insuficiencia del cabotaje.

⁴⁸ Pérez Sánchez, (1992).

⁴⁹ Gómez Mendoza, (1982), (1984) y (1985).

⁵⁰ Gómez Mendoza, (1984), p. 14.

CUADRO II. 7 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN PV. NORTE.

PRODUCTOS	1913	1916	% 1916-1913
Abonos, cueros, despojos	313.532	321.006	2,38
Aceites, jabón, grasas, petróleo	103.067	159.111	54,38
Arroz	99.137	136.298	37,48
Azúcares, coloniales, comestibles	213.920	203.670	-4,79
Carbón mineral y brea	1.860.557	2.614.337	40,51
Carbón vegetal, leñas	98.036	141.430	44,26
Embalajes, envases vacíos	109.863	125.721	14,43
Frutas y hortalizas	52.435	56.127	7,04
Harinas y salvados	400.188	443.808	10,90
Hierros, maquinaria, metales, quincalla	353.018	352.050	-0,27
Lanas y algodones	115.255	133.922	16,20
Legumbres y semillas	105.709	144.312	36,52
Maderas	562.615	603.225	7,22
Materiales de construcción	743.005	840.286	13,09
Minerales	156.736	208.959	33,32
Naranjas y limones	272.263	250.136	-8,13
Objetos manufacturados	161.187	213.000	32,14
Paja, alfalfa y demás forrajes	216.221	233.023	7,77
Patatas y remolacha	352.517	318.706	-9,59
Productos químicos y drogas	69.301	82.680	19,31
Sales	36.840	43.295	17,52
Tejidos, paños y sederías	122.135	133.261	9,11
Trigos y otros cereales	614.459	654.676	6,55
Vinos, bebidas, alcoholes y licores	509.816	492.128	-3,47
Varias	1.004.105	910.161	-9,36
TOTALES	8.645.917	9.815.328	13,53

Fuente: C/58/29. "Respuestas al cuestionario pedido por el ministro de Fomento relativo a la situación actual de los transportes". Diciembre 1917.

Las principales corrientes del tráfico de Norte para algunos de los artículos de tonelaje más importante antes de la guerra fueron las siguientes:

A) Abonos

Estos procedían de las fábricas del litoral o bien eran de procedencia extranjera y llegaban a puertos y fronteras. La dirección de este tráfico era, casi en su totalidad, hacia el interior.

CUADRO II. 8 TRÁFICO DE ABONOS EN LAS ESTACIONES DE NORTE. 1917

Estaciones expedidoras	Toneladas	Estaciones receptoras	Toneladas
Grao	80.000	Levante	90.000
Barcelona	46.000	Aragón y Rioja	50.000
Bilbao	26.000	Cataluña	40.000
Irún	25.000	Navarra	40.000
Pasajes	22.000	Castilla	30.000
Pamplona	18.000	Asturias y Galicia	25.000
Tarragona	14.000		
San Juan	10.000		

B) Aceites

Las principales regiones productoras se situaban al sur y, en consecuencia, Norte recibía de MZA la mayor parte del tráfico. El aceite recibido en Atocha era de 22.000 Tn.; el recibido en Encina 8.000 Tn. y el recibido en Casetas 5.000 Tn.

Los centros productores propios de la red de Norte se encontraban en Tortosa y en la línea de Lérida. Este tráfico se dirigía en su mayor parte, unas 25.000 toneladas, hacia Tarragona donde se embarcaba hacia otros países.

C) Carbones minerales

Es sin duda la mercancía principal en Norte. Antes de la guerra europea –como demuestra el profesor Gómez Mendoza⁵¹– el mercado español de combustibles se caracterizaba por su falta absoluta de integración: «los mercados periféricos eran abastecidos por combustibles importados del extranjero, mientras los mercados del interior recibían carbones procedentes de las hulleras del interior». La guerra alimentó aún más la necesidad de la sustitución de importaciones, con las consecuencias que ello tuvo para las compañías ferroviarias, así como en la expansión del número de empresas extractivas. Para las empresas ferroviarias se multiplicaron las cantidades transportadas, haciendo teóricamente necesario el incremento de los vagones específicos para este tipo de mercancía en una circunstancia que se presentaba –y así lo vieron las compañías– como coyuntural, lo cual contribuía a frenar las adquisiciones de este tipo de material, e incidió probablemente en esa situación de colapso del tráfico de estos años. Según los datos que ofrece Norte en el cuestionario referido, el total de toneladas de carbones minerales transportadas ascendió en 1913 a 1.860.000 toneladas que se habrían convertido en 2.614.337 toneladas en 1916.

En los territorios que abarcaba su red la zona productora más importante era la de Asturias que dirigía sus carbones hacia el interior y en 1913 de manera fundamental a través del cabotaje. La cuenca asturiana expidió aproximadamente 1.000.000 de toneladas, de las cuales 600.000 salieron con destino a sus puertos –en ese transporte intervenía Norte pero eran distancias reducidas– y unas 60.000 hacia Santander por los Ferrocarriles Económicos de Asturias.

Otras zonas productoras de menor importancia eran: la cuenca leonesa, la palentina y la gallega con 200.000, 70.000 y 10.000 toneladas respectivamente, que expedían hacia el interior y la cuenca catalana, con 25.000 toneladas que concurrían en Barcelona.

De ese total de toneladas transportadas, 310.000 eran carbones extranjeros llegados a los puertos y que se expedían hacia el interior. Los principales centros consumidores de la red fueron:

CUADRO II. 9 PRINCIPALES CENTROS CONSUMIDORES DE CARBÓN EN LA RED DE NORTE

CENTROS	TONELADAS
Madrid	300.000
Vizcaya, Guipúzcoa y Navarra	300.000
Cataluña	125.000
Valladolid	100.000
Aragón	100.000
Levante	71.000
Astorga (MCP)	70.000

⁵¹ Gómez Mendoza, (1985), pp. 79-113.

Durante la guerra esta situación se alteró como hemos venido exponiendo. En un primer momento, 1914, se produjo una leve reducción de unas 60.000 toneladas en la que influyó la elevación de los precios en el mercado nacional. Ya en 1915 el tonelaje había recuperado y aumentado volúmenes de años anteriores y era el carbón la mercancía que lo hacía en mayor proporción, por un aumento de la producción minera nacional y el mayor consumo de las industrias del interior, que no es sino reflejo de la desaparición del carbón foráneo en suelo nacional. La ausencia del cabotaje dio lugar a que se tuviesen que transportar por vía terrestre cantidades que antes lo hacían por mar y a que se efectuasen transportes a muy largas distancias y este fue el motivo principal de las congestiones en estaciones como La Coruña, Gijón o Bilbao, como ya vimos. Todo esto se tradujo en un mayor trabajo efectuado por el material motor, no ya sólo por el aumento del tonelaje sino también por el de las distancias medias a que se efectuaron los transportes. Mientras en 1914 los kilómetros recorridos por las máquinas fueron 30.918.566, en 1916 habían ascendido a 32.465.427.

Sin embargo, el carbón nacional no era sólo el principal artículo de transporte, sino que, en esta época, también era el único combustible utilizado por las compañías. Esta dependencia, la dificultad creciente para su obtención, sus elevados precios y la deficiente calidad de las hullas asturianas, se convirtieron en motivo de pesadilla para las compañías. Unos días antes de que se declarase la guerra, el stock de carbones de Norte alcanzaba las 237.800 toneladas, mientras que en diciembre de 1917 tan sólo disponían de 48.000 toneladas.

Esto no era lo único grave ya que, mientras en 1914 el gasto diario era de 1.400 toneladas, en 1917 se habían alcanzado ya las 1.914 toneladas diarias lo cual significaba que el consumo medio por kilómetro de máquina también se elevaba desde los 16,77 kilogramos a los 22,35 para una carga media por tren de 242 toneladas. Este hecho motivaba que la reducción de stocks resultase aún más peligrosa. En opinión de Norte, el descenso de las reservas obedecía, además de a las dificultades de los transportes, a la falta de cumplimiento de los proveedores, especialmente ingleses y americanos, por la enorme elevación de los precios de los fletes.

Para explicar la elevación del consumo, se aludía, por un lado, al incremento de la carga media de los trenes, pero sobre todo a la deficiente calidad de los combustibles nacionales «que en general se lavan mal o no se lavan, a pesar de lo cual los precios continúan elevándose»⁵², y que además tenían un poder calorífico inferior al carbón inglés⁵³. En épocas anteriores se mezclaba el carbón inglés y el nacional, pero las dificultades para obtener aquél provocaban un mayor número de averías en las máquinas, además de dificultar la tracción ocasionando retrasos en los trenes. Con la documentación disponible es imposible conocer el incremento total de costes para las compañías que provocaron estas alteraciones. Este incremento de los costes dificultaba las inversiones para mantener la explotación y la atención de las obligaciones financieras y así se dañaba el crédito de las propias empresas.

⁵² C/58/29 p. 20.

⁵³ Gómez Mendoza, (1985), p. 79.

Sí conocemos las cifras sobre la elevación del precio y consumo de carbón que quedan recogidas en el cuadro siguiente, donde se percibe –en particular en los precios medios por tonelada– el salto de los precios a partir de 1916⁵⁴.

CUADRO II. 10 COSTE DEL CARBÓN. NORTE

AÑOS	coste total del carbón sobre ténder	precio medio por TN (PTS)	Gasto por kilómetro de máquina (Kg.)
1912	–	28,58	–
1913	14.537.000	31,25	16,24
1914	13.952.000	30,54	16,77
1915	17.515.000	35,25	17,91
1916	31.205.000	51,63	16,69
1917	43.276.000	70,10	22,35
1918	–	91,84	–
1919	–	102,35	–

Pocas referencias tenemos sobre las adquisiciones de carbón realizadas por las compañías ferroviarias. En el caso de Norte disponemos de un documento de gran importancia, en el que se da cuenta de los carbones que la compañía recibió entre 1917 y 1919, facilitando, además, quiénes fueron los abastecedores, la cuenca, la clase, la cantidad y el precio. Siempre fueron –por motivos obvios– las minas de Barruelo las principales proveedoras del carbón que consumía Norte; esta tendencia se acentuó en estos tres años donde la importación se redujo; en 1918, por ejemplo, ninguna de las toneladas de carbón utilizadas por las locomotoras de Norte tuvo procedencia foránea. En los años anterior y posterior la compañía consiguió adquirir el 9 por 100 del total en Inglaterra pero carecemos de fuentes que nos permitan comparar estos datos⁵⁵.

CUADRO II. 11 CANTIDADES ADQUIRIDAS Y PRECIO DEL CARBÓN. NORTE

AÑOS	TN. ADQUIRIDAS (TOTAL)	PRECIO EN MINA (Pts)
1917	653.382	36.063.178,72
1918	785.725	48.864.677,94
1919	868.883	65.245.074,31

D) Cereales⁵⁶

Según los datos ofrecidos por la encuesta, Norte habría movilizado en 1913, 614.000 toneladas de cereales. No se diferencian tipos.

⁵⁴ C/58/29 p. 21 y Asociación General de transportes por vía férrea (1934c). También en Junta Superior de Ferrocarriles... (1940), t. IV, p. 371.

⁵⁵ C/59/56 (8). “Relación de datos recibidos de otras compañías. Carbones recibidos en 1917-1919. Abastecedores, cuenca, clase, cantidad, precio, importe”. Enero-marzo de 1920.

⁵⁶ Para las tres mercancías que nos ocuparán los párrafos siguientes –cereales, harinas y vinos–, cfr. Gómez Mendoza (1984), quien señala que los tonelajes agregados de las tres mercancías mencionadas oscilaron para Norte entre el 48 y el 20 por 100 del total del tonelaje en pequeña velocidad entre 1874 y 1913, lo cual es «una prueba más del carácter inequívocamente agrícola de la economía española en el período», p. 21. En 1913 ese coeficiente sería el 17,63 por 100 y en 1916 del 16,2 por 100.

Consideraban que la dirección de dichos productos no se había visto alterada: de los centros productores a los consumidores, variando sólo el tonelaje transportado en función de las cosechas y de la importación de cereales exóticos.

En 1913 las principales estaciones expedidoras de la red fueron:

CUADRO II. 12 PRINCIPALES ESTACIONES EXPEDIDORAS Y CENTROS CONSUMIDORES DE CEREALES DE LA RED DE NORTE. 1913

ESTACIONES EXPEDIDORAS	TONELADAS	CENTROS CONSUMIDORES	TONELADAS
Línea principal	150.000	Barcelona	135.000
Línea Lérida a Barcelona	90.000	Galicia y Asturias	104.000
Línea de Aragón	70.000	Zaragoza	65.000
Línea de Galicia	45.000	Madrid	60.000
Línea de Santander	35.000	Valencia	60.000
Línea de Navarra	20.000	Guipúzcoa	50.000
Línea de Rioja	17.000	Medina y Valladolid	30.000
Puertos (procedente del exterior)	120.000	Santander	25.000
		Bilbao	20.000

La guerra tuvo una escasa incidencia sobre el transporte de cereales. En 1914 hubo una reducción de unas 100.000 toneladas que fue originada, según la compañía, por una serie de condiciones climatológicas adversas que afectaron a la cosecha de ese año. Después –con algunas variaciones– mantuvo un cierto equilibrio en el tonelaje transportado, con un mayor transporte debido a la influencia que ejerció la falta de importaciones de trigos extranjeros, que obligó a la molinería del litoral a surtirse en cantidades mayores de trigos del interior. A modo de ejemplo señalaban cómo en Cataluña solían recibir unas 200.000 toneladas de trigo extranjero destinado a la molinería en los años previos al conflicto, mientras que en 1917 por esta vía sólo habrían ingresado unas 10.000. Por otra parte la producción de cereales fue particularmente alta en el quinquenio 1915-1919⁵⁷

E) Harinas y salvados

En 1913 la red de Norte movilizó unas 400.000 toneladas de Harinas que procedían de las fábricas diseminadas a lo largo de su red. Como ya expresase Gómez Mendoza⁵⁸, el inicio del siglo había provocado algunas transformaciones en el mercado y centros productores de harinas de Norte respecto a décadas anteriores. En las regiones cuya red férrea Norte cubría por completo o en parte, habían surgido muchas fábricas de molturación de trigos cuya construcción obedeció a factores diversos: en unos casos, como en Cataluña, Bilbao o Madrid, estas fábricas surgieron atraídas por el factor consumo, y por la posibilidad de abastecerse de trigos exóticos; en otros –las tradicionales palentinas, vallisoletanas y aragonesas– por la proximidad a la producción.

⁵⁷ Comín (1988), t. II, p. 521.

⁵⁸ Gómez Mendoza, (1984), pp. 57-79.

CUADRO II. 13 PRINCIPALES PRODUCTORES Y CONSUMIDORES DE HARINAS EN LA RED DE NORTE. 1913

PRODUCTORES	TONELADAS	CONSUMIDORES	TONELADAS
Línea principal hasta Miranda	80.000	Galicia y Asturias	100.000
Galicia y Asturias	60.000	Levante	60.000
Línea de Valencia	40.000	Santander	30.000
Lérida a Barcelona	30.000	Madrid	20.000
Línea de Palencia a Santander	30.000	Barcelona	20.000
Aragón	20.000	Bilbao	20.000
Navarra	10.000		
Álava y Guipúzcoa	10.000		

El tráfico de harinas –al contrario de lo que sucedió con el de cereales– no conoció alteraciones de relevancia ni en el volumen transportado ni en los flujos comerciales. En este caso, las denominaciones que reciben las líneas podrían dificultarnos la interpretación que considero más correcta del cuadro anterior. Puede resultar chocante que Galicia y Asturias ocupen el segundo lugar entre los centros productores. Ello obedece, probablemente, a que al referirse a estas zonas se hable realmente de líneas y, en consecuencia, se incluyan los trayectos entre Palencia y León y entre León y Astorga, lugares productores de harinas por excelencia. El que ocupen el primer lugar entre los consumidores sí se ajusta de modo más claro a lo apuntado por Gómez Mendoza respecto a las transformaciones en los destinos de la harina de Norte de principios del XX. De forma que teniendo esto presente sería la suma del tráfico de la Línea principal, del tráfico de la línea Palencia a Santander y la mayor parte del de Galicia y Asturias la cuota que correspondería a Castilla. Habría que tener en cuenta también la probable incidencia que tuvo la exportación de trigos y harinas durante la guerra que, en parte, saldría por los puertos, para entender las regiones que ocupan los puestos de cabeza entre los centros consumidores. Estas exportaciones ocasionaron el problema de las subsistencias y dieron origen a la creación del Ministerio de Abastecimientos en septiembre de 1918, para la búsqueda de soluciones ante la salida de los trigos y harinas.

F) Vinos, bebidas, alcoholes y licores

Aunque se contabilizaban todos estos productos en el mismo grupo, la mayor parte de las cantidades transportadas correspondía a los vinos. El texto del cuestionario a que nos venimos refiriendo refleja los saldos negativos que detectó Gómez Mendoza⁵⁹ para Norte. La red de Norte movilizó en ese año unas 509.000 toneladas y aunque en su red se producía «bastante vino en La Rioja, Navarra y Aragón, no es suficiente para abastecer sus mercados de consumo propio y de exportación»⁶⁰.

En algunas de las estaciones de tráfico combinado se recibían vinos de otras regiones: Por Madrid Atocha y Cáceres⁶¹ se recibieron 120.000 toneladas; por Casetas y Zaragoza, 60.000 toneladas y por Encina entraron 20.000 toneladas. Las direcciones de este tráfico eran del Sur hacia el Norte para los vinos de la Mancha y del Este al Norte y Oeste para los que procedían de Cataluña. Existía así mismo un importante tráfico de la línea de Utiel hacia Valencia con destino a la exportación, que fue de 120.000 toneladas en 1913.

⁵⁹ Gómez Mendoza, (1984), pp. 81-104.

⁶⁰ C/58/29 p. 7.

⁶¹ Estaciones de las compañías MZA y MCP.

El inicio de la guerra sí que afectó al transporte de vinos con un descenso de unas 130.000 toneladas que se achacó a la pérdida del mercado francés, por hallarse este país involucrado en el conflicto, a la inseguridad en las transacciones de compra y venta y, aunque con menor importancia, a la paralización de los transportes marítimos con América. Desde 1915 hasta julio de 1917, Francia comenzó a adquirir vinos españoles hasta que en agosto, limitó la importación de los caldos españoles. Por lo menos de los que procedían de la red de Norte.

En resumen, podemos decir que la guerra no produjo alteraciones significativas en las principales corrientes de tráfico en cuanto se refiere a la dirección, aunque sí en el volumen. El resultado de todas estas situaciones era un elevado aumento de los costes de explotación que ya en ese momento empezaba a dificultar el cumplimiento de las cargas financieras. En opinión de las compañías, el último recurso que existía era el de reforzar los ingresos para lo cual la única opción de la que se hablaba era la de proceder a elevar las tarifas de transporte. Como argumentos para justificar esta decisión se utilizaban, además de lo que acabo de decir, en primer lugar el que ese era el modelo que se había seguido en otros países y, en segundo lugar, que el ferrocarril no podía ser excepción entre el resto de las industrias, señalando, como particularmente gravosa, la desigualdad que existió respecto a las ganancias de las empresas de transporte marítimo.

1.4.2. La guerra mundial en la compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante

En el caso de esta compañía la documentación disponible resulta prácticamente inabarcable por su abundancia, riqueza, además de por la dificultad para detectar la información interesada⁶². Los aspectos con contenido político que resulten comunes a ambas empresas procuraré obviarlos para aligerar la exposición: por ejemplo, cuando reclamen una mayor intervención del poder público sobre el cabotaje, o el mensaje de la dificultad para obtener material motor y móvil, las etapas del tráfico,...

La red de MZA la constituían en estos momentos 3.664 kilómetros para lo cual contaban, justo antes de la guerra con 869 locomotoras, 1.733 coches y 20.457 vagones y furgones. Algo inferior a las posibilidades de Norte.

CUADRO II. 14 Comparación del número de locomotoras por kilómetro en Norte y MZA

AÑOS	NORTE	MZA	NORTE loc./Km.	MZA loc./km.
1914	890	869	0,241	0,237
1917	904	879	0,245	0,239
1919 ⁶³	929	879	0,252	0,239

⁶² Al igual que hice con Norte, mientras no refiera lo contrario y por no multiplicar las referencias, la documentación empleada procede de: C/2/1 "Crisis actual de los transportes". 21 de diciembre de 1917. Contestación al cuestionario pedido por el Ministerio de Fomento. C/58/29 "Datos varios sobre gastos y cargas en los últimos años". 10 de febrero de 1917.

⁶³ Los datos de 1919 de MZA proceden de C/66/110 "Datos pedidos por el ministro de Fomento -Espada y Guntín- ante la solicitud de las compañías de una nueva elevación de tarifas". Septiembre de 1920.

CUADRO II. 15 Comparación del número de coches por kilómetro en Norte y MZA

AÑOS	NORTE	MZA	N coches/Km.	MZA coches/Km.
1914	2.044	1.733	0,555	0,472
1917	1.960	1.644	0,532	0,448
1919	1.961	1.595	0,532	0,435

CUADRO II. 16 Comparación del número de furgones y vagones por kilómetro en Norte y MZA

AÑOS	NORTE	MZA	N vagones./Km.	MZA vagones/Km.
1914	20.814	20.457	5,654	5,583
1917	20.593	21.006	5,594	5,733
1919	21.880	21.229	5,944	5,793

Si repetimos algunos de los cálculos que efectuamos con Norte, nos encontramos con que en 1914 el número de usuarios por día y coche habría sido de 23,6 y el de toneladas de 1,03. Si repetimos la operación para 1917 ya son 30 pasajeros y 1,34 toneladas. Se trata, naturalmente, de valores medios que presentaban a lo largo del año y de las estaciones de todo el transporte grandes oscilaciones. Los cálculos anteriores sobre el material por los kilómetros de red explotados presentan el problema de que desconocemos el total del material que estaba fuera de servicio. En páginas anteriores, al hablar del consumo del carbón de Norte, hacíamos referencia a que esos cálculos tomaban como base una carga media de 242 toneladas por convoy formado. Con todos los errores que se puedan suponer, si el número total de las mercancías transportadas en PV en los distintos años de la guerra se suponen realizados en expediciones de esta carga, podríamos tener el número aproximado de expediciones que se realizaron a lo largo del año. El problema es que desconocemos la distribución de viajeros, las necesidades de material motor para dicho tráfico, las distintas características –y en consecuencia sus posibilidades– entre las propias locomotoras, las que no estaban en uso e incluso no sabemos si quiera si esto significaba mucho o no.

CUADRO II. 17 Estimación del número de expediciones realizadas por Norte y MZA

AÑOS	NORTE	MZA
1914	32.731,73	31.979,61
1917	36.672,87	42.652,41
1919	37.287,36	36.967

Los únicos ámbitos de comparación que podrían aclarar esta penumbra son los cocientes del total de kilómetros recorridos por las máquinas que supuestamente debían realizarlos, pero los datos de que disponemos –al menos para estos años– son escasos y sólo se refieren a Norte. En 1914 cada locomotora de vapor de Norte habría recorrido 34.739,96 Km. y para 1916 alcanzaría los 35.913,08; mientras que en 1942, ese mismo tipo de material en Renfe, se desplazaba 31.426,67 Km.⁶⁴. Que era mayor el trabajo de las locomotoras de las compañías explotadoras del negocio ferroviario es evidente pero ¿podemos hablar de saturación o colapso del transporte?, por los testimonios indirectos

⁶⁴ Para los datos de Renfe cfr. Muñoz Rubio (1993), t. II, pp. 172, 176 y 184.

parece que sí. De lo que no caben dudas, es de que en los años de la guerra mundial hubo un considerable aumento del transporte ferroviario.

En los cuadros anteriores veíamos la evolución del material con que contó MZA para su negocio. Como hacíamos con Norte estudiaremos quiénes fueron en estos años las empresas con las que contrataron el material y las inversiones realizadas en obras de primer establecimiento y material. MZA entre 1900 y 1918 gastó en la primera de las partidas a que me refería 151,4 millones de pesetas, siendo los años 1912 a 1914 y 1916–1917 donde se efectuaron las inversiones más fuertes. En material motor y móvil superaron los 119 millones siendo de nuevo los años inmediatamente anteriores al conflicto bélico los que comparativamente recibieron mayores sumas.⁶⁵ Una estructura de inversiones muy similar a la de Norte tratada anteriormente.

Los gestores de MZA consideraban que, antes de que se produjese la guerra, disponían de material motor y móvil suficiente para atender el tráfico que hasta entonces se desarrollaba en sus líneas. Las inversiones a que me he referido y la ausencia de quejas notables –cosa que no sucederá después– servirían como prueba de la veracidad de tales afirmaciones. Sería el desproporcionado aumento del tráfico el que empezaría a provocar los problemas, tal y como nos hemos referido ya para Norte, aunque para ésta última el crecimiento fue menor. En números redondos tanto el tráfico de mercancías como el de viajeros aumentó en 1917 respecto a 1913 en un 25 por 100. Más grave aún si se tiene en cuenta que, además, en los primeros momentos se detectó una contracción de los mercados y que ese incremento se produjo, por lo tanto, en un margen de tiempo muy corto.

MZA adquirió 25 locomotoras a la American Locomotive Sales Corporation. El resto del material móvil se redujo en 1917 ante las dificultades para realizar nuevas adquisiciones y por lo que se destruyó como inservible o irreparable. Por otro lado, el precio final de este tipo de material significaba costes tres o cuatro veces más elevados que antes de la guerra. Tampoco en estos años de crecimiento de la demanda se pudieron efectuar las inversiones en obras y material fijo que requería el aumento del tráfico producido: tendido de doble vía, construcción de apartaderos entre estaciones en las líneas de vía única, que facilitasen los cruces y alcances de unidades, o la renovación de algunas vías que requerían las locomotoras de más potencia, en este caso se lamentaban de la falta de suministro de 10.000 toneladas de carriles contratados con la Sociedad Altos Hornos. A pesar de las dificultades existentes, se logró tender doble vía en el trayecto Barcelona–San Vicente de la línea Barcelona–Zaragoza, se construyó una nueva estación de mercancías en Barcelona–Morrot y habían comenzado obras en las de La Segrera, bifurcación Prat, Zaragoza y una estación de clasificación en Madrid. Obras que nos explican la cuantía de la partida de gastos de primer establecimiento de MZA.

En MZA se vieron más afectados que en Norte por el aumento de la demanda y por un reparto de las mercancías no uniforme y sobre corrientes de tráfico en algunos casos diferentes de las tradicionales, acrecentando así la anormalidad de la situación. Aunque cuando hable de la evolución de las corrientes del tráfico tratemos más por extenso estos aspectos, sirvan algunos ejemplos para ilustrar las situaciones que refiero. El aumento

⁶⁵ C/59/46 “Discusión sobre el proyecto de ley de aumento del 35 por 100 en las tarifas, en el Senado”. Se trata de la documentación paralela a la de Norte utilizada anteriormente. Enero-marzo de 1920.

de la demanda de carbón nacional hizo que la producción de las minas de Puertollano creciese en un 150 por 100 respecto a antes de la guerra, lo cual, traducido en términos de circulación ferroviaria, significó que en lugar de los dos trenes al día y dos de regreso entre Puertollano y Ciudad Real se tuviesen que hacer diez de ida y otros tantos de regreso para destinos como Madrid, Zaragoza, Alicante o Cartagena. Asimismo, prácticamente se duplicaron las circulaciones entre Zaragoza y San Vicente; en Gerona, donde antes de la guerra se autoabastecían de trigos, se requirió durante la guerra el procedente de Extremadura, quizá en parte con vistas a la exportación.

Respecto al material motor y móvil, antes de la guerra MZA tenía ya contratado y pendiente de recibir 8 locomotoras de la Sociedad Hannoveriana, 64 coches de la Sociedad de Construcciones Metálicas y 4.328 furgones y vagones encargados en varias empresas y de diversos tipos: Sociedad Material para Ferrocarriles y Construcciones de Barcelona, Sociedad de Construcciones Metálicas de Llobregat y por último la Sociedad Ateliers Métallurgiques de Bruselas, con un pedido muy pequeño de vagones. A fines de 1914 no habían recibido aún todo el material, restaba por llegar una locomotora, 32 coches y 1.400 vagones y furgones. Durante la guerra, como ya vimos, se contrataron 25 locomotoras a la American Locomotive y 20 vagones cerrados para el transporte de automóviles. El material de sociedades particulares matriculado en MZA era más reducido en número que el de Norte, 650 vagones, pero –al igual que en la anterior– dedicado en su mayor parte al transporte de vinos, carbón y minerales, estos últimos eran 230 de William Baird para el Cerro del Hierro. En el caso de MZA también la comparación entre el material existente y el previsto por las leyes de concesión era favorable para la compañía, si bien en la información disponible omitían los datos sobre el número de coches previstos en las leyes de concesión, lo cual nos permite pensar que probablemente ocurriera lo mismo que en Norte, es decir, que en este material fueran deficitarios.

También las huelgas de 1916 y 1917 crearon dificultades en MZA, pero en menor medida que en Norte. En ambas ocasiones la influencia sobre el personal de esta fue bastante reducida, salvo en algunas líneas. Con todo afectó al tráfico debido a la enorme dependencia que existía para su organización, a escala nacional, entre ambas compañías, provocando atascos, congestiones de mercancías en las estaciones, paralización del material que estuviese en la red de Norte, en unos momentos que eran de máxima necesidad, desvíos y rodeos del tráfico, sobre todo en aquellas ciudades en las que existían estaciones de las dos empresas. Especial perjuicio causó para MZA la huelga en la reducción del stock de carbón, pues los carbones asturianos y leoneses, de los que se alimentaba MZA por tráfico marítimo en Barcelona, Alicante y Cartagena que significaban unas 13.000 toneladas mensuales y las 12.000 que adquiría por tráfico terrestre en Valladolid se redujeron respectivamente a 10.400 y 2.700 de promedio entre agosto y noviembre de 1917.

1.4.2.A. Evolución de las principales corrientes del tráfico de mercancías en MZA

Los datos que utilizaron para responder al cuestionario coinciden en mayor medida con los que hemos utilizado en el cuadro sobre los ingresos de MZA. Ya hemos tratado algo sobre las tendencias del volumen de tráfico transportado a lo largo de estos años. MZA no recoge el tonelaje del tráfico a GV en sus estadísticas, sólo refleja el producto

obtenido en dicha modalidad, de manera que todo el tráfico que vamos a estudiar se refiere a la PV.

CUADRO II. 18 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN PV. MZA

PRODUCTOS	1913	1914	1915	1916	% 1916-1913
Abonos	493.000	506.000	497.000	523.000	8,28
Aceites vegetales	112.000	149.000	153.000	180.000	60,71
Carbón mineral	911.000	846.000	995.000	1.450.000	59,17
Carbón vegetal, leñas	111.000	117.000	126.000	183.000	64,86
Cemento, cal y yeso	269.000	255.000	290.000	324.000	20,45
Cereales	562.000	484.000	676.000	863.000	53,56
Forraje y piensos	147.000	137.000	164.000	194.000	31,97
Frutas, remolacha, patatas	561.000	492.000	475.000	472.000	-15,86
Harinas	242.000	246.000	281.000	315.000	30,17
Maderas	337.000	301.000	315.000	369.000	9,50
Maquinaria, hierros	191.000	144.000	143.000	158.000	-17,28
Minerales	932.000	738.000	613.000	633.000	-32,08
Plomo	105.000	84.000	72.000	80.000	-23,81
Tejidos	140.000	133.000	155.000	145.000	3,57
Vinos	725.000	640.000	641.000	719.000	-0,83
TOTAL	5.828.000	5.172.000	5.596.000	6.608.000	13,38
Varios	2.277.000	2.374.000	2.587.000	2.538.000	11,46
Carruajes y ganados	198.000	193.000*	195.000*	320.000*	61,62*
TRÁFICO GENERAL	8.303.000	7.739.000	8.378.000	9.466.000	14,01

* Datos estimados

Realizaré algunos comentarios de carácter general sobre los artículos que consideramos en Norte y añadiré los minerales por ser una mercancía de primer orden para MZA, al menos antes de la guerra.

A) Abonos

Como sucedía en Norte las corrientes de tráfico discurrían desde las fábricas –en su mayoría situadas en el litoral– o desde los puertos, hacia el interior. En 1913 los puntos expedidores más importantes fueron:

CUADRO II. 19 PUNTOS EXPEDIDORES DE ABONOS EN LA RED DE MZA. 1913

CENTROS EXPEDIDORES	TONELADAS
Badalona	125.000
Cartagena	65.000
Barcelona	60.000
Alicante	35.000
Huelva	30.000
Mongat	20.000
Peñarroya	18.000
Sevilla	15.000
Madrid	7.000

A estas cantidades había que sumar las procedentes del tráfico combinado en los expalmes de Norte 15.000 toneladas, en los de Andaluces 23.000 y en el de Camas en Sevilla 26.000 toneladas. Este transporte conoció una evolución diferente a la casi totalidad del resto de las mercancías puesto que aumentó en 1914 el volumen transportado, descendió cuando en 1915 comenzaba el incremento de los tonelajes

movilizados y el aumento de los años siguientes es menor que el de las mercancías de mayor importancia. Lo cual podría obedecer a las dificultades que conoció su importación durante el conflicto mundial.

B) Aceites vegetales

La mayor parte de lo que movilizan –unas 70.000 toneladas– lo recibían de la compañía de los ferrocarriles Andaluces en los empalmes de Espeluy y Córdoba. Su volumen experimentó a lo largo de estos años uno de los porcentajes de aumento más elevados.

Las principales direcciones de esta mercancía fueron en 1913:

CUADRO II. 20 DIRECCIONES DEL TRÁFICO DE ACEITE DESDE LA RED DE MZA. 1913

DIRECCIONES	TONELADAS
A la compañía Norte por Madrid	20.000
A la compañía Norte por Almansa	15.000
A la compañía Norte por Casetas Madrid	2.500 10.000
Línea de Zaragoza	5.500
Línea de Cartagena	4.500
Línea de Alicante	4.000
Varias	4.500
A otras compañías combinadas	4.000

C) Carbón mineral

Sirvan ahora cuantos aspectos de carácter general hemos tratado cuando nos referimos a Norte⁶⁶. Esta fue una de las mercancías con una proporción de aumento más elevada, el 59,1 por 100 entre 1913 y 1916. En 1913 el carbón todavía no era en la red de MZA la primera mercancía que se desplazaba en números absolutos. Tras sufrir esa recesión de 1914, fue en aumento en los años siguientes y se convertirá, con mucha diferencia sobre el resto, en el principal componente de las mercancías transportadas por MZA.

El tráfico de sus principales estaciones expendedoras y el recibido en sus empalmes de cuencas mineras fue en 1913 el que refleja el cuadro:

⁶⁶ Gómez Mendoza (1985), p. 113.

CUADRO II. 21 TRÁFICO DE CARBÓN EN LA RED DE MZA. 1913

ESTACIONES EXPEDIDORAS	EMPALMES	TONELADAS
Puertollano		285.000
Peñarroya	Peñarroya	100.000
	Fuente del Arco. Empalme	22.000
	Córdoba. Empalme	3.000
Puertos de Levante y Sur	Sevilla	23.000
	Cartagena	13.000
	Alicante	9.000
	Huelva	7.000
	Málaga (Espeluy. Empalme)	3.200
Asturias y León	Madrid. Empalme	72.000
	Valladolid. Empalme	57.000
	Casetas. Empalme	1.000
	Zaragoza. Empalme	1.000
Utrillas (Zaragoza, empalme)		21.000
Fayón		15.000
Barcelona		190.000

En estos años previos a la guerra, los principales mercados del carbón de Puertollano eran Madrid y el distrito minero de Linares con 80.000 toneladas cada uno. De manera que la zona de influencia de esta cuenca minera estaba limitada por Madrid al Norte, Córdoba al Sur, Albacete al Este y Badajoz al Oeste. En las líneas de Zaragoza, en Levante y en Andalucía, MZA trató de fomentar el consumo de este carbón mediante tarifas de transporte reducidas, lo que había convertido a Sevilla, Cartagena y Alicante en importantes centros de consumo. Muy similar a la distribución de los carbones anteriores era la que se efectuaba con el de Peñarroya que, además, buscaba los mercados extremeños. En aquel momento todavía los puertos y sus zonas de influencia se abastecían en buena medida de carbón extranjero que competía, por su menor coste y mejor calidad, con el nacional. El carbón de Asturias y de León que se recibía en los empalmes de Valladolid y Madrid, se utilizaba por las compañías ferroviarias, entre otras la propia MZA, y también para las fábricas de cementos y azucareras enclavadas en la línea de Ariza y Zaragoza. Las direcciones del tráfico de carbones de Utrillas era generalmente hacia Zaragoza y otras líneas combinadas; los de Fayón hacia Reus, Villanueva y Barcelona y los de Barcelona –llamativamente elevados si no hiciésemos esta anotación– para las líneas de Barcelona a la frontera, Villanueva y Vilafranca.

La depresión del tráfico en 1914 también afectó a los carbones minerales. Pero pronto esta situación cambiaría como hemos tenido ocasión de tratar y en el caso del carbón con una especial importancia. Con la primera guerra mundial, los carbones de Mequinenza que llegaban a la estación de Fayón y de importancia muy pequeña antes de la guerra, se tuvieron que explotar al máximo para abastecer el mercado de Barcelona que antes se hacía con los combustibles asturianos e ingleses, por lo que los requerimientos de transporte ferroviario se vieron aumentados. Los carbones de Utrillas, antes limitados al consumo de Aragón, se extendieron hacia Cataluña, lo cual se traducía de nuevo en mayores necesidades de material en zonas nunca pensadas. En Puertollano la demanda de transporte de carbones también había conocido una desproporcionada expansión, de las 300.000 toneladas a unas 800.000, con el agravante de que los recorridos también eran más largos. Así, las zonas de influencia de esta cuenca se vieron ampliadas pasando sus límites a las costas del Sur, la frontera

portuguesa, Zaragoza por el Norte y las costas levantinas. Estos hechos imponían la utilización de un número de vagones cada vez mayor, que en muchos casos hubo que conseguir retirándolo al transporte de otro tipo de mercancías, lo que podría servir para explicar el descenso de minerales y plomos del que hablaremos más adelante. Pero el problema no era tan sólo para el material sino que también se incrementó el trabajo que requería la operación de carga y descarga de la mercancía, todos estos elementos repercutían sobre el tráfico en la red antigua de MZA y, por supuesto, en los costes en una cuantía que resulta difícil de conocer. Por este motivo solicitaban que, en la medida de lo posible, fuese el cabotaje quien se encargase al menos de abastecer los mercados del litoral y sus zonas de influencia.

En lo que se refiere a las dificultades para su propio aprovisionamiento, la posibilidad de disponer de cantidades almacenadas suficientes y la elevación de los precios del carbón, MZA no fue una excepción a lo que hemos visto ya al tratar de Norte. Los cálculos de épocas normales preveían que en depósito existiesen reservas para dos o tres meses con una media de consumo diario, en 1913, de 1.100 toneladas aproximadamente. El stock de carbones empezó a reducirse a partir de 1915. De 114.750 toneladas a finales de 1914 se pasó en iguales fechas de 1915 a 97.400, en 1916, 74.000 que llegarían a 40.000 en 1917. Hubo momentos en 1918 en los que, en alguna de las carboneras —es el caso de la de Barcelona— las reservas sólo garantizaban el consumo para tres días⁶⁷. Ante estas dificultades Alcalá Zamora en 1918 procuró facilitar la importación de algunas cantidades de carbones ingleses para las compañías ferroviarias y la Marina de guerra. Como en ese momento los fletes habían alcanzado precios prohibitivos para las empresas, hasta 400 pesetas/tn, el ministro recabó de las Sociedades Navieras y en especial de la de Bilbao, un convenio por el que se obligaba a dicha sociedad a transportar 160.000 toneladas en el plazo de seis meses, de las que 25.000 eran para MZA al precio de 185 pesetas/tn en puerto del Mediterráneo sin descargar. De estas, en el plazo previsto, la compañía sólo había recibido 16.000. Mientras se procedía a la negociación de estas cantidades, también se ofreció a MZA la posibilidad de adquirir unas 8.300 toneladas de carbón inglés cuyo transporte correría a cargo de la Sociedad Sota y Aznar, su transporte supuso unos costes de 389,5 pesetas/tn y aunque el ministro había dicho que se les reembolsaría el exceso de los fletes pagados, nunca obtuvieron ninguna respuesta; por otro lado, en marzo de dicho año hubo cambio de gabinete⁶⁸. De todo esto podemos colegir que las dificultades para el aprovisionamiento de combustible fueron grandes en los años del conflicto y que sus costes aumentaron. Como hemos dicho, también existieron dificultades en el transporte interior que hacían tomar rutas insospechadas y desde luego nada rentables a este tipo de mercancías, con el consiguiente encarecimiento de la explotación. Sostenían que resultaba vital tener grandes cantidades en reserva y más en épocas en las que las propias dificultades del transporte y la conflictividad social podían hacer peligrar el suministro de combustible con lo que se paralizarían las redes.

⁶⁷ C /60/70 “Diversos informes y datos entregados al Director de la compañía por los servicios de la misma”. Febrero de 1920.

⁶⁸ C /60/70 “Informe sobre acopios de carbones durante 1917 y 1918”. Febrero de 1920.

Como sucedió en Norte, aumentó el consumo diario alcanzando las 1.700 toneladas, como consecuencia del mayor tráfico y de la peor calidad de los carbones utilizados. Los datos sobre los precios que pagó MZA por el carbón son más escuetos que para Norte.

CUADRO II. 22 COSTE DEL CARBÓN. MZA

AÑOS	coste total del carbón ⁶⁹	precio medio por tonelada (pts)
1912	–	29,50
1913	13.444.125	32,72
1914	13.585.688	33,68
1915	17.651.852	44,62
1916	28.877.627	61,64
1917	39.272.917	72,26
1918	64.688.600 (aprox)	115,82
1919	–	138,08

D) Cereales

El tráfico de cereales era muy importante en MZA, especialmente para la red antigua, donde se encontraban algunos de los centros productores destacados del país⁷⁰. Las salidas de cereales en 1913 fueron las siguientes:

CUADRO II. 23 SALIDAS DE CEREALES POR LAS LÍNEAS DE MZA. 1913

LÍNEAS	TONELADAS
Línea de Ariza	48.000
Madrid empalme	45.000
Línea de Badajoz.	42.000
Línea de Alicante	37.000
Línea de Córdoba	37.000
Línea de Zaragoza	36.000
Línea de Ciudad Real	35.000
Línea de Mérida	30.000
Línea de Cuenca	23.000
Línea de Sevilla	23.000
Línea directa y Toledo	13.000
Línea de Cartagena	9.000
Línea de Huelva	6.000
Línea de Bélmez	6.000
Línea de Cáceres	3.000

El consumo del cereal, especialmente del trigo, que salía por estas líneas se realizaba por las propias fábricas de harina servidas desde MZA, pero también por Cataluña,

⁶⁹ C/3/27 “Datos varios sobre ingresos, gastos, cargas, carbón y personal”. Diciembre de 1918. Aunque sólo incluya la aclaración de aproximado en la partida correspondiente a 1918, que en este caso obedece a que la fuente recoge un cálculo estimado por redactarse a finales de dicho año, todos los datos restantes son igualmente aproximados ya que no coinciden con ninguno de los que podemos obtener de otros informes. Es una advertencia en la que insisto, pues las cifras que ofrezco sirven para ilustrar, para aproximarnos al problema, pero no para conocer con absoluta precisión las dificultades económicas por las que atravesaron las compañías. En algunos casos es posible que esas diferencias que encontramos en la documentación sean más aparentes que reales, puesto que se puede estar considerando, por ejemplo en el caso del carbón, en algún caso el precio medio y en esa cantidad se incluya el coste de la carga y descarga en los puertos y en otros se incluyan los precios de todo el proceso hasta que el carbón estuviese en los tónderes.

⁷⁰ A pesar de eso en el global tan sólo representaba el 6,7 por 100 del total transportado en PV mientras que en Norte era el 17 por 100, lo cual nos habla de una mayor diversificación del tráfico en MZA. En 1916 aumentó al 9,1 por 100 pero aún queda lejos del 16 por 100 del Norte en iguales fechas.

Levante y Aragón. Se trataría por lo tanto de una ligera transformación sobre los circuitos que traza Gómez Mendoza para finales del siglo pasado, donde Madrid ocupaba el lugar de Cataluña⁷¹. La clasificación de los destinos del cereal de las principales regiones productoras en el territorio de MZA fue, para 1913, la siguiente:

La región productora de **Extremadura** expidió unas 95.000 toneladas con las siguientes direcciones:

CUADRO II. 24 DIRECCIONES CEREALES MZA. A. SALIDAS DE EXTREMADURA

DESTINOS	TONELADAS
Sección de Extremadura y varios	24.000
Levante	17.000
Vía Encina	17.000
Cataluña	
Vía Zaragoza	10.000
Valencia	8.000
Línea de Sevilla a Huelva	6.000
Línea de Zafra a Huelva	6.000
Andaluces	3.000
Norte	3.000
Madrid	1.000
TOTAL	105.000

CUADRO II. 25 DIRECCIONES CEREALES MZA. B. SALIDAS DE ANDALUCÍA

DESTINOS	TONELADAS
Sección de Andalucía y varios	15.000
Línea de Sevilla	16.000
Línea de Alicante	15.000
Línea de Cartagena	6.000
Línea de Córdoba	5.000
Línea de Huelva	4.000
Línea de Valencia	3.000
TOTAL	64.000

La **región castellana**, con 123.000 toneladas fue la más importante y sus destinos fueron:

CUADRO II. 26 DIRECCIONES CEREALES MZA. C. SALIDAS DE CASTILLA

DESTINOS	TONELADAS
Cataluña	56.000
Madrid	20.000
Aragón	16.000
Levante	10.000
Valencia	3.000
Andalucía	3.000
Varios	15.000
TOTAL	123.000

La Mancha expidió 36.000 toneladas. Cataluña recibió 17.000, Madrid 10.000, Valencia 3.000 y el resto se repartió entre varios mercados. En **Aragón** se expidieron 20.000 toneladas desde la línea de Zaragoza de la red antigua y 45.000 de la Línea de Zaragoza a Barcelona, que se distribuyeron entre Zaragoza y Barcelona. En **Cataluña**, el

⁷¹ Gómez Mendoza (1984), p. 49.

movimiento de cereales se realizó fundamentalmente entre los puertos, los puntos productores y de consumo interior, representando este tráfico unas 94.000 toneladas.

Hasta aquí lo sucedido en 1913. Como ocurrió en la casi totalidad de las mercancías, en 1914 el tráfico de cereales se contrajo al igual que se había detectado en Norte, para crecer en los años siguientes. Un aspecto que alteró el tráfico fue la reducción de las importaciones en los años de guerra. Este hecho significó que el transporte desde el interior hacia la periferia, a los mercados que se abastecían en parte de los cereales exóticos en épocas normales, se acentuó. Podemos pensar que también se produjo un aumento en la producción de cereales nacionales. Los flujos del tráfico de MZA nos permiten pensar que el principal centro consumidor de sus cereales era Cataluña, como veíamos al inicio de estas líneas. Los datos de esta empresa no diferencian el mercado de Barcelona de otros centros de consumo catalanes. Según los datos arriba expuestos habrían llegado a Cataluña 100.000 toneladas de cereal de otras regiones españolas que, unidas a las 94.000 propias e importadas representarían unas 194.000 toneladas, lo cual significa el 34,5 por 100 del total de cereales movilizado por MZA. Con los datos utilizados al hablar de Norte, con los que sólo conocemos lo que sucedía en Barcelona, resulta difícil realizar cualquier tipo de comparación, aunque me parece que podemos decir que existe un mayor equilibrio que el que detectaba el profesor Gómez Mendoza para 1908 en la cuota de mercado de ambas empresas para la satisfacción del mercado catalán⁷².

E) Harinas

Por la red de MZA se desplazaron 243.000 toneladas de harinas en 1913 que procedían mayoritariamente de líneas de la red antigua, 162.000 toneladas, por las 81.000 toneladas de la red catalana. Las primeras se dividían así:

CUADRO II. 27 PROCEDENCIA DE LAS HARINAS TRANSPORTADAS POR MZA

PROCEDENCIAS	TONELADAS
Línea de Zaragoza	30.000
Línea de Badajoz.	20.000
Madrid	18.000
Línea de Alicante	17.000
Línea de Mérida y Cáceres	16.000
Línea de Sevilla	15.000
Línea de Ariza	13.000
Línea de Cartagena	12.000
Varias	21.000
TOTAL	162.000

Los principales destinos de estas harinas eran los mercados de Andalucía y Levante. La guerra trastocó levemente este tráfico a partir de 1916, siendo un producto que no vio reducido su volumen en 1914 y cuyo aumento tampoco alcanzó el de otras mercancías. Con los escasos datos que conocemos podemos decir que el mercado del Norte de la península quedaba prácticamente excluido para MZA.

F) Minerales y plomos

⁷² Gómez Mendoza (1984), pp. 54-55.

El estudio de estos artículos es de particular importancia en el caso de MZA por ser, en 1913, la mercancía más importante, el 12,4 por 100 del total del volumen, y porque a lo largo de los años de la guerra, al contrario de lo que hemos visto hasta ahora, experimentó un ritmo decreciente, llegando en 1916 a ser tan sólo el 7 por 100 . No podemos considerar que fuese de vital importancia en la vida de la empresa el transporte de minerales y plomos en 1913, pero sí hemos de insistir en que eran las mercancías más numerosas antes de la guerra⁷³. En la red catalana, el tráfico de minerales tuvo poca importancia, alcanzando las 24.000 toneladas. Los plomos se trataban en las fundiciones de Linares, Peñarroya y Cartagena y su producción se destinaba en gran parte al extranjero por los puertos de Sevilla, Málaga y Cartagena; en este último, parte del tonelaje se destinaba a la desplatación. Estos centros proporcionaban la totalidad del tonelaje de plomos, 105.000 toneladas.

Los hierros se destinaban casi en su totalidad a la exportación por los puertos de Huelva, Sevilla y Cartagena, su tonelaje total 908.000.

CUADRO II. 28 PRINCIPALES CENTROS EXPEDIDORES DE HIERRO EN LA RED DE MZA

CENTROS	TONELADAS
Cerro del Hierro en Mérida	368.000
Camas de San Juan del Puerto en Huelva	249.000
Calasparra en Cartagena	175.000
Peñaflor Posadas en Córdoba	61.000
Badajoz	26.000
Bélmez	20.000

Como he adelantado, el tráfico de estas mercancías sufrió notables alteraciones en su volumen y dirección. El plomo, en vez de llegar a los puertos del sur para ser exportado, tuvo que recorrer mayores distancias al ser expedido hacia las estaciones fronterizas francesas. En cuanto a las causas de la reducción en el volumen total de este tipo de artículos, las fuentes no nos ofrecen ningún comentario clarificador, si bien podemos pensar que esa reducción tuviese que ver con el destino exterior de esas mercancías antes de la guerra y las dificultades de los países beligerantes para mantener durante la guerra las redes de distribución en idénticas condiciones, sobre todo si alguna de las fases del transporte requería de la vía marítima. Por otra parte, parece demostrado también que los capitalistas internacionales buscaron otros mercados⁷⁴ y el propio descenso de la producción española de plomo en barras que detectase el profesor Nadal⁷⁵.

G) Vinos

En el transcurso del año 1913 se habían alcanzado las 725.000 toneladas que fueron expedidas del modo siguiente:

⁷³ Gómez Mendoza (1985), pp. 134-136.

⁷⁴ Comín (1988), pp. 559-569, y, de manera particular, el cuadro en que el autor refleja la estructura de las exportaciones entre 1875-1923, p. 565,

⁷⁵ Nadal (1975), p. 101.

CUADRO II. 29 PRINCIPALES CENTROS EXPEDIDORES DE VINO EN LA RED DE MZA

CENTROS EXPEDIDORES	TONELADAS
Línea de Alicante	191.000
Línea de Ciudad Real	70.000
Línea de Córdoba	69.000
Línea de Huelva	64.000
Línea de Cuenca	22.000
Línea directa y Badajoz	17.000
Línea de Zaragoza	11.000
Línea de Mérida y Bélmez	10.000
Varias	5.000

Estas cantidades, que sumaban 459.000 toneladas, eran el tráfico de la red antigua. Parte se destinaba al extranjero por Cerbere; este y lo que se producía en Cataluña, hicieron que en la red catalana se alcanzase la circulación de 266.000 toneladas. Las direcciones de este tráfico eran muy variadas. Los caldos de la Mancha salían en todas las direcciones, hacia Madrid, hacia el Norte de la península y Cataluña –en parte para ser exportado– así como hacia puertos del Levante y Andalucía. Los vinos del Levante se enviaban hacia Cataluña para mezclarlos con otros de menor graduación. Los de Extremadura se mezclaban con los de la Mancha para salir hacia Alicante, el Norte o Francia, o se mandaban a Huelva para su exportación.

El tráfico de vinos de MZA también conoció un ritmo decreciente a lo largo de los años de la guerra, si bien en 1917 prácticamente se habían recuperado las cifras de antes del conflicto. Lo que experimentó un aumento interesante fueron las exportaciones. Este hecho hacía que el tráfico ferroviario con las estaciones fronterizas de Francia se hubiese incrementado «en cantidades incomparables» respecto al realizado antes de la guerra, lo cual resulta al menos chocante si lo comparamos con la información que obteníamos de Norte; en MZA señalan que aunque a final de 1917 se limitó la importación en Francia, se mantuvo en otros países y las dificultades para realizar todos los transportes, aunque menos crítica, continuaba.

La evolución en hectolitros de la exportación de tintos y blancos fue la siguiente:

CUADRO II. 30 HECTOLITROS DESTINADOS A LA EXPORTACIÓN EN LA RED DE MZA

AÑOS	HECTOLITROS
1913	4.085.742
1914	2.137.290
1915	1.368.437
1916	3.994.403
1917	5.200.000

No pretendo en estas breves páginas continuar el trabajo realizado por el profesor Gómez Mendoza, sino mostrar las dificultades por las que atravesaron las compañías más importantes en la coyuntura bélica: aumento de costes, dificultades en la obtención del material de explotación, incremento de los transportes,...

1.4.3. Las dificultades de las empresas y los accionistas

Con la inclusión de algún cuadro especialmente significativo, podremos observar que las dificultades de las empresas en el período también las padecieron los propios accionistas. Como ya vimos en el primer capítulo, estos no resultaron especialmente agraciados en sus inversiones ferroviarias, por lo que me remito a lo ya tratado en el capítulo precedente⁷⁶. En realidad, los accionistas de Norte recibieron porcentajes un poco mayores a los que figuran en el cuadro correspondiente, puesto que a los beneficios de la explotación ferroviaria se añadían en estos años los intereses de las reservas y los productos de las minas de la compañía. MZA siguió una política más austera, destinando parte de sus beneficios a incrementar las reservas que, a su vez, se veían engrosadas con los intereses que generaban. MZA no repartió hasta 1925, es decir, una vez dentro del Estatuto ferroviario, alguna cantidad procedente de este otro tipo de recursos.

CUADRO II. 31 COTIZACIÓN DE LAS ACCIONES Y REPARTO DE DIVIDENDOS EN NORTE

AÑOS	TIPO MEDIO DE LA COTIZACIÓN DE LAS ACCIONES. %	PTS. POR ACCIÓN	% DIVIDENDO SOBRE EL VALOR NOMINAL DE LAS ACCIONES	VALOR DE MERCADO PTS	% DIVIDENDO SOBRE EL VALOR DE MERCADO
1900	55,67			264,43	
1901	53,23			252,84	
1902	55,48			263,53	
1903	61,71			293,12	
1904	50,34			239,12	
1905	47,60			226,10	
1906	56,16			266,76	
1907	64,26	8,5	1,78	305,24	0,028
1908	72,45	11,9	2,50	344,14	0,035
1909	79,38	13,6	2,86	377,06	0,036
1910	86,02	16,2	3,41	408,60	0,040
1911	92,50	17,9	3,76	439,38	0,041
1912	103,83	20,4	4,29	493,19	0,041
1913	106,82	20,4	4,29	507,40	0,040
1914	87,07	12,8	2,69	413,58	0,031
1915	72,35	15,3	3,22	343,66	0,045
1916	76,88	12,8	2,69	365,18	0,035
1917	68,59			325,80	
1918	66,28			314,83	
1919	63,46			301,44	
1920	60,26	13,6	2,86	286,24	0,048
1900-1920	70,45	7,78	1,63	334,64	0,023

Nota: En los años en que figuran casillas sin cifras, no existió reparto. Dividendos deducidos los impuestos en ambos cuadros.

⁷⁶ C/71/164 “Documentos entregados al ministro, Sr. La Cierva, en la conferencia del día 8 de mayo de 1921”. Posteriormente aparecerá recogido en la compilación de Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. I, pp. 45-49 y Tedde de Lorca (1996), p. 284. Las columnas que recogen el valor de mercado de las acciones y el porcentaje del dividendo sobre el valor de mercado son de elaboración propia.

CUADRO II. 32 COTIZACIÓN DE LAS ACCIONES Y REPARTO DE DIVIDENDOS EN MZA

AÑOS	TIPO MEDIO DE LA COTIZACIÓN DE LAS ACCIONES. %	PTS. POR ACCIÓN	% DIVIDENDO SOBRE EL VALOR NOMINAL DE LAS ACCIONES	VALOR DE MERCADO PTS	% DIVIDENDO SOBRE EL VALOR DE MERCADO
1900	81,83	9	1,89	388,69	0,023
1901	76,34	6	1,26	362,62	0,017
1902	85,02	12	2,53	403,85	0,030
1903	95,39	8	1,68	453,10	0,018
1904	82,74	5	1,05	393,02	0,013
1905	80,81	8	1,68	383,85	0,021
1906	91,41	15	3,16	434,20	0,035
1907	93,06	16	3,37	442,04	0,036
1908	94,00	17	3,58	446,50	0,038
1909	94,03	18	3,79	446,64	0,040
1910	94,64	20	4,21	449,54	0,044
1911	94,45	21	4,42	448,64	0,047
1912	100,74	24	5,05	478,52	0,050
1913	101,67	24	5,05	482,93	0,050
1914	89,51	15	3,16	425,17	0,035
1915	72,85	18	3,79	346,04	0,052
1916	76,36	17	3,58	362,71	0,047
1917	70,49	12	2,53	334,83	0,036
1918	70,94	5	1,05	336,97	0,015
1919	67,12	15	3,16	318,82	0,047
1920	61,86	15	3,16	293,84	0,051
1900-1920	84,53	14,28	3,00	401,52	0,036

La mayor rentabilidad de las acciones de MZA se refleja en que los dividendos repartidos en relación al nominal de las acciones siempre fueron mayores que en Norte, que además durante 10 años no repartió ningún dividendo a sus accionistas. Los máximos de Norte se alcanzaron en 1912 y 1913, donde esta variable alcanzó el 4,29 por 100. Durante esos mismos años, ese porcentaje superaba el 5 por 100 en MZA. En ambas las dificultades de la guerra se hicieron notar, pero fue Norte quien más se vio afectada. Además, mientras MZA inicia la recuperación de la rentabilidad de sus acciones en 1919, Norte no lo conseguirá hasta 1920. Las columnas que tienen que ver con el valor ofrecido por el mercado reflejan esta misma realidad. Ambas sólo conseguirán que en 1912 y 1913 el valor de mercado sea superior al nominal, aunque el promedio de estos veintiún años sea algo más favorable para MZA.

1.5. El Personal: una parte importante del problema

Uno de los últimos apartados de este primer epígrafe lo dedicaré al estudio del que se convirtió en un problema grave para las empresas ferroviarias durante estos años. Las dificultades de fuentes continúan, no por su carencia, sino por su escasa credibilidad y la falta de concordancia que existe entre unos documentos y otros, y es difícil conocer el número exacto de empleados ferroviarios en estas dos compañías y saber cuáles fueron sus salarios, así como los aumentos y ventajas que lograron a lo largo de esta especial coyuntura⁷⁷.

Las huelgas en el transporte ferroviario obedecieron de forma prioritaria a las exigencias de los trabajadores de que los salarios se adecuasen al aumento de los

⁷⁷ Tampoco la bibliografía nos ofrece muchos más elementos de juicio. A este respecto se puede consultar: Gómez Mendoza (1989), p. 131. Soto Carmona (1989). Juez Gonzalo (1992).

precios, que padecía toda la sociedad española desde la guerra. Los procesos inflacionistas, afectaron a las empresas ferroviarias de diversos modos. Por un lado, mediante el trastorno que se ocasionó en algunas de las direcciones del tráfico provocado por el incremento de la demanda exterior que se observó en algunos sectores; por otro, por la dificultad para importar determinados productos básicos en la explotación de las redes y, por último, es lo que nos corresponde tratar ahora, por la necesidad de adaptar los salarios reales de los trabajadores. Las compañías tenían serias dificultades económicas para cubrir todos los frentes que se les fueron abriendo y el personal no comenzó a ver satisfechas algunas de sus peticiones hasta que no terminó la guerra, se inició el régimen de los anticipos concedidos por el Estado para aumentar sus salarios y se procedió a la progresiva aplicación de la jornada de ocho horas. Hasta entonces, las empresas ferroviarias taparon huecos como pudieron, con algunas pagas extras a lo largo del año y otras obvenciones.

Dispongo de muy poca información sobre los años previos a la guerra e incluso de los años del conflicto hasta el final del mismo. Para 1913 los únicos datos disponibles de la compañía Norte se limitan a los aparecidos en una publicación de 1933⁷⁸ según la cual el número de agentes de esta serían 25.705. En principio, tendríamos que considerar, por los datos de épocas posteriores, que en estas cifras se incluye el personal a sueldo y el personal a jornal, categorías que constituían los agentes de plantilla. Según la publicación referida, MZA disponía de 21.522 trabajadores, cifra que probablemente se corresponda más con la realidad que la que facilitaron en 1920 a algún senador según la cual el número de empleados en 1913 alcanzó los 26.210⁷⁹. Estas dos cifras podrían llegar a ser ciertas pues, una vez más, cabían las argucias según se incluyese o no a mozos de las estaciones, jornaleros que se adoptaban ocasionalmente, el personal de los contratistas de “carga, descarga y removido de las estaciones”, los obreros encargados de cargar el carbón en los ténderes o los obreros empleados en algunos trabajos de carácter extraordinario, e incluso podía ocurrir que se contasen los trabajadores de las minas de la compañía dentro del personal –que para el año 1917 suponían 1.918 de los cuales el 97 por 100 eran a jornal–. Las cifras que ofreceremos para años sucesivos no incluyen a este tipo de mano de obra que acabamos de referir. Por otro lado nada tienen que ver con las que ofrece Soto Carmona⁸⁰. Según este autor, en su documentada obra, los trabajadores fijos –recoge los que hemos denominado a sueldo y a jornal– de MZA para 1913 fueron 18.614. Las diferencias son lo suficientemente importantes como para que queden reseñadas e introducen muchos elementos de incertidumbre en cuanto exponemos.

⁷⁸ Oficina común de estudios... (1933), p. 46. También se puede consultar la tesis de Juez Gonzalo (1992), quien ofrece datos sobre personal de las dos grandes extraídos de los Anuarios de Enrique de la Torre y del libro de Marquina de 1940. La primera de las fuentes asigna para 1917, 30.983 agentes a Norte y 24.172 a MZA. Según esa misma fuente para MZA el personal se distribuiría del siguiente modo: 1913, 25.093; 1914, 23.822; 1915, 24.120 y 1916, 24.172. Para Norte en estos mismos años, según los datos facilitados por Marquina el personal experimentó el crecimiento siguiente: 25.705, 27.015, 27.754, 29.972 y en 1917, 31.188.

⁷⁹ C/59/46 “Discusión sobre el proyecto de ley de aumento del 35 por 100 en las tarifas, en el Senado”. Enero–Marzo de 1920.

⁸⁰ ob. cit. p. 160.

La compañía Norte⁸¹ disponía en 1917 de 30.935 agentes repartidos entre el personal a sueldo, 11.482 que percibieron 19.829.870,25 pesetas y a jornal 19.453 a quienes correspondieron 18.376.555,56; en total unos 38 millones de pesetas a los que había que añadir otras sumas que el personal percibía además del sueldo o jornal y que en ese año supusieron unos 10,5 millones. Para 1918 el número de agentes y sus costes fue el siguiente:

CUADRO II. 33 TRABAJADORES A SUELDO Y SU CLASIFICACIÓN. NORTE

PERSONAL A SUELDO	NÚMERO DE AGENTES	% AGENTES SOBRE EL TOTAL A SUELDO	IMPORTE DE LOS SUELDOS. PTS	SUELDOS MEDIOS. PTS
hasta 1.000 pts. inclusive	584	5,09	528.939,25	905,71
De 1.001 a 1.499 pts.	5.455	47,51	6.945.958,75	1.273,31
De 1.500 a 2.000 pts.	3.324	28,95	5.816.122,25	1.749,73
De 2.001 a 2.500 pts.	1.189	10,36	2.652.650	2.230,99
De 2.501 a 3.000 pts.	451	3,93	1.273.500	2.823,72
De 3.001 en adelante	479	4,17	2.612.700	5.454,48
SUMAS	11.482 (36,50%)		19.829.870,25 (51,04%)	1.727,03

CUADRO II. 34 TRABAJADORES A JORNAL Y SU CLASIFICACIÓN. NORTE

PERSONAL A JORNAL	NÚMERO DE AGENTES	% AGENTES SOBRE EL TOTAL A JORNAL	IMPORTE DE LOS JORNALES. PTS	JORNALES MEDIOS. PTS
Menos de 3 pts.	13.601	68,10	10.451.207,40	768,41
De 3 pts a 4	4.984	24,96	6.099.210,12	1.223,75
De 4,01 a 5,50	1.195	5,98	1.955.163,84	1.636,12
De 5,51 a 6,75	174	0,87	377.328	2.168,55
De 6,76 a 8,25	15	0,08	39.978	2.665,2
De 8,26 en adelante	2	0,01	6.708	3.354
SUMAS	19.971 (63,49%)		19.019.595,36 (48,95%)	952,36
Total del personal	31.453 (100%)		38.849.465,61 (100%)	1.235,15

Si damos por buenos los datos ya escritos para 1913, nos encontraríamos con un aumento de la plantilla en 1918 respecto a ese año del 22,16 por 100.

En estas relaciones no estaban incluidos los mozos de las estaciones, que en 1918 alcanzaban los 3.025 con un gasto de unos dos millones y algunos otros empleados.

Para la compañía MZA podemos ofrecer algún dato de características similares a los precedentes. En 1917 por ejemplo:

CUADRO II. 35 TRABAJADORES A SUELDO Y SU CLASIFICACIÓN. MZA

PERSONAL A SUELDO	NÚMERO DE AGENTES	% AGENTES SOBRE EL TOTAL A SUELDO	IMPORTE DE LOS SUELDOS. PTS	SUELDOS MEDIOS. PTS
hasta 1.000 pts. inclusive	138	2,13	117.890	854,92
De 1.001 a 1.499 pts.	3.722	57,46	4.823.900	1.296,05
De 1.500 a 2.000 pts.	1.471	22,71	2.708.375	1.841,17
De 2.001 a 2.500 pts.	636	9,82	1.503.250	2.363,60
De 2.501 a 3.000 pts.	185	2,86	528.000	2.854,05
De 3.001 en adelante	325	5,02	1.905.450	5.862,92
SUMAS	6.477 (28,55%)		11.586.955 (40,34%)	1.788,93

⁸¹ C/3/27 "Datos varios sobre ingresos, gastos, cargas, carbón y personal. Norte y MZA". Diciembre de 1918.

CUADRO II. 36 TRABAJADORES A JORNAL Y SU CLASIFICACIÓN. MZA

PERSONAL A JORNAL	NÚMERO DE AGENTES	% AGENTES SOBRE EL TOTAL A JORNAL	IMPORTE DE LOS JORNALES. PTS	JORNALES MEDIOS. PTS
Menos de 3 pts.	8.604	53,09	6.305.596	732,86
De 3 pts a 4	5.156	31,82	6.135.766	1.190,02
De 4,01 a 5,50	1.540	9,50	2.494.686	1.619,92
De 5,51 a 6,75	555	3,42	1.193.589	2.150,61
De 6,76 a 8,25	290	1,79	784.222	2.704,21
De 8,26 en adelante	61	0,38	220.394	3.613,01
SUMAS	16.206 (71,44%)		17.134.253 (59,65%)	1.057,27
Total del personal	22.683 (100%)		28.721.208 (100%)	1.266,19

En esta empresa el número de mozos de estación era 1.200 lo que significaba un gasto aproximado de un millón de pesetas.

Antes de continuar, parece importante detenerse en la consideración de la estructura del empleo por los niveles de ingresos y las diferencias que, en este sentido, existieron entre compañías y entre modalidades de contrato: sueldo y jornal. Ambas empresas, aun experimentando diferencias entre sí, reflejaron tendencias similares. Los trabajadores a sueldo más numerosos se concentran en el espectro salarial comprendido entre las 1.000 y 2.000 pesetas, donde en Norte se ubica el 76,46 por 100 del total de los trabajadores a sueldo, y en MZA el 80,17 por 100. Los trabajadores que percibían más de 3.000 pesetas eran muy pocos en el conjunto total y si dispusiéramos dentro de esta división de alguna clasificación intermedia, como la ofrecida en el cuadro 37 para MZA, se acentuaría la estructura piramidal de los trabajadores en función de sus salarios: los 140 trabajadores de MZA de más de 5.000 pesetas representan el 2,16 por 100 del total de los trabajadores a sueldo. Más adelante se ofrecen también datos para 1920. La estructura de los trabajadores a jornal es diferente ya que en los dos niveles más bajos, Norte tenía al 93,06 por 100 del total de estos trabajadores y MZA el 84,91. Los jornales de menos de 3 pesetas se pueden equiparar con los sueldos de hasta 1.000 pesetas y, en este nivel, las compañías dispusieron de un relativamente bajo número de obreros, no ocurría así en los jornales. Los dos umbrales siguientes, entre las 3 y las 5,50 pesetas equivalían a las 1.001 a 2.000 pesetas de los sueldos. Cuando abordemos el significado de la aplicación de la jornada de ocho horas en las empresas, tendremos ocasión de comprobar que en el nivel salarial más bajo de entre los jornaleros, estaban los aprendices y las mujeres –la mayor parte de estas eran guardabarreras– cuyos jornales oscilaban entre las 0,5 y las 2 pesetas. Por arriba se situaban los contra maestres de talleres que percibían 14 pesetas de jornal.

El aumento de trabajadores respecto a 1913 y siguiendo la misma fuente que para Norte, fue del 5,39 por 100. Hemos de tener en cuenta que la comparación es de 1917. Los cálculos que se previeron para 1919 hablaban de 24.117 empleados lo cual significaba un aumento de 1.434 respecto al año anterior y salarialmente 2,2 millones de pesetas más. La realidad lo constituyeron algunos más, aunque no disponemos de datos suficientemente contrastados. Las previsiones de ese año las conocemos con mayor detalle que los que se nos ofrecían en el caso anterior. Al mismo tiempo nos permiten un mejor conocimiento de los estamentos directivos de MZA:

CUADRO II. 37 ALTO PERSONAL DE MZA. NÚMERO Y SALARIOS

	De 5.000 a 6.000	De 6.001 a 10.000	De más de 10.000	TOTAL
Número de agentes	55	54	31	140
Importe de los haberes	295.500	417.750	533.000	1.246.250
Haberes medios	5.372,72	7.736,11	17.139,54	8.901,78

Este cuadro completa sin duda cuanto acabamos de observar en los dos anteriores de MZA y, aunque se refiera a años diferentes, nos permite concluir que existía una diferencia sustancial entre estos 140 agentes verdaderamente privilegiados y los sueldos medios del resto de la plantilla, aún más rebajados si suprimiésemos la última fila en la cual estaría incluido este reducido grupo.

La plantilla, clasificada en los diferentes servicios y por importe de sus sueldos, para ese año era como sigue a continuación:

CUADRO II. 38 PERSONAL DE MZA CLASIFICADO POR SERVICIOS. IMPORTE DE SUS SUELDOS

SERVICIOS	NÚMERO DE AGENTES	% POR SERVICIOS	IMPORTE DE LOS SUELDOS	SUELDOS MEDIOS
Secretaría general del consejo	11	0,05	50.125	4.556,82
Secretaría del comité de Barcelona	2	0,01	9.750	4.875
Dirección General	53	0,22	278.120	5.247,55
Subdirección red catalana	12	0,05	48.623	4.051,92
CONTENCIOSO	29	0,12	110.023	3.793,90
Sanitario. Red antigua	42	0,17	91.494	2.178,43
Sanitario. Red catalana	10	0,04	18.078	1.807,80
TOTAL SANITARIO	52	0,22	109.572	2.107,15
CONTABILIDAD GENERAL	100	0,41	258.319	2.583,19
Intervención y estadística. Red antigua	455	1,89	885.806	1.946,83
Intervención y estadística. Red catalana	198	0,82	352.483	1.780,22
TOTAL INTERVENCIÓN	653	2,71	1.238.289	1.896,31
COMERCIAL	264	1,09	607.363	2.300,62
ELÉCTRICO	219	0,91	362.097	1.653,41
Movimiento. Red antigua	6.990	28,98	8.789.614	1.257,46
Movimiento. Red catalana	2.703	11,21	3.666.628	1.356,50
TOTAL MOVIMIENTO	9.693	40,19	12.456.242	1.285,08
Vía y obras. Red antigua	4.188	17,37	3.079.541	735,32
Vía y obras. Red catalana	1.526	6,33	1.534.891	1.005,83
TOTAL VÍA Y OBRAS	5.714	23,69	4.614.432	807,57
MATERIAL Y TRACCIÓN	7.007	29,05	10.297.668	1.469,63
ALMACENES	164	0,68	259.175	1.580,34
ECONOMATO	123	0,51	175.234	1.424,67
Servicio de títulos de la red catalana	21	0,09	53.997	2.571,29
TOTAL GENERAL	24.117	100,00	30.929.029	1.282,46

La cuantía del personal en una y otra red –antigua y catalana– nos habla de la importancia que la compañía daba a una y otra, e incluso de las zonas de la red en donde el incremento de la demanda de transporte ferroviario pudo llegar a ser mayor. Si bien es cierto que de los 3.664 kilómetros que explotaba MZA, sólo 721 pertenecían a la segunda –es decir que mientras en kilómetros el porcentaje de la red catalana era el

19,67 por 100— en los servicios más importantes de cara a la explotación en los que aparece el personal desglosado por redes, los de la red catalana eran el 26,7 por 100 de los trabajadores de Vías y Obras y el 27,8 por 100 en el servicio de Movimiento. Las diferencias que existen en los sueldos medios entre los trabajadores de una y otra red no deben tenerse demasiado en cuenta, puesto que probablemente obedezcan a diversas cualificaciones laborales y, dentro de estas, a su número, que nos resultan desconocidas. Este es el motivo de la difícil comparación entre este cuadro y el anterior. Por ejemplo, entre los 53 agentes que aparecen en el servicio de Dirección general habría muchos que harían bajar la media de salarios probablemente mucho más elevados. Es muy clara la importancia que tenían los servicios de Movimiento, de Vía y Obras y de Material y Tracción, entre los tres agrupaban al 92,9 por 100 del total de los trabajadores de MZA. También se puede apreciar cuanto señalábamos sobre la importancia salarial que tenían los trabajadores agrupados entre las 1.000 y las 2.000 pesetas.

Por lo que se refiere a los salarios no tenemos eficaces elementos de comparación. La publicación de las dos compañías de 1933, que ya hemos citado, sostiene que en 1913 los sueldos y jornales importaron en Norte 39.830.000 pesetas y en MZA 31.144.000 pesetas. Estos datos tienen escasa fiabilidad. Basta un repaso en los cuadros anteriores para ver que es imposible que, incluso con más trabajadores, los costes salariales pudiesen resultar superiores en 1913 que durante los años de la guerra mundial. Pudiera ocurrir que en esa publicación se incluyan todos los complementos salariales o las pagas extraordinarias. Con las advertencias efectuadas y admitiendo que las cantidades de 1913 recogen los emolumentos que, por diversos conceptos, han percibido los trabajadores, podemos hacer alguna comparación del incremento de los costes salariales en las empresas ferroviarias utilizando, con estimaciones personales, los datos que ofrecen los documentos ya empleados. En el caso de MZA se valora en 11.343.643 pesetas las cantidades que perciben los empleados fuera de los sueldos y jornales estipulados que habría que sumar al total de 28.721.208, es decir asciende a 40.064.851 pesetas, sin incluir la valoración de las ventajas de los Economatos o la percepción del jornal en los días de descanso, las pensiones y otro tipo de auxilios económicos a las familias de ferroviarios, pues considero que tampoco están incluidos en los datos con los que vamos a hacer la comparación. Para Norte el cálculo alcanza la cifra de 11.122.543 pesetas que hay que sumar a los 38.849.465,61 pesetas que percibieron los empleados en 1918, lo que totaliza 49.972.008,61 pesetas Resumiendo, habremos de decir que los salarios se incrementaron en Norte entre 1913 y 1918 en un 25,46 por 100 y en MZA entre 1913 y 1917 en un 28,64 por 100. Estos cálculos deben considerarse como una aproximación para conocer las causas de los malos resultados económicos de las compañías ferroviarias en el período de la guerra mundial, para lo cual tratamos de detallar la cuenta de resultados de las empresas ferroviarias⁸².

No deja de resultar llamativa la diferencia que existe entre el número de trabajadores en Norte y en MZA. En 1918 en la primera trabajan 31.453 agentes y los costes de personal ascienden a 38,8 millones de pesetas, para atender una red de 3.681 Km., es decir, que por cada kilómetro de red había 8,54 trabajadores. Un año antes MZA

⁸² Los problemas del personal se agravaron a partir de 1917, cuando se utilizará la huelga como un poderoso instrumento de presión por parte de los trabajadores sobre las compañías y el Estado y, por parte de las compañías, en sus solicitudes al Estado. Tendremos ocasión de tratar estos aspectos más adelante

contaba con 22.683 trabajadores cuyos salarios ascendían a 28,7 millones, quienes percibían algo más por término medio que los de Norte, y con una red poco menos inferior que la de esta: 3.663 Km., es decir que por cada kilómetro de red había 6,19 trabajadores⁸³. Probablemente estemos ante uno de los aspectos que más diferencian a una compañía de la otra. Aunque los porcentajes del incremento de los costes en general resultan muy similares en ambas⁸⁴, en números absolutos estos eran mucho más elevados en Norte que en MZA, lo que es llamativo dado que la red en explotación, al menos en kilómetros, resultaba muy pareja. Las diferencias en parte se encuentran en el coste del personal, si bien pueden encontrarse otras disimilitudes pues la red de Norte abarcaba algunas zonas de explotación especialmente difícil y costosa, como pudo ser la rampa de Pajares. Esta zona, de vital importancia en estos años para la salida del carbón, originó notables dificultades de explotación, de las que tenemos constancia de una parte a través del artículo de Anes y Ojeda⁸⁵ y, de otra, por la importancia que se concedió a su proyecto de electrificación en 1918 siendo Cambó ministro de Fomento. Es probable que este cúmulo de circunstancias descritas pueda aclarar el porqué de las pérdidas que obtuvo Norte, de resultados de la explotación de la red, en 1917 y en 1918, tal y como ya vimos en el capítulo anterior.

A lo largo de todos estos años las empresas habían tenido que ir concediendo algunas mejoras a su personal. En los dos casos tuvieron un carácter muy similar, casi paternalista, sobre el cuidado de los trabajadores. Disponemos de más datos para MZA que para Norte⁸⁶. Desde 1911 a 1913 se habían concedido diversos descuentos para viajes a los familiares de los empleados y, para estos últimos billetes gratuitos. En 1911 se concedieron algunas gratificaciones semestrales a los agentes con poco sueldo y con

⁸³ Estas diferencias fueron observadas también por Luciano Laffitte en 1917, quien efectuó un informe para el ministerio de Fomento sobre los motivos de la huelga de 1917 y la situación de la red férrea, en el que acusaba a Norte de tener completamente desorganizado el servicio ferroviario. Explicaba de ese modo la diferente incidencia de la huelga en una y otra compañía.

Los datos se pueden comparar con los que conocemos para los años de Renfe, gracias a las páginas de Muñoz Rubio. Según sus cifras, el número de trabajadores por kilómetro de línea durante los primeros años de existencia de Renfe, 1942, 1943 y 1944, fue respectivamente 8,61; 9,59 y 9,49. Posteriormente, hasta 1956, con oscilaciones, se alcanzarán los 10,16; momento en el que comenzará un descenso en los resultados de este cociente hasta llegar en 1990, último año para el que este autor ofrece datos, a los 3,93 trabajadores por kilómetro de red. Desconozco si en esos totales se incluye o no el personal que no interviene directamente en la explotación de la red pues en caso negativo los términos de comparación serían menos precisos. En esta reducción juegan un papel importante los dos términos de la ratio ya que, no sólo se redujo el número de trabajadores, sino también el número de kilómetros en explotación. La tendencia hacia la reducción de efectivos es clara. En ese sentido podríamos pensar que MZA siguió, desde un punto de vista empresarial, criterios de mayor racionalidad en su política de personal que Norte y que la productividad de sus trabajadores era mayor que la de los de Norte. En años siguientes, como consecuencia de la jornada de 8 horas, ambas se verán obligadas a aumentar sus plantillas.

⁸⁴ Ya hemos visto cómo el aumento salarial podía significar un incremento en las dos del 25 por 100 aproximadamente y cómo el incremento de costes –se pueden observar los cuadros iniciales de costes de las dos compañías– en 1918 respecto a 1913 se situó para ambas en torno al 116 por 100.

⁸⁵ Anes y Ojeda (1981), p. 307 y ss. La necesidad de dar salida al carbón y la dificultad y carestía del cabotaje habían hecho que se incrementase el número de trenes carboneros, en detrimento de otros servicios que, en ocasiones, hicieron peligrar las subsistencias.

⁸⁶ C/59/62 “Datos facilitados por MZA a la comisión del Congreso de los Diputados”. Febrero de 1920.

más de tres hijos y en 1912 los billetes gratuitos se extendieron a los agentes pensionistas.

El año 1913 fue un momento donde el número de medidas que tendían a la mejora de las condiciones de los trabajadores se hizo más amplia, consecuencia probable de la huelga de 1912⁸⁷. Por lo que respecta a los aumentos de sueldo efectuados a lo largo del mismo se ascendió 0,25 pesetas diarias a todo el personal inferior. Se incrementaron todos los salarios de los agentes de oficinas, estaciones, trenes, revisores con sueldos hasta un máximo de 1.500 pesetas y en proporciones variables al personal de haberes superiores hasta 3.000, y también a fogoneros y maquinistas. Al resto se le ascendió en los años siguientes.

En estos tres años la plantilla aumentó en 2.463 agentes. A los que trabajaban en servicios activos relacionados con la explotación se les concedió un día de descanso retribuido por cada quince de trabajo, e igualmente quince días al año con percepción íntegra del salario. En caso de enfermedad o accidente de trabajo, el trabajador pasó de tener derecho a quince días de percepción íntegra de salario y treinta más a medio sueldo, a dos meses con percepción íntegra, que podía ser prorrogado otro mes o más tiempo en casos especiales con autorización del consejo. En las oficinas se introdujo el trabajo intensivo y se pasó de las 7 horas de verano y 7 y media de invierno divididas en dos sesiones de mañana y tarde, a 6 horas en una sola sesión durante la mañana, seis años antes por lo tanto de la aplicación del Real Decreto que obligaba a la jornada laboral de 8 horas⁸⁸. También se introdujeron algunas mejoras en el servicio de pensiones, retiros, viudedad, orfandad e invalidez: la jubilación de los agentes, que antes era una facultad de la compañía, pasó a ser un derecho expresamente reconocido en favor de los mismos; por cada año de servicio se aumentó en un 33 por 100 la cuantía de las pensiones; se redujeron de 30 a 25 años de servicio el número de los necesarios para el retiro; se redujo de 10 a 6 años el plazo de celebración del matrimonio para que las pensiones de retiro pudiesen ser transmisibles a las viudas de los obreros; se estableció como derecho de los trabajadores la obtención del retiro de invalidez o imposibilidad física, siempre que se contase con 15 años de servicio, plazo que en opinión de los directivos era verdaderamente corto. Se señalaba igualmente en este informe cómo para este servicio de pensiones no se descontaba nada de las percepciones a los agentes.

Después de 1913 se continuaron efectuando algunas mejoras para el personal, verdaderos avances sociales para la época como los que ya hemos referido, si bien lo que resultaba verdaderamente prioritario para los trabajadores era conseguir elevaciones salariales y ahí se centraron la mayor parte de las reivindicaciones laborales a lo largo de todos estos años. A partir de 1917 el personal obtuvo algunas otras mejoras en la concesión de uniformes o en las primas por recaudaciones suplementarias efectuadas por los revisores, se conceden indemnizaciones por cambio de residencia o por destinos accidentales en un lugar diferente al habitual de residencia. Respecto a las mejoras salariales, la empresa tenía a gala el que, con anterioridad al decreto de 26 de diciembre de 1918 que permitió la elevación de las tarifas de transporte, ya habían salido en auxilio de los trabajadores bajo la forma de gratificaciones que, hasta ese momento, sólo

⁸⁷ Cfr. Instituto de Reformas Sociales (1913) y Suárez González (1983).

⁸⁸ Sobre el proceso de este logro cfr. Juez Gonzalo ob. cit., pp. 134–138.

podían tener un carácter temporal por la penuria de medios en la que se desenvolvían. En 1916 dicho auxilio representó el 8,33 por 100 de los sueldos o haberes que fueron del 16,67 por 100 en 1917 y del 25 por 100 en 1918. Con la subida de las tarifas se pudo mantener y acrecentar alguna de estas mejoras. Con fecha 29 de diciembre de 1918⁸⁹ ya se habían dictado las primeras disposiciones para mejorar las condiciones de vida de los trabajadores, en parte debido a las presiones que estos ejercían sobre la dirección y las amenazas de huelga que, tras los hechos de 1917, se manifestaron altamente perjudiciales a los intereses empresariales. Esas mejoras consistieron en la concesión de una paga extraordinaria a todos los agentes que suponía un 8,33 por 100 más sobre el haber, además una gratificación que iba desde el 35 por 100 al 20 por 100 entre los agentes con sueldos y jornales más bajos a los más altos respectivamente. Como se trataba de recordar a los trabajadores, estos aumentos significaban para MZA un exceso de costes de personal de unos 15 millones de pesetas «bastando esta cifra para demostrar al personal el propósito que anima a la compañía a su favor». A lo largo de ese año se procedió a un incremento en estas concesiones y se otorgó en octubre otra paga extraordinaria de igual cuantía que la anterior, de forma que, a lo largo de 1919, y comparándolo con los salarios de 1913, los empleados de MZA vieron aumentar sus salarios de la forma siguiente y con estas cuantías: los agentes de hasta 1.500 pesetas de sueldo o 4 de jornal un 51,66 por 100; desde 1.501 a 3.000 de sueldo y de 4,01 a 8,25 de jornal un 46,66 por 100; los de 3.001 a 6.000 y 8,26 en adelante un 41,66 por 100 y los agentes con 6.001 pesetas de sueldo en adelante un 36,66 por 100.

Aunque desconocemos los porcentajes y mejoras que efectuó Norte, hemos de suponer que resultaron muy similares a las que hemos relatado, incluso probablemente en su cuantía. Ya hemos dicho que parte de las necesidades de los trabajadores se habían tratado de remediar antes de esta aprobación concedida por el gobierno y que, cuando esta se había logrado, las empresas buscaron consolidar los logros del personal. Todo este proceso estuvo lleno de tensiones por el recuerdo de la reciente huelga del año anterior, que en Norte se había saldado con el despido de aproximadamente unos 6.000 trabajadores, litigio que estará presente entre esta compañía y los representantes laborales hasta la llegada de la Segunda República que obligó a la readmisión de los trabajadores sancionados⁹⁰.

1.5.1.- La jornada de ocho horas: una conquista social que planteó dificultades adicionales para las empresas

Pronto verían las compañías cernirse sobre ellas nuevas dificultades derivadas de la política laboral. El 3 de abril de 1919, se implantaba la jornada de ocho horas diarias o de 48 semanales, medida que entraría en vigor a partir del 1 de octubre, y esta circunstancia sirvió como argumento para solicitar del Estado un nuevo incremento de tarifas que permitiese hacer frente al aumento de costes que significaba dicha medida. En MZA los cálculos realizados –suponiendo que aplicar la jornada de ocho horas significase aumentar la plantilla y que estas nuevas incorporaciones laborales tuviesen los mismos derechos sobre salarios y otras obviaciones que antiguos trabajadores–

⁸⁹ C/98/218 “Orden de dirección general nº 212”. 29 de diciembre de 1918.

⁹⁰ Para un estudio más detallado de las huelgas de 1916 y 1917 cfr. Juez Gonzalo, ob. cit., pp. 515-630

implicaban un aumento de costes, bastante inflados, de unos 50 millones de pesetas. Esto hacía que se solicitase del gobierno una nueva elevación de tarifas que habría que sumar al 15 por 100, ya aprobado a finales del año anterior, y que se estimaba no podía ser inferior al 25 por 100. Estas peticiones de incremento de las tarifas siempre se adornaban con las mejoras que se podrían conceder al personal si la elevación se efectuase⁹¹.

El papel que en este tipo de solicitudes desempeñaban los trabajadores dio lugar, a lo largo de todos estos años, a multitud de enfrentamientos, sospechas y situaciones confusas entre las empresas y los propios trabajadores, entre estos mismos, entre estos y las compañías y el Estado, entre la opinión pública y el resto y todas las combinaciones que se puedan formar con los elementos precedentes, lo cual dificulta la interpretación de los hechos y, desde luego, introduce nuevos elementos para observar las dificultades que conlleva hablar de fracciones hegemónicas del bloque de poder o generalizaciones de ese estilo, puesto que existían intereses muy diferentes e irreconciliables en algunos casos.

Las compañías contaban dentro del personal con algunos trabajadores más próximos a sus intereses y con los cuales negociaban con mayor facilidad. En el caso de MZA, conocemos algunas de estas relaciones con mayor detalle aunque no nos permitan desentrañar hasta dónde alcanzaban, ni de qué tipo eran, los compromisos adquiridos. De entre los representantes de los trabajadores que contaban con mayor aquiescencia por parte de las empresas, en estos momentos de finales de 1919, estaba la *Federación Mutualista ferroviaria*; en sus filas había empleados de Norte y MZA y tenía su sede en Barcelona, aunque disponía de una sección en Madrid⁹². Las negociaciones versaban

⁹¹ C/58/36 “Estudios sobre las mejoras y distribución de aumento de tarifas y la aplicación de la jornada de 8 horas”. 13 de octubre de 1919 a 5 de febrero de 1920. Unos meses más tarde se estimará y solicitará que la elevación fuese del 35 por 100 que, como hemos dicho, habría que añadir al 15 por 100 ya concedido. Este será el proyecto que llegará al Senado y sobre el que se trabajará en las negociaciones con los trabajadores, cfr. C/58/37 en donde se encuentran expedientes de todo tipo realizados entre diciembre de 1919 y abril de 1920. Uno de los documentos aquí recogidos es un informe que se envía a mediados de abril a Emilio M^a Torres –secretario particular de la Casa de S.M. el Rey–, a Bernardo M. Sagasta y a algunos diputados en el cual se calcula lo que supondría, para MZA, la aprobación de esa medida y las inversiones que se llevarían a cabo si finalmente se aprobasen sus demandas: “mejoras al personal actual, implantación de la jornada de ocho horas y repercusión de las nuevas mejoras sobre el nuevo personal y el aumento de gastos de materias, de las cargas y saneamiento de la situación financiera”. Como tendremos ocasión de ver, estas dificultades son las que se pretendió resolver cuando se entró en el régimen de anticipos.

⁹² C/58/43 “Extractos de la *Federación Mutualista ferroviaria* sobre las repercusiones del aumento de tarifas”. Octubre de 1919. Esta carpeta contiene varias notas dirigidas por dicha Federación a los trabajadores y a las empresas. Así mismo recoge un artículo de *El País* de 9 de noviembre de 1919 titulado: “Las tarifas ferroviarias”, en el que se dirigían a Cámaras de Comercio, Círculo de la Unión Mercantil y otras entidades industriales y comerciales alertando sobre la intención de las compañías ferroviarias de que se procediese a una nueva elevación de las tarifas que contaba además con la complicidad de un grupo de trabajadores que habían constituido una nueva sociedad –que era aquella de la que veníamos hablando– procedentes de la *Federación Nacional de Ferroviarios Españoles*, probablemente de entre aquellos que no se mostraron partidarios de la huelga revolucionaria. En dicho artículo se decía de estos trabajadores que pertenecían a ese tipo de individuos “que siempre encuentra desgraciadamente el capitalismo, dispuestos a traicionar a sus compañeros. El peligro no está en los organizadores, que valen poco, sino en que lo apoyan las empresas”. Así mismo se destacaba que con esta confabulación se perseguían dos objetivos, por un lado subir las tarifas “aunque el país se muera de hambre”, y por otro, destruir las organizaciones obreras. Los de la Federación por su parte hacían notar

sobre la escala de aumentos que se concedería al personal una vez que el proyecto de elevación de las tarifas fuese aprobado y fueron mantenidas con varios de los representantes de los trabajadores. La *Federación Mutualista ferroviaria* –según Juez Gonzalo abiertamente contraria al «sindicalismo rojo»⁹³ representada por Santos Martínez y Pablo Cuadra propuso la siguiente escala de los aumentos en sus peticiones salariales:

Sueldos anuales hasta 1.500 pts	50%
Sueldos anuales hasta 3.000 pts	45%
Sueldos anuales hasta 4.500 pts	35%
Sueldos anuales hasta 6.000 pts	25%
Sueldos anuales hasta 8.000 pts	15%
Sueldos de 8.000 pts en adelante	10%

Las peticiones que, tras bastantes reuniones, pretendió la *Asociación General de empleados y obreros de los ferrocarriles de España*⁹⁴, a cuya cabeza se encontraba Jacinto Palomero, fueron mucho más duras y, con algunos descuentos, se parecieron más a las finalmente aceptadas. En un principio fueron:

Hasta 1.500 pts	150%
De 1.501 a 2.000	135%
De 2.001 a 2.500	120%
De 2.501 a 3.500	105%
De 3.501 a 4.500	90%
De 4.501 a 6.000	75%
De 6.001 a 7.500	60%
De 7.501 a 10.000	45%
De 10.001 a 12.000	30%
De 12.001 a 15.000	25%
De 15.001 a 60.000	20%

Los empleados solicitaban que cuando se aprobase la ley de la elevación de las tarifas se hiciese pública la escala del aumento. Todo esto sucedía a principios de marzo, y el gobierno ya había empezado a hablar de la posibilidad de conceder anticipos

que les movía a tomar estas iniciativas para apoyar a las empresas en sus peticiones, el “evitar que vengan elementos extraños –en clara alusión a los dirigentes de la *Federación Nacional de los ferroviarios españoles*– que nos arrastren al torbellino de las pasiones sindicalistas que envenenan e infeccionan el ambiente de la actual sociedad hasta anularla, axfisiarla, ¡he ahí el peligro!”. Manifestaban no obedecer a ningún tipo de mira política sino buscar un aumento de sueldos proporcional a la elevación de los precios de los artículos de consumo “procurando aunar nuestras peticiones con los medios de ingreso de la compañía”. Este hecho era el que les llevaba a ponerse de su lado en la solicitud al Gobierno de la elevación correspondiente. En el artículo referido se acusaba a la *Federación Mutualista* de emplear los mismos argumentos en sus solicitudes que los que utilizaban las empresas y efectivamente era así: las elevaciones ya se habían producido en proporciones mucho mayores en todos los países europeos, la incidencia de las tarifas sobre los precios de los artículos era ínfima,...

⁹³ Juez Gonzalo, ob. cit., p. 587.

⁹⁴ Esta asociación, según los datos que proporciona Juez Gonzalo, ob. cit., p. 363, fue creada en 1888 y, al menos hasta ese momento, había actuado en clara connivencia con el poder público y los dirigentes empresariales. Esto le había valido contar con la presencia del Rey en algunos de los banquetes que celebraban en los aniversarios de su fundación en los mejores hoteles de Madrid, disfrutar de ayudas y subvenciones de las empresas ferroviarias; en definitiva se trataba de un “sindicalismo” comprado. De todas formas algo que se me escapa debió suceder en estos años, pues su actitud ya resultó mucho más beligerante.

reintegrables a las empresas para que pudiesen hacerse cargo de las peticiones laborales con cargo, momentáneamente, al Estado. Para las compañías esta solución era inaceptable y la única manera, y así se lo hicieron constar a los trabajadores, de poder afrontar esas peticiones con garantías era la de que se aprobase la solicitada elevación. Las mejoras que el Consejo de Administración de MZA aprobó otorgar, siempre que se aprobase el proyecto de elevación eran, para la plantilla de 1920, las siguientes:

CUADRO II. 39 PLANTILLA TOTAL DE MZA EN 1920 Y PROYECTO DE AUMENTO DE LOS SALARIOS

Tipo de haber	Nº de agentes	Aumento fijo sobre el haber. %	Mensualidad extra sobre el nuevo haber. %	Mejora total. %
hasta 1.500 o 4,00 jornal	21.953	115	17,92	132,92
De 1.501 a 2.000 y de 4,01 a 5,50	5.155	105	17,08	122,08
De 2.001 a 2.500 y de 5,51 a 7,00	1.528	95	16,25	111,25
De 2.501 a 3.000 y de 7,01 a 8,25	438	85	15,42	100,42
De 3.001 a 6.000 y de 8,26 en adelante	338	75	14,58	89,58
De 6.001 en adelante	95	60	13,33	73,33

Independientemente de otras consideraciones, disponemos de un nuevo dato sobre el número de empleados en MZA que alcanzaría los 29.508, si bien hemos de tener en cuenta que, en esta escala de los salarios, se había incluido a los trabajadores de las minas de la compañía que sumaban en ese año 2.238, por lo que el personal propiamente ferroviario eran únicamente 27.269. De estos, 3.000 pertenecían a la categoría de “personal suplementario, temporero y de contrata”, que en otras ocasiones no habíamos tenido en cuenta y que, para mejorar las comparaciones con otros años, también vamos a deducir, resultando un total de 24.269⁹⁵, 152 personas más que el año

⁹⁵ C/59/58 “Correspondencia entre Antonio Valenciano, subdirector de Obras Públicas, y Eduardo Maristany, solicitando datos sobre salarios y sueldos máximos y mínimos que perciben los agentes”, Enero-marzo de 1920. En ella se nos ofrece una clasificación mucho más pormenorizada de los trabajadores de la empresa. Al efectuar este desglose de los cuadros 40 y 41, se aclaraba que existían múltiples diferencias, desde las guardesas «que por ser esposas o hijas de peones o capataces de la vía y vivir en casa de la compañía» percibían 0,50 pesetas por día, hasta los contramaestres de talleres que percibían 14 pesetas de jornal. En los sueldos, desde las 900 pesetas que percibían al comienzo de su andadura profesional los meritorios de las oficinas, hasta los que el Consejo asignaba a los altos cargos. La relación ofrecida no reflejaba las mejoras obtenidas tras la elevación del 15 por 100 de diciembre de 1918. Y en C/58/37 “Estudios sobre los diferentes proyectos de decreto de aumento de tarifas y su repercusión en las mejoras de las retribuciones al personal”. Diciembre de 1919 a abril de 1920. En esta fuente aparece desglosado el personal en tres categorías: el personal fijo y permanente del ferrocarril, cuyos haberes medios se situaban en 1.294,81 pesetas; el personal suplementario, temporero y de contrata, con salarios medios de 1.303,33 pesetas y el personal de las minas que percibían como término medio 1.394,49 pesetas. La percepción media de todo el personal de la compañía calculada por el cociente entre el coste del personal y el total de empleados, se situó en 1.303,24 pesetas. Para Norte los datos son mucho menos detallados, aunque también tuvo que dar cuenta a Antonio Valenciano de los salarios y sueldos mínimos y máximos como aparece recogido en C/59/56. En este caso sí que se nos permite observar las diferencias que existían entre hombres y mujeres, aunque desconozcamos el número de unos y otros. Entre el personal a sueldo las mujeres oscilaban entre las 500 y las 1.499 pesetas, que con el plus y la paga extraordinaria de abril que se concedieron tras la elevación de las tarifas de 26 de diciembre, ascendían a 865 y 2.148,56 pesetas. En los hombres el mínimo eran 991,25 y el máximo 30.000 pesetas que con las gratificaciones alcanzaban las 1.420,79 y 38.500 pesetas. Hemos de suponer que en estos sueldos máximos no se han incluido los de los directivos de la compañía que, como en el caso de MZA, verán fijados sus salarios por el Consejo de Administración como nos confirma Juez Gonzalo, ob. cit., p. 200. A Maristany, cuando se le nombró director gerente de MZA en 1908 se le asignó un salario de 50.000 pesetas. En los trabajadores a jornal la distribución quedaba del siguiente modo: las mujeres y aprendices –formaban parte de la misma categoría– oscilaban entre las 0,50 y las 2 pesetas diarias que con

anterior, lo que coloca el cociente de productividad por kilómetro de línea en 6,62. El coeficiente entre el personal a sueldo y el personal a jornal se mantenía en proporciones muy similares a los anteriores⁹⁶. Tampoco se modifican sustancialmente los comentarios sobre los ya realizados en los cuadros 33-36 sobre las estructura del empleo por nivel de ingresos.

CUADRO II. 40 PLANTILLA A SUELDO DE MZA EN 1920

SUELDOS	Nº DE AGENTES	% AGENTES	IMPORTE DE LOS SUELDOS
Hasta 900 pts	173	2,08	111.405
De 901 1.000	754	9,06	750.280
De 1.001 a 1.125	1.223	14,71	1.351.350
De 1.126 a 1.250	1.465	17,62	1.807.960
De 1.251 a 1.375	562	6,75	763.725
De 1.376 a 1.499	1.020	12,26	1.528.970
De 1.500 a 1.750	1.087	13,07	1.902.150
De 1.751 a 2.000	650	7,81	1.299.175
De 2.001 a 2.250	383	4,60	866.400
De 2.251 a 2.500	323	3,88	799.350
De 2.501 a 2.750	185	2,22	508.750
De 2.751 a 3.000	105	1,26	315.000
De 3.001 a 4.000	173	2,08	620.500
De 4.001 a 5.000	84	1,01	395.100
De 5.001 a 6.000	32	0,38	182.300
De 6.001 a 10.000	59	1,54	451.950
Más de 10.000	36	0,43	606.500
TOTALES	8.313*	100	14.260.865

* Hay un error en el cálculo original, pues en realidad sería 8.314.

CUADRO II. 41 PLANTILLA A JORNAL DE MZA EN 1920

JORNALES	Nº DE AGENTES	% AGENTES	IMPORTE DE LOS JORNALES
Hasta 0,50 pts.	1.421	6,70	259.242
De 0,51 a 1,00	374	1,76	110.508
De 1,01 a 1,50	103	0,48	48.730
De 1,51 a 2,00	1.061	5,00	720.768
De 2,01 a 2,50	3.703	17,47	3.245.847
De 2,51 a 3,00	4.633	21,85	4.785.114
De 3,01 a 3,50	2.894	13,65	3.455.920
De 3,51 a 4,00	2.567	12,11	3506.797
De 4,01 a 4,50	1.834	8,65	2.800.741
De 4,51 a 5,00	1.150	5,42	1953.853
De 5,01 a 5,50	434	2,04	819.555
De 5,51 a 6,00	548	2,58	1.173.706
De 6,01 a 7,00	275	1,29	681.493
De 7,01 a 8,00	18	0,08	49.105
De 8,01 a 9,00	130	0,61	394.383
De 9,01 a 10,00	36	0,16	129.940
Más de 10,00	13	0,06	58.217
TOTALES	21.194	100	24.193.919
TOTALES GENERALES	29.508		38.454.784

En su conjunto la plantilla percibiría en 1920 en concepto de sueldos o jornales 38.454.784 pesetas, unos ocho millones más que el año anterior, a los cuales habría que sumar otros 19 millones aproximadamente en concepto del plus extraordinario y de las dos gratificaciones de una mensualidad, como ya vimos al analizar las mejoras obtenidas por el personal. Estos eran los cálculos que se efectuaban teniendo en cuenta la situación normal de la empresa, es decir, sin jornada de ocho horas y sin aumento de

los aumentos llegaron a 1,5 y 3. Los hombres percibían desde 2,25 a 10 que fueron, con los aumentos, 3,25 y 13,33 pesetas. Los aumentos significaron proporcionalmente mucho más que la elevación de las tarifas.

⁹⁶ cfr. cuadros de personal de MZA para 1917.

tarifas. Pensaban que la elevación permitiría duplicar esos 19 millones que ya obtenía el personal y el que tuviesen el carácter de permanentes, además se podría continuar la aplicación de la jornada de las ocho horas con el consiguiente contrato de la mano de obra necesaria. Este proceso significaba que los costes totales de personal pasasen de los 66,9 millones a unos 115, lo cual no se podía sostener sin la ya conocida elevación⁹⁷. La nueva jornada laboral había significado, según palabras de Maristany⁹⁸, un aumento de la plantilla desde enero de 1920, de 700 trabajadores. Aunque la elevación media de la propuesta salarial realizada por la empresa resultase más favorable para los trabajadores, la reducción del número de escalas hacía que, precisamente los trabajadores menos favorecidos antes de los aumentos, se viesen más afectados por la reducción de las concesiones patronales que en la versión que ofreció la Asociación liderada por Palomero. Aun así los trabajadores de ésta no se mostraron disconformes con esa escala.

Disponemos de algunos datos de características similares para Norte y aunque desconocemos la propuesta final de la compañía a los trabajadores y la que sugerían los trabajadores, podemos pensar que ésta sería idéntica para las dos grandes empresas. En cualquier caso, la situación de la plantilla en 1920 era la siguiente⁹⁹:

CUADRO II. 42 PLANTILLA DE NORTE EN 1920

Tipo de los haberes	Nº de agentes	Importe de los haberes
Hasta 1.500 pts o 4 de jornal	24.339	23.707.116
De 1.501 a 2.000 y de 4,01 a 5,50	5.264	8.708.689
De 2.001 a 2.500 y de 5,51 a 7,00	1.749	3.746.493
De 2.501 a 3.000 y de 7,01 a 8,25	495	1.375.723
De 3.001 a 6.000 y de más de 8,25	419	1.697.548
De 6.001 en adelante	89	929.200
TOTALES	32.355	40.164.769

Como en el caso de MZA, es casi seguro que en esa cifra se halla incluido el personal de las minas de la compañía y el “temporero”, faltándonos datos para diferenciar a los exclusivamente ferroviarios. Contando con esta limitación, sí podemos señalar cómo las diferencias que detectábamos entre el número de trabajadores y los costes de las dos grandes se han reducido sustancialmente.

1.5.2.- Los anticipos como solución a los problemas de personal

La falta de resolución por parte del gobierno sobre las peticiones ferroviarias determinaría que el personal convocase la huelga ferroviaria del día 23 de marzo de 1920 que abrió las puertas al régimen de anticipos para buscar una solución rápida que hiciese volver las aguas a su cauce y costó a los dirigentes de MZA y en particular a su Director Gerente, tenérselas que ver en la Audiencia Territorial de Madrid como

⁹⁷ C/58/35 “Informes realizados para el consejo de ministros y ministro de Fomento sobre los datos que justifican la elevación de tarifas”. Diciembre de 1919.

⁹⁸ C/58/37 “Estudios sobre los diferentes proyectos de decreto de aumento de tarifas y su repercusión en las mejoras de las retribuciones al personal”. Diciembre de 1919 a abril de 1920.

⁹⁹ C/58/41 “Datos enviados por Norte sobre el importe de las mejoras que se pueden conceder al personal”. Marzo de 1920.

inculcado por fomentar entre el personal la huelga¹⁰⁰. Ese mismo día el gobierno publicó la Real Orden que concedía a las compañías de ferrocarriles el anticipo reintegrable con el fin de que estas abonasen al personal los salarios de abril de acuerdo con la escala aprobada. Debemos recordar que, por parte de las compañías, esos aumentos estaban supeditados a la aprobación del proyecto de elevación de las tarifas, de manera que de muy poco sirvieron las gestiones de las empresas, la aprobación del Senado y el que fuese admitido, en sus aspectos fundamentales, por la comisión dictaminadora del mismo en el Congreso, puesto que el proyecto nunca llegó a ver la luz. La solución del anticipo era, al menos en teoría, temporal, debía servir exclusivamente para aquietar los ánimos de los trabajadores y dar tiempo para resolver el proyecto de elevación u otras alternativas de solución definitiva al problema ferroviario como la que estaba elaborando el ministro y de la que tendremos ocasión de hablar más adelante. La realidad fue que, mes tras mes, se fueron sucediendo las órdenes para repetir los anticipos con los que pagar a los trabajadores, lo que significó para las empresas que se acentuasen progresivamente sus deudas con el Estado, como ya vimos en el capítulo anterior. Las tensiones entre el ministro de Fomento, Ortuño, las compañías y los trabajadores fueron enormes en abril y mayo de 1920. Las compañías, al menos Norte y MZA¹⁰¹, no querían que la opción de los anticipos reintegrables fuese la adoptada, y el Estado recibía muchas presiones desde las Cortes, la “Casa del Pueblo”, a través de la *Federación Nacional de Ferroviarios Españoles*, y algunas asociaciones de consumidores o pequeños empresarios contra la elevación de tarifas,

¹⁰⁰ C/70/137 “Certificaciones que instruyen el sumario para su tramitación sobre la huelga ferroviaria declarada el 23 de marzo de 1920”. 10 de noviembre de 1920. Gracias a toda la documentación que generaron las diligencias judiciales conocemos muchos de los aspectos que he reseñado con anterioridad. La acusación tuvo un carácter marcadamente político. Parece claro, con los datos que conocemos, que Maristany nada tuvo que ver en este incidente.

¹⁰¹ Recojo este matiz porque, por parte de algunas otras compañías, entre las que estaba Andaluces, se unieron a la posición del ministro, de buscar la solución temporal a través de los anticipos, puesto que consideraban que la elevación de las tarifas les haría perder mercado en favor del transporte por carretera. Es esta una de las primeras ocasiones en las que se detecta el temor entre los ferroviarios a la competencia de otros medios de transporte, más lógico en las compañías con pequeñas redes para la explotación. Este hecho lo conocemos a través de la correspondencia entre Maristany y Lisle del comité de París, y en concreto se refiere a esto en carta que el primero dirige al segundo con fecha 7 de abril de 1920 en C/247/603. Incluso entre los propios consejeros de Norte existen algunas corrientes de opinión que discrepan de ese aferrarse a la elevación de tarifas como única solución. Así se lo hizo saber Enrique Ocharán a Maristany en carta fechada el 3 de febrero de 1921, donde además le comentaba que se consideraba que esa postura era especialmente defendida por Maristany y que cerraba otros caminos. Ocharán le narraba parte de la reunión y le decía que él les había replicado pues consideraba que las compañías, para tener vida propia, debían tener recursos propios, para lo cual no veía más camino que el que habían seguido todos los países: la elevación de tarifas. Otros consejeros mantenían que sería muy bueno obtener un préstamo del Estado que, para el caso de Norte ascendería a 200 millones, para material y mejoras. En la contestación de Maristany, el 6 de febrero, le decía que él siempre creyó que la elevación de tarifas era necesaria e indispensable, pero sin cerrar otras posibilidades, pero añadía que “la solución definitiva no la he visto nunca en la sola elevación de tarifas y desde hace mucho tiempo contra la opinión de los de dentro y fuera de casa, he sostenido que el rescate, en determinadas condiciones, (...), por ejemplo como sugería Cambó, es la única solución. Esta solución es la única y salvadora de las compañías”. Aunque la cita resulte larga considero que este tipo de datos son imposibles de conocer por otras fuentes diferentes de la correspondencia particular. Entre ambas cartas disponemos de algunos elementos interesantes sobre la estrategia de las empresas y, aunque pueda parecer menor dentro del contexto, hay otro aspecto destacable y es el hecho de que cuando en Norte hablan de la obtención de un crédito se refieren al Estado como prestamista. Esto da pie a la duda y es que si los bancos no aportaban capitales a las empresas ferroviarias, ¿por qué estaban entonces en sus Consejos de Administración?

mientras que los trabajadores querían que ese aumento obtenido se hiciese permanente y repercutiese también a la hora de fijar las jubilaciones, pues, de lo contrario, amenazaban con una nueva huelga. En esta ocasión el ministro tuvo varias reuniones con la comisión de ferroviarios y buscaba hacer frente común contra las compañías y fue él quien alentó a los obreros para que presionasen a las empresas. Ante todas estas coacciones, y con la amenaza de una nueva huelga y de una campaña, a todos los niveles, para solicitar del gobierno la no admisión de la petición del aumento de tarifas, las compañías decidieron admitir el régimen provisional de anticipos para que el personal siguiese percibiendo los nuevos haberes con la convicción de que el Estado debía hacer algo para proveer a las empresas de mayores recursos propios. Esta decisión consiguió diluir el peligroso frente que se cernía sobre las empresas¹⁰². Poco después se producía un nuevo cambio de gobierno y, ante la sorpresa de los directivos de las empresas, Ortuño repitió cargo. Pronto fueron recibidos por el presidente, Dato, quien pareció poco propicio para tomar ningún tipo de decisión favorable a las empresas, lo cual hizo escribir a Maristany después de la entrevista: «continuando así nada serio podemos acometer y se va acentuando la distancia entre lo que de nosotros pide el público y lo que podemos hacer»¹⁰³, pasaje que refleja ese malestar y esa grave ausencia de recursos propios con los que las compañías pudiesen hacer frente a las necesidades de la explotación que, como estamos teniendo ocasión de ver, no dejaron de ir en aumento.

Los resultados de la política laboral supusieron para el personal de MZA, en 1922, las siguientes percepciones: para el personal de trenes en donde se encuadraban, con distintas categorías profesionales, los mozos de trenes, guarda frenos y conductores, salarios que iban desde las 2.329,16 pesetas hasta 5.281,25. Para los factores, desde los auxiliares hasta los factores principales, de 2.620,31 a 6.012,50 pesetas. Otro escalón lo componían los jefes de estación, también con diversas categorías desde los de 4ª clase hasta los jefes principales, oscilando desde el punto de vista salarial entre las 3.886,45 pesetas de los primeros a las 7.583,33 de los segundos. Entre los fogoneros y maquinistas había fogoneros de 3ª, 2ª y 1ª y maquinistas de 3ª, 2ª y 1ª; en los primeros las diferencias iban desde las 3.188,04 a 4.255,67 pesetas y entre los segundos desde 4.656,04 a 6.035,04 pesetas. Por último, estaba el personal de oficinas con muchas categorías profesionales y, en consecuencia, una escala salarial más amplia, desde los auxiliares a prueba, con un sueldo anual de 2.096,24 pesetas, hasta los auxiliares, oficiales, encargados de negociado, jefes de negociado, jefes de oficina,... en estos los salarios iban desde 2.329,16 pesetas a las 11.375 pesetas¹⁰⁴. Cifras que, aun dentro de lo limitadas que son las comparaciones que podemos hacer con las de otros años, nos hablan de importantes aumentos sobre los salarios inferiores de media. En total MZA,

¹⁰² Así se lo comunicaba a Lisle, Maristany en carta de 4 de mayo de 1920. C/247/603.

¹⁰³ Carta de 7 de junio de 1920. En esas fechas Norte entregó una nota a Dato donde le intentaban hacer ver la necesidad y urgencia que existía de proceder a la elevación de las tarifas puesto que ni podían hacer frente a los costes ni recurrir a los créditos. Lamentaban el hecho de que, hasta el momento, hubiesen sido los problemas del personal los únicos que preocuparon a los sucesivos gobiernos, siendo el anticipo una fórmula perjudicial para la Hacienda y “altamente lesivo para las compañías a las que se empeora su situación financiera y se les dificulta el recurso al crédito al existir una deuda creciente”.

¹⁰⁴ C/101/226 “Cuadros detallados por escalas de haberes del personal de MZA”. Julio de 1922.

percibió entre 1920 y 1923 del Estado y por este concepto de anticipo por salario 104.781.650 de pesetas¹⁰⁵.

Una vez logrado el aumento de los salarios, las reivindicaciones obreras tuvieron enfoques muy diferentes en función de quiénes fueron los representantes de los trabajadores que las efectuaron. En octubre y noviembre de 1920, los trabajadores hicieron llegar a los comités directivos de las empresas nuevas reclamaciones. Por un lado, nos encontramos con el *Sindicato Católico de los ferroviarios españoles* que planteaba 22 demandas después de su Congreso Nacional celebrado en Valladolid en los últimos días del mes de octubre, y por otro la *Alianza Nacional Ferroviaria* que era en ese momento, noviembre de 1920, una nueva asociación que recogía a los antiguos componentes de la *Asociación General de empleados y obreros de los ferrocarriles de España*, principales agitadores en la huelga recientemente ocurrida; con esta “acreditación” presentaron sus 26 peticiones ante los directivos empresariales¹⁰⁶. Las peticiones de la Alianza se podrían resumir en tres: la readmisión de los 6.000 trabajadores despedidos en agosto de 1917 –quizá la más llamativa por ser una de las banderas de la Federación Nacional–, el establecimiento en todos los servicios de la jornada de ocho horas, que en Norte según ellos resultaría muy sencillo con la readmisión de los despedidos aunque para las compañías en algunos casos resultaría de difícil aplicación, por el aumento de costes que significaba y, en tercer lugar, el cambio de régimen de los soldados de ferrocarriles que realizaban sus prácticas en las compañías, cobraban de ellas y desempeñaban puestos que, a los agentes de servicio ordinario, costaba mucho tiempo lograr. Al final de su instancia a Dato, solicitaban una política del gobierno firmemente orientada a detener la inflación que no había terminado con la guerra. De sus conquistas nada sabemos, si bien la Dictadura truncó en buena medida todos estos movimientos.

Los anticipos perseguían mejorar las condiciones salariales de los trabajadores y se reintegrarían al Estado con los excedentes –respecto al ejercicio de 1913– de los productos líquidos de la explotación que obtuviesen las empresas. Como veremos en el siguiente capítulo, el Estatuto de 1924 dictaminó el porcentaje de su reducción hasta la desaparición el 1 de julio de 1926, si bien se efectuaron en ese momento algunas diferencias, existiendo pequeñas compañías que siguieron percibiendo un auxilio en concepto de normalización de su situación económica. No consta que las empresas reintegrasen íntegras estas cantidades que se aprobaron el 23 de marzo de 1920 y que en 1925, para las 46 empresas adheridas al régimen del Estatuto habrían supuesto para el Estado –sin las reducciones fijadas en 1924– 47.164.212,24 pesetas.

¹⁰⁵ C/113/257 “Expediente sobre la intervención de las contabilidades de la compañía MZA por la comisión especial designada por el Directorio militar”. 23 de noviembre de 1923. Para Norte carecemos de datos semejantes.

¹⁰⁶ C/98/221 “Peticiones de los Sindicatos ferroviarios a las compañías sobre las mejoras de sus salarios y respuesta de la compañía MZA”. Octubre–diciembre de 1920. Se incluía también, para presionar más a las empresas por parte de la Alianza, copia de la instancia que presentaron al Presidente del Consejo de Ministros, entonces Eduardo Dato, en un momento en el que la conflictividad social en todo el país era bastante elevada.

1.6.- Nuevos elementos del problema ferroviario.

A estas alturas el problema ferroviario ha quedado ya enunciado en una gran parte de sus componentes, cuyo conocimiento hace más comprensible el aumento de costes de la explotación ferroviaria que se había producido desde 1913 –último año normal en las explotaciones según las compañías– hasta 1923, que en Norte fue del 171,55 por 100 (con una tasa de crecimiento anual media del 15,59 por 100) y en MZA del 236,14 por 100 (21,46 por 100 media anual). En el caso de MZA, disponemos de algunos costes más desagregados que proporcionalmente serían similares a los del resto de las empresas, si la comparación se realiza respecto a 1913. Los carriles habían conocido un aumento máximo en todo este período del 201 por 100 en 1920; el carbón, como ya vimos, aunque descendió algo su precio después de la guerra, había llegado a aumentar en un 322 por 100 en 1919; la creosota alcanzó el máximo en 1919 con un aumento del 428 por 100; los tubos de humo un 570 por 100 en 1917; las llantas para ruedas 857 por 100 en 1918; el estaño en lingotes un 978 por 100 en 1918; la construcción de puentes había pasado de las 440 pesetas por tonelada a las 1.100 en 1922; los costes de personal que en 1913 eran 36 millones, en 1922 ascendían a 106,5. Aumentos similares se produjeron en otras muchas materias que omitimos. Aunque muchos de estos precios al finalizar la guerra descendieron, se mantuvieron aumentos de importancia en todos ellos, si bien alejados de los máximos¹⁰⁷. Pero no sólo fueron los costes de explotación los que aumentaron de forma vertiginosa, sino también otras variables interesantes para la explotación ferroviaria. En Norte el número de viajeros/kilómetro ascendió un 57,85 por 100, las toneladas/kilómetro 34,15 por 100, y el total de las unidades de tráfico a un kilómetro en un 43,65 por 100. En MZA las proporciones fueron algo mayores: 88,91 por 100, 26,80 por 100 y 50,94 por 100 respectivamente, entre 1913 y 1923¹⁰⁸. Mientras esto sucedía así las tarifas sólo aumentaron en un 15 por 100, lo cual no terminaba de convencer a las compañías y era el motivo de que la solicitud de nuevos aumentos se repitiese en múltiples ocasiones. Estas dificultades, además de las que añadió la coyuntura bélica, significaron, por ejemplo, que las peticiones de material con las que atender al incremento de la demanda fuesen muy reducidas en los años del conflicto y que las compañías iniciasen en estos años un proceso de descapitalización.

Aunque más adelante tratemos de los intentos propiciados por los diversos ministros del ramo para la solución definitiva del problema ferroviario, procuraremos a continuación introducir algunas ideas sobre el mismo que, siendo posteriores a las ya analizadas, iban aportando nuevos componentes que contribuían a fijar con mayor precisión los contornos de la peculiar situación por la que atravesaron las empresas ferroviarias durante estos años. Uno de esos nuevos componentes, visto ahora no sólo en

¹⁰⁷ C/71/160 “Estudio de Rafael Coderch sobre las primas supletorias de gestión de las explotaciones ferroviarias. Datos estadísticos de la explotación de MZA”. Junio de 1921. C/98/206 “Enmiendas redactadas para el Sr. Gimeno y proyecto para reformar el dictamen del Senado sobre el proyecto de ordenación ferroviaria adjuntando datos sobre tales enmiendas”. Mayo de 1922. C/66/111 “Correspondencia entre MZA y Rogelio Madariaga, director de *La Estafeta*, sobre datos de explotación”. 3 de abril de 1923.

¹⁰⁸ C/108/238 “Comparación entre el aumento sufrido por el gasto de la unidad de tráfico desde antes de la guerra y el experimentado en el ingreso por unidad de tráfico. Nota entregada al Sr. ministro, Ricardo Gasset”. Enero–febrero 1923.

lo que atañía al personal, vino de la mano del R.D. de 26 de diciembre de 1918¹⁰⁹ que permitía a las compañías explotadoras un aumento en las tarifas vigentes del 15 por 100¹¹⁰. El Real Decreto que aprobó la elevación de tarifas en un 15 por 100 propició un aumento de los ingresos obtenidos por las compañías, para ellas el personal no lo era todo aunque a la hora de plantear sus peticiones, así pudiese parecerlo. En esos otros aspectos nos detendremos a continuación.

Sucesivos gobiernos, en parte impelidos por algunos grupos de presión, trataron de suprimir esa disposición de diciembre de 1918, que las empresas defendieron con todas sus fuerzas. Esas presiones arreciaron poco después de la aprobación del Real Decreto y provenían por ejemplo del Duque de Bailén, Presidente de la Asociación General de Ganaderos del Reino; por iniciativa del Círculo Mercantil, Industrial y Agrícola de Zaragoza se creó una Comisión Permanente de Cámaras de Comercio para influir contra la elevación de las tarifas. También fue presentada una proposición en el Congreso para debatir el Real Decreto por los siguientes diputados: Marraco, Prieto, Matesanz, La Cierva, Careaga, Tejero y Anguiano, según recoge *El Sol* del día 5 de febrero de 1919, “Contra la elevación de tarifas ferroviarias. En busca de soluciones mejores”. Tal era la situación que el propio ministro tuvo que escribir a Maristany –cuando le llegó también nota contraria de la Confederación Patronal Española– en los siguientes términos: «yo creo que algo hay que hacer para contemporizar con la avalancha, por lo menos deme usted razones sólidas para poderme defender y hacer frente a la jauría». Las compañías se defendieron siempre de los ataques contra sus intereses. La documentación al respecto es ingente y las ideas que transmitían se pueden resumir en tres: 1) La elevación de las tarifas ha sido la medida universalmente aceptada, tanto en países beligerantes como neutrales y lo mismo si son explotados por el Estado como si lo son por compañías privadas. 2) «No se puede pretender que si la vida se ha encarecido en un 100 por 100, los ferrocarriles mantengan las antiguas tarifas». Es forzoso que se cubran los costes de explotación. 3) Que la campaña de que el aumento de las tarifas contribuirá aun más al encarecimiento de la vida es falsa y hace el juego a los intereses de los intermediarios. El aumento del 15 por 100 debiera ser absolutamente inapreciable para el consumidor y para probarlo se apoyaban en la siguiente tabla en la que se comparan las tarifas medias para artículos de primera necesidad antes de 1918 y una vez que estas habían aumentado¹¹¹:

¹⁰⁹ Aunque fue aprobado siendo titular de la cartera de Fomento el Marqués de Cortina, debe su principal impulso a la etapa de Cambó al frente de dicho ministerio. Sobre las negociaciones cfr. C/58/28 “Expediente sobre las repercusiones del R. D. 26 de diciembre de 1918 que autoriza un aumento de tarifas del 15 por 100 a las compañías de ferrocarriles”, 10-18 de agosto de 1923.

¹¹⁰ No vamos a referirnos a los procesos negociadores que habían sido precisos para llegar a esta solución ni los debates parlamentarios que se produjeron, dado que nos extenderíamos demasiado sobre el plan inicialmente previsto.

¹¹¹ C/58/28 (10) “Razones que demuestran la necesidad de mantener el aumento de un 15 por 100 en las tarifas para los transportes por ferrocarril, autorizado por R. D. 26.12.1918”. Febrero 1919.

CUADRO II. 43 INFLUENCIA DEL AUMENTO DE TARIFAS SOBRE EL PRECIO DE LOS ARTÍCULOS DE PRIMERA NECESIDAD

Artículos	Tarifa media del transporte. Pts	Influencia de la tarifa en la unidad. Pts	Precio de venta al detalle. Pts
Pan	en 1915	13,50 tn	0,0127 kilo
	en 1918	13,60 tn	0,0127 kilo
Carne de vaca	en 1915	12,33 cabeza	0,049 kilo
	en 1918	15,41 cabeza	0,06125 kilo
Carne de ternero	en 1915	0,65 cabeza	0,04553 kilo
	en 1918	0,75 cabeza	0,0524 kilo
Patatas	en 1915	20,00 tn	0,02 kilo
	en 1918	20,00 tn	0,02 kilo
Bacalao	en 1915	49,50 tn	0,0495 kilo
	en 1918	69,30 tn	0,0693 kilo
Garbanzos	en 1915	30,00 tn	0,03 kilo
	en 1918	33,00 tn	0,033 kilo
Judías secas	en 1915	30,00 tn	0,03 kilo
	en 1918	33,00 tn	0,033 kilo
Lentejas	en 1915	30,00 tn	0,03 kilo
	en 1918	30,00 tn	0,03 kilo
Arroz	en 1915	49,00 tn	0,049 kilo
	en 1918	49,00 tn	0,049 kilo
Aceite	en 1915	57,70 tn	0,0526 litro
	en 1918	71,88 tn	0,0657 litro
Vino	en 1915	35,60 tn	0,035 litro
	en 1918	35,60 tn	0,035 litro

Consideradas de ese modo las repercusiones de las tarifas, sí cabría pensar que la razón estaba del lado de los ferroviarios. El problema es que si ellos se rebelaban ante el aumento de los costes que les afectaban y reaccionaban utilizando cuantos argumentos y contactos fuese menester, en el resto de los sectores ocurría lo mismo. El aumento del 15 por 100 sobre las tarifas de aplicación fue, en el caso de las repercusiones sobre los precios de algunos artículos básicos, mayor de cara a los costes a afrontar, puesto que a lo largo de los meses anteriores se habían ido suprimiendo algunas de las tarifas especiales que habían estado vigentes durante mucho tiempo¹¹² y esto significó que en

¹¹² C/58/28 (2) “Correspondencia con el comité de París sobre el aumento de tarifas”. Efectivamente así había sido, como contaba Maristany en carta dirigida a Lisle el 9 de noviembre. Le decía que el criterio que habían seguido en la negociación sobre el aumento de las tarifas fue el de no pedir el aumento de las tarifas legales mientras no hubiesen conseguido aumentar, hasta los límites convenientes las tarifas especiales y generales. Hace referencia a cómo esto no se logró hasta que no fue ministro de Fomento Cambó “y gracias a la amistad que con él me une, pude convencerle de la necesidad de tales aumentos y nos ha aprobado todas las que tenemos presentadas”. Estos aumentos en algunos casos, como ocurrió por ejemplo con el transporte de tejidos, maquinaria y utensilios de Barcelona a Madrid, conocieron variaciones de precios que excedían el 100 por 100, como hizo notar el ministro de Fomento, Marqués de Cortina, en una reunión con representantes de las compañías el 7 de enero de 1919. C/58/28 (9) “Correspondencia entre las compañías de ferrocarriles sobre las repercusiones del Decreto”. Las quejas del Duque de Bailén expresadas anteriormente iban en la misma línea y los datos que ofrecía al ministro

un corto período, el aumento de los costes para las mercancías creció más que ese 15 por 100 aprobado como demuestran los datos del siguiente cuadro en el que se representan los precios de transporte de algunos productos antes y después de la modificación de tarifas¹¹³:

CUADRO II. 44 VERDADERO AUMENTO DE LAS TARIFAS

ARTÍCULOS	ANTES DE LA MODIFICACIÓN. PTS/TN	DESPUÉS DE LA MODIFICACIÓN. PTS/TN	% DEL AUMENTO
ARROZ			
de Valencia a Madrid	49	60,60	23,17
de Silla a Madrid	49	59,68	21,79
ALUBIAS			
de Valencia a Madrid	49	75,32	53,71
de Játiva a Madrid	49	75,32	53,71
de Alicante a Madrid	62,50	75,32	20,51
BACALAO			
de Santander a Madrid	72,50	85,10	17,38
Trigos y harinas			
200 kilómetros	24	27,60	15
300 id.	28	35,65	27,32
400 id.	30	39,10	30,33
500 id.	32	42,55	32,97
600 id.	34	44,85	31,91
700 id.	36	47,15	30,97
800 id.	38	49,45	30,13
900 id.	39	51,75	32,59
1.000 id.	39,25	54,05	37,71
CONSERVAS VEGETALES			
De Alcantarilla a Madrid	62	84,52	36,32
De Alcira a Madrid	62	84,52	36,32
De Calahorra a Madrid	62	84,52	36,32
Patatas			
De Ciudad Real a Madrid	21,63	24,87	14,99
De Sigüenza a Madrid	21	24,15	15
De Toledo a Madrid	10	11,50	15
De Murcia a Madrid	37,50	41,17	9,79
De Córdoba a Madrid	60	75,32	25,53
Garbanzos			
De Sevilla a Madrid	62,50	78,48	25,57
De Vilches a Madrid	44,40	51,06	15
De Andújar a Madrid	54,45	62,61	14,99
Aceite de oliva			
De Córdoba a Madrid	62,50	75,32	20,51
Vinos			
De Noblejas a Madrid	9,98	11,47	14,93
De Criptana a Madrid	23,40	26,91	15
De Valdepeñas a Madrid	30,94	35,99	16,32

Por medidas adoptadas en años sucesivos –me estoy refiriendo ahora a los anticipos reintegrables concedidos por el Estado– podemos llegar a pensar que este consideraba que efectivamente las empresas debían incrementar, de alguna forma, sus ingresos para que mejorasen las condiciones del transporte.

eran los siguientes: la jaula de tres pisos para ganado lanar desde Cartagena a Barcelona había conocido un aumento de 195 por 100, de Lorca a Barcelona 149 por 100 y de Badajoz a Barcelona 150 por 100; el vagón de ganado vacuno de Coruña a Barcelona había aumentado en un 25 por 100. En opinión del Duque, el alza de las tarifas había dificultado el uso del transporte férreo y esta era la explicación del encarecimiento de las carnes en los centros de consumo. C/58/28 (10) “Tarifas y reclamaciones a los aumentos de tarifas en los transportes de ganado”. Instancia del Duque de Bailén al ministro de Fomento. 11 de enero de 1919.

¹¹³ C/58/28 (12) “Informe sobre la influencia de los precios de transporte en el precio de las subsistencias”. Marzo 1919.

1.6.1.- La crisis de la Restauración vista desde las compañías.

La documentación en la que MZA transmitió algunas ideas sobre el problema ferroviario a los que fueron ministros de Fomento en los gobiernos inmediatamente anteriores al golpe del General Primo de Rivera: Argüelles¹¹⁴ y Gasset¹¹⁵ es interesante. Las grandes compañías ferroviarias eran conscientes –en unos momentos en los que, a efectos prácticos, no existía más transporte posible que el ferroviario– del papel transcendental que estaban llamadas a desempeñar en el desarrollo de la riqueza nacional y, sin embargo, dependían, para no ser deficitarias y mantener el sistema, de los anticipos que les entregaba el Estado, para pagar al personal y para la adquisición del material necesario para la explotación. El ferrocarril era un negocio, argumentaban las empresas, que requería de constantes y muy elevadas inversiones en material y obras de adecuación de las líneas que, en muchos casos, no se traducían en la obtención de beneficios, ni siquiera a largo plazo, motivo por el cual no debía valorarse su gestión exclusivamente por los resultados financieros obtenidos. Las compañías querían dejar de vivir de prestado y recuperar la credibilidad en el mercado financiero y todo ello llevaba a la solicitud de la elevación de tarifas –se presenta siempre como única solución– que fuese “justa e indispensable”, puesto que la solución más económica y eficiente para el Estado era que se mantuviese el régimen de explotación privado existente, con esa elevación de tarifas y una mayor fiscalización en la gestión de las compañías explotadoras. En estas fechas, años 1922 y 1923, los gestores de las empresas ferroviarias tenían gran experiencia mientras los gobiernos habían ido cambiando con rapidez. Su atrevimiento les permitió escribir a Argüelles que «no puede olvidarse que todo lo que aumente el valor de las líneas ha de ser en beneficio del patrimonio nacional»; todo lo que aumentase el valor de las líneas significaba incrementar su patrimonio directa e indirectamente, por las ventajas añadidas que obtendrían de todas las mejoras que se introdujesen.

En estos meses previos al golpe de Estado de Primo, las compañías se esforzaban por hacer ver que el problema tenía una rápida solución siempre que se quisiesen adoptar tres “sencillas” medidas. La primera, prorrogar nuevamente la elevación de las tarifas del 15 por 100, la segunda sustituir los anticipos por un nuevo aumento de tarifas que se añadiría al anterior y que se justificaba como un impuesto que adquiriría esa fórmula, y en tercer lugar –por supuesto por tratarse de algo de la mayor importancia para el interés público– la concesión de anticipos sin interés y reintegrables por anualidades para la construcción de las obras más urgentes que no podían retrasarse. Estas tres medidas reportarían beneficios inmediatos al país y permitirían al Estado estudiar y preparar la solución para el problema ferroviario con más serenidad. Para justificar la necesidad de esta serie de medidas, las compañías utilizaban algunos argumentos de presión. En

¹¹⁴ C/76/102 “Correspondencia de la dirección de la compañía con el ministro de Fomento, Sr. Argüelles, sobre el problema ferroviario”. Argüelles ocupó el puesto bajo la presidencia de Sánchez Guerra desde el 8 de marzo de 1922 al 4 de diciembre de ese mismo año.

¹¹⁵ C/108/238 “Informe entregado a Ricardo Gasset sobre las medidas y soluciones que podrían adoptarse para el problema ferroviario”. Gasset fue ministro siendo presidente del Gobierno García Prieto, entre el 7 de diciembre de 1922 y el 3 de septiembre de 1923. En una carta que escribe Maristany a René Lisle –del comité de París de MZA– el 9 de enero de 1923, le dice que este informe se escribió teniendo presentes las ideas del discurso de Gasset cuando se discutió el proyecto Maura en el Congreso, buscando, como es lógico, posturas coincidentes para ganar el favor del ministro; cfr. C/108/240.

primer lugar, las necesidades y peticiones del personal. Las huelgas, o las posibles amenazas de huelga, hacían temblar, como hemos visto, a los débiles gobiernos del final de la Restauración, y ante esa perspectiva las empresas pensaban que podían obtener cualquier petición –es diferente decir esto que acusar de que fuesen ellas quienes excitaban los movimientos obreros para lograr una elevación de tarifas como en algunas ocasiones sugiriese La Cierva¹¹⁶–. Para preferir la elevación sobre los anticipos se intentaba hacer ver lo absurdo que resultaba –con los anticipos– gravar aún más la situación del Tesoro –segundo de los argumentos– aunque, por otro lado, no se reparaba en solicitar anticipos sin interés para la realización de obras urgentes por ser estas necesarias para el desarrollo económico y la riqueza nacional. Esta última idea era el tercer argumento presente en cada reivindicación, y es que las necesidades de fondos apremiaban mucho más que la coherencia.

En el parecer de las empresas, como ya hemos dicho, estas resoluciones permitirían buscar con serenidad la respuesta definitiva al problema, que se caracterizaba, en primer lugar, porque estas carecían de los recursos propios suficientes para atender a todos sus gastos y, en segundo lugar, porque, en esas condiciones, no podían efectuar las grandes inversiones necesarias en las obras ferroviarias que encaminaban al ferrocarril a convertirse en un medio de transporte insuficiente, especialmente si se tiene en cuenta la imposibilidad de efectuar una nueva emisión de obligaciones. Ya he insistido en que esa primera dificultad fue resuelta en las compañías mediante la solicitud, para incrementar sus ingresos, de una elevación de tarifas; pero esto resultaría insuficiente en proporción al volumen de recursos que era necesario para efectuar las obras y adquisiciones indispensables para adecuar la red a las necesidades, de modo que si estas se querían llevar a término sólo existían dos vías: o los recursos los proporcionaba el Estado o lo obtenían las propias empresas «contando con un nuevo régimen ferroviario establecido de acuerdo con ellas y en el cual las tarifas respondan en todo momento a las necesidades de la explotación incluidas las nuevas cargas y la justa remuneración al capital»¹¹⁷. En esta cita, que he querido recoger textualmente, me parece que está ya dicho todo sobre los intereses de las empresas y sus Consejos de Administración en los que, como sabemos, participaban grandes personajes del ámbito financiero.

Con ese nuevo régimen –cualquiera que fuese, siempre que se diseñase contando con ellas– en el que se contemplaba la subida de tarifas, las compañías recuperarían el crédito perdido y podrían encontrar con mayor facilidad en el mercado los recursos necesarios. Por otra parte, como al Estado no le interesaba que las tarifas se incrementasen en exceso, sugerían que el plazo de amortización de estas nuevas cargas no se limitase al de concesión de las líneas que se hipotecasen, sino que fuera más allá y quedase el Estado al frente de las mismas una vez que se produjese la reversión. Esta solución permitiría que, incluso cuando faltasen pocos años para la reversión, se pudiesen seguir efectuando inversiones y la consecuencia sería que, llegado ese momento, el Estado recibiría las líneas en perfecta situación¹¹⁸.

¹¹⁶ No sólo lo sugirió, sino que llegó a procesar, como ya vimos, a Eduardo Maristany acusado de incitar al personal ferroviario contra el Estado.

¹¹⁷ C/108/238 p. 22.

¹¹⁸ Ya sabemos que todo esto no pasó del ámbito de las ideas. Con la Dictadura –como veremos–, se efectuaron por cuenta del Estado nuevas inversiones, sobre todo en material, que nada solucionaron.

Entre las ideas que ofrecen para ese nuevo régimen, aparecen algunos extremos de interés. Hicieron notar cómo el problema ferroviario, en los términos que nosotros hemos expuesto en estas líneas, sólo se refiere en plenitud a las dos grandes compañías, Norte y MZA, y quizá podrían incluirse, bajo determinadas condiciones, Andaluces y MCP. Se solicitaba en consecuencia que no se aplicase el mismo rasero para unas empresas que para otras; en definitiva, que el nuevo régimen «no pretenda convertir en buenos los malos negocios ferroviarios a costa del interés general»¹¹⁹, teniendo en cuenta el producto neto obtenido por cada una antes de la guerra. ¿Podemos pensar que, en el fondo, reclamaban una reagrupación de las líneas en favor de las grandes? Quizá sí, pero siempre que esta, de llevarse a la práctica, se realizase en condiciones muy ventajosas puesto que –de eso tenemos alguna constancia– cuando alguna vez se ofreció a MZA hacerse con Andaluces, los gestores de la primera no lo vieron con buenos ojos y, en todo caso, aclaraban que sólo asumirían las líneas y las concesiones, eludiendo los problemas que acarrearía el personal.

Una vez señalados estos aspectos, podemos decir que, en efecto, las compañías pugnaron por ser nacionalizadas, pero muy relativamente, puesto que alargaron todo lo que pudieron su agonía con el fin de lograr las mejores condiciones para los propietarios. Admitieron la existencia del Consejo Superior Ferroviario¹²⁰ con facultades interventoras, fiscalizadoras, consultoras y de información, que es mucho, pero no cedieron autonomía en la dirección y administración de las empresas. Hasta aquí creo haber aportado algo de cara a la definición del problema. Después vendrán las soluciones que se buscaron por parte de los gobiernos y que espero completen cuanto llevamos tratado.

2.- LAS PROPUESTAS POLÍTICAS HASTA LA DICTADURA

En este apartado se resumen las distintas medidas que se adoptaron para resolver algunas de las consecuencias o manifestaciones más inmediatas del problema ferroviario. La documentación existente al respecto es abundantísima me limitaré, por tanto, a realizar una síntesis¹²¹. En el capítulo anterior se ha estudiado cómo lo fundamental del problema ferroviario era la incapacidad de transporte producida por un descenso de los ingresos y un aumento de los costes, que provocaban una progresiva ausencia de inversiones, a lo cual se añadía –por la proximidad de las fechas de reversión y la pérdida de confianza en el mercado financiero de los valores ferroviarios–, la dificultad para colocar los nuevos empréstitos. Las compañías observaban, con creciente preocupación, cómo el coeficiente de explotación, un indicador del que se servían para conocer la marcha económica de las empresas, se había ido incrementando

¹¹⁹ C/108/238 p. 28.

¹²⁰ Había sido creado por Argüelles en el R.D. de 15 de marzo de 1922.

¹²¹ Esfuerzo que viene facilitado por multitud de resúmenes que a lo largo de los años de nuestro estudio presentaban las propias compañías; cfr. C/108/238 o el trabajo de recopilación de la Junta Superior de Ferrocarriles en 1940 bajo la coordinación de Peña Boeuf y Pérez Conesa, con el título *Antecedentes para el estudio del problema ferroviario*. Así como la magistral obra de Artola (1978), en particular tomo I, capítulo 4º «El problema ferroviario». Como es lógico también ha tratado este período Muñoz Rubio (1993) y Comín (1995a); así como la reciente puesta al día de la historia del ferrocarril realizada por Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal (1998), pp. 287-292.

y cómo los productos netos se reducían. Esto se debía a un aumento de los costes por el alza de los precios y de los salarios que solicitaba el personal, pero también por la amortización de las cargas contraídas puesto que, en el caso del ferrocarril, «la cuenta de primer establecimiento no se cierra ni puede cerrarse a lo largo de todo el período de explotación, en la que es precisa una continua aportación de nuevos capitales»¹²².

Las dificultades ya se preveían antes de la guerra, es decir, estaban inoculadas aun suponiendo que ningún elemento o situación extraña alterasen el *statu quo* en el que las empresas subsistían. Pero al llegar la guerra y las circunstancias que la acompañaron, se produjo un cambio brusco en las demandas y el aumento insospechado de los costes. En un primer momento las compañías más fuertes trataron de equilibrar esta situación suprimiendo algunas tarifas fijadas antes de la guerra que ya resultaban ruinosas y anticuadas, para sustituirlas por otras, siempre dentro de los límites legales. Pero este tipo de soluciones se evidenciaron en seguida como insuficientes¹²³. Así que los gobiernos buscaron soluciones.

2.1.- Los ocho meses de Cambó en Fomento.

Ese año de 1918, el 22 de marzo, se constituyó un nuevo gobierno a cuyo cargo estaba Antonio Maura, quien había solicitado al catalán Cambó que ocupase la cartera de Fomento¹²⁴. Este, desde muy pronto, proyectó una solución general del problema, que se basaba, a grandes rasgos, en el rescate de las concesiones por el Estado para proceder a un nuevo agrupamiento de líneas y conceder de nuevo su explotación a empresas particulares. Como la realización de este plan sería lenta, y para tratar de salir al paso de las dificultades más inmediatas por las que atravesaban las compañías, solicitó de los Consejos de Administración de las cuatro grandes que enviasen propuestas con las que remediar la situación. Estas, con fecha 2 de septiembre, enviaron un escrito en el que solicitaban un aumento del 25 por 100 en los precios de las tarifas de todo tipo entonces en vigor¹²⁵. El ministro preparó un proyecto de ley, tras diversas negociaciones con las empresas, en el que se autorizaban aumentos de hasta el 15 por 100 de las tarifas máximas legales. Este proyecto llegó a estar aprobado por el Senado, pero quedó varado en el Congreso pues se produjo la caída del gobierno Maura.

Cabría preguntarse por qué Cambó se echó atrás, cuando contaba con el apoyo incluso de las compañías ferroviarias en su proyecto de rescate. En mi opinión el ferrocarril no se nacionalizó en España porque la Hacienda no podía hacerlo: pudieron existir otros intereses en juego, presiones de algún tipo por parte de otros países o de la banca que nos resultan en la práctica imposibles de conocer, lo único que conocemos

¹²² Junta Superior de Ferrocarriles (1940), ob. cit., t. I, p. 15.

¹²³ Como botón de muestra para 1918, las compañías facilitaban los siguientes datos de los productos líquidos: Norte habría cerrado el ejercicio con unas pérdidas de 20.400.000 de pesetas y MZA con un beneficio insignificante de 2.700.000 de pesetas, que contrastaban con los beneficios de lo que consideraban último año normal de la explotación, 1913, de 27.700.000 y 23.200.000 de pesetas respectivamente.

¹²⁴ Sobre la gestión ferroviaria de Cambó consúltese mi artículo publicado en Ortúñez (1994).

¹²⁵ C/98/218 “Nota formulada por Norte, MZA, Andaluces y MCP entregada al ministro de Fomento, Sr. Cambó, acerca de la conveniencia de proceder inmediatamente a la elevación general de tarifas”.

con certeza es que la crisis fiscal, al igual que un siglo antes había provocado la quiebra de la Monarquía absoluta, acompañó a la crisis política de la Restauración¹²⁶. Es evidente que la réplica a cuanto digo surge casi como un resorte que se activa de modo automático, ¿acaso en 1941 o en 1943 la Hacienda estaba en situación más ventajosa que durante la Restauración? Desde luego que no, porque se salía de una guerra que se financió a crédito, lo cual la reforma de Larraz, que buscaba equilibrar el presupuesto, trató de resolver¹²⁷. Pero la respuesta para calibrar las diferencias entre ambas situaciones habrá que darla desde los motivos políticos y no desde los económicos.

Cambó contribuyó con particular clarividencia, en su corta estancia en el Ministerio, a definir el problema ferroviario haciendo hincapié en que se debía distinguir una doble vertiente del mismo: por un lado, las dificultades coyunturales –en su opinión producidas por la guerra–. Y, por otro, las estructurales del propio sistema de explotación. Resalto estos aspectos pues son los que estuvieron latentes en las políticas de los ministros que tuvieron tiempo para intentar poner en práctica alguna solución.

2.2.- La lucha por las tarifas.

El gobierno siguiente presidido por a García Prieto, ocupó el poder durante un mes escaso, y el 5 de diciembre el conde de Romanones presidía un nuevo gabinete en el que el marqués de Cortina ocupaba la cartera de Fomento. Este, suspendidas las sesiones de Cortes el 15 de ese mismo mes, aprobó por Real Decreto de 26 de diciembre de 1918, un aumento del 15 por 100 en los precios de las tarifas vigentes en ese momento, es decir, se producía una reducción en términos reales sobre lo previsto por Cambó. Este aumento debía terminar el 11 de noviembre de 1921, pero fue sucesivamente prorrogado. Como ya hemos visto, en seguida resultó insuficiente para las empresas debido, sobre todo, a las mejoras que hubieron de conceder al personal¹²⁸ y a los continuos aumentos de los precios en las materias primas, de forma que el incremento de los recursos obtenidos tras la elevación de tarifa no se destinaron a intensificar la capacidad de transporte del ferrocarril. A las empresas ferroviarias les afectó especialmente el Real Decreto de 3 de abril de 1919, que establecía la jornada de ocho horas en todos los trabajos y que forzaba, en consecuencia, a aumentar la plantilla. Toda esta serie de circunstancias les obligó a dirigir una nueva instancia, en noviembre de ese año, al ministro de Fomento, en ese momento Abilio Calderón, bajo la presidencia de José Sánchez de Toca. Por entonces, además, les había sido suprimido el derecho de aplicación del 15 por 100 sobre algunas tarifas, que habían estado aplicando a lo largo

¹²⁶ Comín (1988), t. II, p. 580.

¹²⁷ Comín (1996b), vol. II, pp. 168-169, donde se resume el proyecto de Larraz en 1939 para realizar la ordenación de la deuda, mediante la sucesiva emisión de Obligaciones del Tesoro para financiar el déficit, sus ampliaciones y los procesos de conversión de esos títulos por nueva Deuda amortizable que, junto a la Perpetua interior, se convirtieron en el eje de la Deuda pública desde entonces. Además suspendió la amortización de deuda hasta 1946. Como dice el autor citado: «El efecto más visible del arreglo de Larraz fue la disminución de las cargas de la deuda, del 23 al 13 por 100 del total presupuestario, debido a la caída de los intereses y a la suspensión de las amortizaciones».

¹²⁸ En 1919 se concedieron aumentos de salarios que oscilaban entre el 20 y el 35 por 100 de los mismos así como una gratificación extraordinaria de una mensualidad, cfr. Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. I, p. 16 y lo ya tratado en páginas precedentes.

de estos meses anteriores, por haber sido estas aprobadas por el gobierno en fecha posterior a la del Real Decreto de diciembre, si bien las compañías aducían que la solicitud para su aprobación había sido muy anterior y que sólo la negligencia de los poderes públicos había retrasado su aplicación. En aquella instancia se solicitaba un incremento del 35 por 100 adicional al del 15 por 100, para atender todas estas cargas y poder facilitar al capital una mínima remuneración. El siguiente ministro, Amalio Jimeno, fue quien lo llevó al Senado donde fue aprobado un proyecto que preveía un incremento del 50 por 100 en las tarifas de viajeros de primera clase, del 48 por 100 en los de segunda, de 45 por 100 en los de tercera y del 50 por 100 en los transportes de mercancías. Dicho proyecto no fue aprobado en el Congreso donde se produjeron debates interesantes entre Cambó y La Cierva, que mantendrán, y no sólo en las cuestiones ferroviarias, posiciones encontradas durante todo el período, sobre todo en cuanto al modo de proceder al rescate y la elevación de tarifas. A este último aspecto se oponía frontalmente La Cierva y servía a Cambó, también en este proyecto, para buscar la obtención de alguna ventaja en las negociaciones con las compañías pensando en el rescate, como por ejemplo que estas aceptasen la pérdida de las concesiones a perpetuidad, o el sometimiento a las prescripciones del artículo 34 de la Real Orden de 31 de diciembre de 1844 sobre el modo de efectuar el rescate¹²⁹ y algunos otros aspectos de menor importancia.

Mientras el proyecto Jimeno –quien ya había cesado como ministro– estaba siendo discutido en el Congreso, el personal ferroviario manifestó sus deseos de que les fuesen aumentados los haberes entre un 20 y un 150 por 100 según las categorías. Ante la falta de una respuesta concreta, el día 23 de marzo de 1920 los trabajadores se declararon en huelga que apenas duró unas horas, puesto que con esa misma fecha Allendesalazar publicaba una Real Orden autorizando el anticipo reintegrable a las compañías, por cuenta del Estado, de las cantidades a que ascendieran, durante un mes, las mejoras ofrecidas por las mismas a su personal, como ya vimos. La actividad parlamentaria se suspendió el 28 de abril y el proyecto Jimeno quedó en el olvido. Las compañías se lamentaban de esta situación de interinidad que estaba marcada por la precariedad de medios para la explotación.

El sustituto de Jimeno había sido Ortuño, quien había ocupado también el puesto en el gobierno de Dato, hasta septiembre de 1920. Ortuño preparó un proyecto¹³⁰ –este ni siquiera llegó a tomar estado parlamentario– que se basaba nuevamente en un aumento de tarifas «en la medida absolutamente necesaria», para lo cual contemplaba la creación de una Comisión de tarifas que asesoraría al ministro de Fomento. Aseguraba al capital privado un dividendo medio igual al del período de 1909-1913, siendo el Tesoro quien correría a cargo de las deficiencias que se produjesen. A cambio, si hubiese exceso de beneficios se repartiría entre el Estado, las compañías y sus agentes. Este régimen afectaría a las compañías que lo solicitasen, que se comprometían a dejarse rescatar por el producto líquido medio de los últimos cinco años, excluidos los de 1914-1919. Pero lo que se hacía más gravoso a las empresas y convertía el “proyecto Ortuño” en

¹²⁹ “(...) Para determinar el precio de la compra se tomará el término medio de los productos obtenidos durante los cinco años que precedan, y este término será el importe de la anualidad que se pagará a la compañía en cada uno de los años que falten para expirar la concesión”.

¹³⁰ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. I, pp. 22-23.

inaceptable, aunque sólo dispongamos para conocer la reacción de testimonios directos para MZA, no era ninguno de los aspectos destacados sino lo que consideraban era «una pesadísima intervención del Estado en la explotación de los ferrocarriles, sobre todo en la tarificación y en la contabilidad».

La solución del ministro era para Maristany, según expresaba en su correspondencia, «peligrosísima e inconveniente» y ya a mano confiaba a su destinatario «lo de Ortuño no puede ser de ninguna manera»¹³¹. Las mayores dificultades radicaban, por lo que parece, en la base V, donde se preveía «la obligación de las empresas de ferrocarriles de consentir sean intervenidos, técnica y económicamente, todos sus servicios de estadística y contabilidad, los servicios de explotación y las adquisiciones para los mismos, las compras de material fijo y móvil y de tracción, así como la ejecución de las nuevas obras e instalaciones». De igual modo, resultaría poco grato el hecho de que la ampliación y reforma que preparaba el ministro en las Divisiones técnicas y administrativas de ferrocarriles dependientes de Fomento, debía ser satisfecha en sus costes por los concesionarios de ferrocarriles.

Parece que las posturas del Estado y de las compañías eran las que siguen. El Estado no podía asumir las cargas del rescate tal y como estaban formuladas las leyes de concesión, por lo que, mientras se acercaban los plazos de reversión, trataría de controlar a las compañías convirtiéndose en su proveedor de recursos más importante. Las compañías detectaron esas intenciones y –al menos en este momento– se pusieron en contra, planteando que o se rescataban las concesiones o se dejaba libertad para el desempeño de su actividad. Como además eran conscientes de las dificultades que el Estado tenía para efectuar el rescate –hacendísticas y de inestabilidad política– la batalla se libró en lograr los recursos sin la intervención del Estado. Esta decisión se fue transformando con los sucesivos cambios de régimen.

En septiembre de 1920, Espada y Guntín sustituyó a Ortuño. A lo largo de todo este tiempo, las empresas se mostraron disconformes con el sistema de anticipos que, si bien mantenía calmo al personal, incrementaba las cargas de las empresas y dejaba desatendidas otras importantes necesidades¹³². En dicha exposición hacían notar al presidente del gobierno cómo era prueba del interés que para el mercado tenía contar con transportes regulares, el desarrollo que habían comenzado por entonces a adquirir los transportes «por camiones automóviles a precios extraordinariamente superiores a los que resultarían de la aplicación de las tarifas ferroviarias aumentadas».

2.2.1.- El subproducto de los anticipos para la adquisición de material.

En los primeros días de octubre de 1920 se procedió a una nueva disolución de las Cortes y el día 15, por Real Decreto¹³³, se concedían a las compañías anticipos

¹³¹ Carta de Cardenal –subdirector de la red catalana– a Maristany el 9 de abril de 1920 y contestación de este el 10 de abril. C/247/603.

¹³² Exposición dirigida por las cuatro grandes compañías al Presidente del Consejo de Ministros, Sr. Dato, el 24 de junio de 1920. En Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. I, p. 23 y también en C/60/78.

¹³³ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. I, pp. 25-26.

amortizables con interés para la adquisición de material móvil y de tracción. En la exposición previa al articulado se culpaba de la anormalidad de los transportes por ferrocarril a la insuficiencia de locomotoras, coches y vagones, y se hacía notar el papel que correspondía al Estado impedir que se produjese la paralización de los servicios. Estos anticipos tendrían un 5 por 100 de interés anual y serían amortizables en veinte años. Como muy bien señala Muñoz Rubio¹³⁴, este tipo de medidas que adoptaba el Estado tenían, en primer lugar, un marcado carácter intervencionista, pero, en segundo lugar –y eso era lo que verdaderamente preocupaba a las empresas– significaban un importante aumento del pasivo que era controlado por el Estado, como ya vimos en el capítulo anterior, y que hacía peligrar la integridad de su propiedad.

El Estado había intentado recabar información de las compañías para estudiar las necesidades reales de las inversiones que había que realizar y el modo de llevarlo a cabo. Como antes de que se aprobase el Real Decreto sobre los anticipos para adquisición de material móvil, todas las peticiones de datos que el Estado hacía a las compañías se justificaban para solicitar la elevación de tarifas, probablemente las compañías inflaron sus necesidades tratando de inclinar la balanza de la decisión gubernamental hacia la elevación de tarifas frente al anticipo. Al mismo tiempo, Norte hace notar la importancia del anticipo y la necesidad tan grande de recursos que tenían: en 1920 estimaban que el déficit hubiese sido, sin el anticipo, aproximadamente de 18 millones, sin repartir dividendos a los accionistas¹³⁵. Cuando el Estado pide una evaluación del material necesario, las compañías señalan cómo han tenido que suprimir muchos de los servicios que realizaban precisamente por carencia de material motor y móvil, así como por el retraso que se padecía en los talleres de reparación por la reducción de la jornada laboral y por la escasez de algunos materiales o piezas necesarias en los diversos trabajos.

Conocida la decisión del Estado de conceder para la adquisición de material nuevos anticipos reintegrables, las peticiones se mantuvieron –no podía ser de otro modo– y fueron las siguientes¹³⁶:

CUADRO II. 45 NECESIDADES DE MATERIAL MOTOR Y MÓVIL EN LAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS EN 1920

Redes o líneas	Designación unidad	Nº de unidades	Precio medio unidad	Importes parciales
MZA, Norte, MCP y Andaluces	Locomotoras	265	350.000	92.750.000
	Coches	395	80.000	31.600.000
	Vagones	6.590	15.000	98.850.000
Las demás redes y líneas	Locomotoras	40	200.000	8.000.000
	Coches	60	50.000	3.000.000
	Vagones	1.500	10.000	15.000.000

¹³⁴ Muñoz Rubio (1993), t. I, pp. 57-58.

¹³⁵ C/66/110 “Correspondencia sobre datos pedidos por el ministerio de Fomento a MZA para justificar la elevación de tarifas, la situación de material móvil y obras necesarias y un avance de los resultados para 1920”. Septiembre de 1920. Las dos grandes se pusieron de acuerdo sobre los datos a enviar y se preocuparon de cotejarlos entre ellas y con los ofrecidos al Estado en otras ocasiones.

¹³⁶ C/68/115 “Expediente sobre los anticipos que el Estado proporciona a las compañías para la adquisición de material móvil”. Octubre de 1920.

La anterior ocasión en la que tratábamos sobre el material, lo hacíamos estudiando las repercusiones de la guerra sobre las compañías. En octubre de 1920, en un momento en que todavía se dejan sentir los últimos ramalazos de esa difícil coyuntura y surgen las nuevas dificultades, las compañías ofrecen nuevos datos sobre la situación, esta vez con el detalle del material no disponible por encontrarse en talleres.

CUADRO II. 46 ESTADO DEL MATERIAL DE LAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS. 1920

A) LOCOMOTORAS

COMPAÑÍAS	DISPONIBLES	EN REPARACIÓN	TOTAL	NECESIDADES	% REPARACIÓN	DISPONIBLE/KM.
MZA	663	216	879	105	24,57	0,18
Norte	778	157	935	100	16,79	0,21
MCP	66	15	81	20	18,52	0,15
Andaluces	148	58	206	40	28,16	0,11
Sur ¹³⁷	38	8	46	#	17,39	
TOTALES	1.693	454	2.147	265	21,15	

B) COCHES

COMPAÑÍAS	DISPONIBLES	EN REPARACIÓN	TOTAL	NECESIDADES	% REPARACIÓN	DISPONIBLE/KM.
MZA	1.395	200	1.595	50	13	0,38
Norte	1.586	375	1.961	120	19	0,43
MCP	133	30	163	25	18	0,31
Andaluces	524	87	611	200	14	0,40
Sur*	61	6	67	#	9	
TOTALES	3.699	698		4.397		

C) VAGONES Y FURGONES

COMPAÑÍAS	DISPONIBLES	EN REPARACIÓN	TOTAL	NECESIDADES	% REPARACIÓN	DISPONIBLE/KM.
MZA	19.229	2.000	21.229	1.850	9,42	5,25
Norte	19.942	2.258	22.200	2.000	10,17	5,42
MCP	1.418	200	1.618	720	12,36	3,30
Andaluces	4.991	178	5.169	2.020	3,44	3,82
Sur*	548	148	696	#	21,26	
TOTALES	46.128	4.784		6.590		

Observamos que, sobre todo en el caso de las locomotoras, que la mayor parte de las empresas, se encontraban con serias deficiencias para el desempeño de su actividad. Los cocientes que nos facilitan estos nuevos datos reducen los que presentábamos páginas atrás y acentúan cuanto hemos visto. De forma que las compañías estaban necesitadas de material, el Estado se hizo eco de estas necesidades y el negocio ofrecía excelentes perspectivas para a los fabricantes de material ferroviario.

Resulta interesante observar que MZA era accionista de la Maquinista; que los banqueros, que ocupaban sillones en los Consejos de las empresas ferroviarias, participaban también en los Consejos de Administración de muchas industrias de estas,

¹³⁷ A la hora de contar las necesidades de esta empresa se contabilizan junto con las de Andaluces.

¿qué intereses defendían?, ¿cuáles los que ponían en primer lugar?, carecemos de datos para poder entender con detalles cuantas ideas sugieren esos interrogantes puesto que desconocemos los informes que pesaban en las decisiones para la adquisición de material, sí existían concursos–subasta públicos, pero ignoramos, la mayor parte de las ocasiones y para todas las empresas, las ofertas que se presentaban. Los pliegos de condiciones del material a adquirir se entregaban en las embajadas de determinados países, así como en la Dirección general de Obras Públicas.

El Real Decreto preveía la creación de una Comisión oficial dependiente del ministerio de Fomento que tenía como fin aceptar o rechazar las propuestas que presentaran las compañías del material que considerasen necesario¹³⁸.

El hecho fue que, con arreglo a los anticipos, las empresas intentaron pagar material que ya tenían contratado con anterioridad a la aprobación del Decreto: ese fue el caso en MZA de una locomotora de la Sociedad Hannoveriana de 200.000 pesetas, el de otras 15 encargadas a la American Locomotive que supusieron un desembolso de 5,5 millones de pesetas y de 50 encargadas a la Maquinista de Barcelona en 1918 con quien no se fijaron ni plazos de entrega ni precios «resolución arriesgada en verdad, para los intereses de la compañía, pero beneficiosa para los generales del país, por el apoyo prestado a la industria nacional»¹³⁹, el precio de cada una de estas lo calculaban entre las 420.000 y 450.000 pesetas. En total unos 28 millones de pesetas. La comisión dictaminadora del ministerio excluyó, de estos pedidos que se señalaban, aquellas locomotoras que hubiesen entrado en servicio antes de la publicación del Real Decreto. Asimismo rechazaron el procedimiento que se había seguido en la contratación de las máquinas de la Maquinista «por desusado e incompatible con las normas que tiene establecidas la Administración pública» y redujeron sustancialmente sus precios a los ofrecidos por otros pedidos de casas extranjeras¹⁴⁰, todo lo cual limitaba las pretensiones de la compañía a unos 11,6 millones para la adquisición del material contratado antes de la publicación del Real Decreto¹⁴¹. Es este conflicto de las locomotoras de la Maquinista quizá el más claro del posible entendimiento entre ambas empresas. Además de las que el Estado admitía, se contrataron otras 25 locomotoras a la casa Henschel & Sohn de Cassel, con las condiciones ya vistas, por un total de 8,4 millones. Con cargo al anticipo también se pagaban los derechos de aduanas y otros impuestos. En el caso de esta adquisición sí conocemos otras propuestas y sus precios aunque desconocemos los motivos que inclinaron la balanza a favor de esta empresa alemana¹⁴². Por una instancia que se dirige al ministro de Fomento pidiendo que la

¹³⁸ Comín (1995a). En ese sentido se puede aceptar la opinión del autor reseñado, quien adjudica a esa comisión el papel decisivo.

¹³⁹ C/68/122 “Expediente sobre la adquisición y adjudicación de locomotoras y los criterios de su adquisición según el Real Decreto de 15 de octubre de 1920”. 30 de septiembre de 1920-27 de enero de 1922.

¹⁴⁰ En este caso los de Henschel & Sohn de Cassel de 3,75 pesetas por kg de locomotora en vacío y 2,50 por kg de tender

¹⁴¹ La adjudicación de esa cantidad se efectuó por el R. D. 14 de febrero de 1921.

¹⁴²

reforma arancelaria no afectase a los pedidos que se hubiesen formulado anteriormente, conocemos los pedidos realizados por el resto de las grandes compañías y las empresas beneficiadas¹⁴³. La compañía Norte tenía pedidos un total de 50 locomotoras a las casas siguientes: Linke Hoffman de Breslau, la Hannoverche de Hannover y Henschel & Sohn de Cassel, con un coste total de 19.311.423,65. Andaluces había adquirido 65 locomotoras que había adjudicado a las siguientes empresas: la casa Schwartzkopff de Berlín, A. Borsig de Berlín, la Hannoverche de Hannover, la sociedad franco-belga Croyer y talleres belgas de Seneffe y a la sociedad The Balwin Locomotive. El coste total de sus adquisiciones fue de 19.353.160 pesetas. MCP adquirió 14 máquinas que se repartieron a la sociedad Sächsische Maschinenfabrik A. G. vorm Richard Hartmann de Chemnitz y a la casa Linke Hoffmann de Breslau. Su coste total 4.301.776 pesetas.

Considero de interés remarcar cuáles eran las empresas que abastecían en estos años el mercado español, en este caso todas extranjeras. Si comparamos los encargos con las supuestas necesidades fijadas antes de que se optase por la solución de los anticipos, vemos que, en el caso de las dos grandes, el material solicitado en su día o se había exagerado o cuando se vio la solución aprobada comprendieron que no se encontraban en condiciones de restablecer los anticipos para todo ese material. En el caso de las otras

CASAS CONCURSANTES	PRECIO KG MÁQUINA TÉNDER		MONEDA	CAMBIO EN PTS A 15.I.1921	PRECIOS EN PTS MÁQUINA TÉNDER		CONDICIONES
Sociedad Franco-Belga	7,51	4,80	Francos belgas	0,4920	3,695	2,362	No comprende gastos de descarga en puerto español
Sociedad suiza Winterthur	4,50	2,94	Francos suizos	1,18	5,310	3,469	No comprende piezas de recambio
North British Locomotive	0,2025	0,1573	Libras esterlinas	28,18	5,707	4,433	Franco bordo Glasgow
Tipo F	0,589		Dólares	7,49	4,412		Sobre muelle N York Cifpuerto español id 1ª id 2ª
American Locomotive	0,628		Dólares	7,49	4,704		
Tipo A	0,865	0,920	Dólares	7,49	6,479	6,891	
Henschel & Sohn	3,75	3,50	Pesetas	1,00	3,75	2,50	Material montado sobre vía española estación de Port Bou.
	30	20	Marcos	0,1110	3,33	2,22	
William Beardmore*	45,46	45,46	Peniques	0,1174	5,337	5,337	Puerto de Glasgow
	49,78	42,85	Peniques	0,1174	5,844	5,31	
Linke-Hoffmann-Werke	3,75	2,50	Pesetas	1,00	3,75	2,50	Material montado sobre vía española estación de Port Bou.
	30	20	Marcos	0,1110	3,33	2,22	
Baldwin Locomotive	0,68	0,342	Dólares	7,49	5,093	2,562	No comprende gastos de descarga ni de montaje

*enviaba dos propuestas

Fuente: C/68/122. "Material contratado por la compañía MZA al promulgarse el R. D. de 15 de octubre último". 24 de enero de 1921.

¹⁴³ C/68/122 "Instancia de las compañías al ministro de Fomento pidiendo la exención del arancel para la adquisición de máquinas". 21 de junio de 1921. Así mismo puede encontrarse en los R. D. de 11 y 14 de febrero en los cuales se aprobó la adjudicación a esas casas y sus costes. En la lucha por reducir costes, las empresas ferroviarias no dejaron pasar ni una sola oportunidad; como ese material todavía no había entrado en España, aunque la concesión incluidos los impuestos y aduanas, fuese previo a la reforma arancelaria, no querían verse gravados por un impuesto posterior.

dos, ninguna de las soluciones les afectaba demasiado como para falsear este tipo de datos pues ya habían subido sus tarifas hasta las máximas legales y se mostraban remisas a aplicar sobre ellas nuevos aumentos pues temían perder mercado, y por eso sus peticiones primeras se adecuaron en mayor medida a la realidad.

Sobre el resto del material adquirido por las empresas con cargo al anticipo disponemos de diversos documentos de los concursos y expedientes de las adjudicaciones a las casas de construcción con sus costes¹⁴⁴. En el caso de MZA la serie es más completa puesto que alcanza todos los pedidos efectuados, con cargo al anticipo, hasta septiembre de 1923¹⁴⁵. Como en el caso de las locomotoras, también se cargó al anticipo material contratado con anterioridad. MZA solicitó, en una primera ocasión, 1.250 vagones de diversos tipos, 10 coches de lujo y 20 furgones para trenes de viajeros. La construcción de los 1.250 vagones se repartió entre la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles de Beasain (9.530.000 pesetas), la Sociedad Material para ferrocarriles y construcciones de Barcelona (3.900.000 pesetas), la Sociedad de Construcciones Metálicas del Llobregat (1.106.400 pesetas) y la Sociedad Española de Construcción Naval (3.321.200 pesetas). En total 17.857.600 pesetas¹⁴⁶. Cuando el Estado aprobó la adjudicación de estos vagones, anticipó otros 9.643.500 millones de pesetas para material ya contratado que consistía en 720 vagones de dos tipos. Los 10 coches de lujo fueron otorgados, en principio, a la empresa belga La Brugeoise, con un desembolso de 1.385.694 pesetas, pero el Real Decreto en el que se aprobaban algunas de dichas propuestas se decía que «las nuevas disposiciones arancelarias» convertían en más favorable el proyecto de construcción española por parte de la SECN al precio de 1.825.000 pesetas¹⁴⁷.

Los 20 furgones se adjudicaron a E. Grasset y C^a por 560.000 pesetas. Además de este material, el Estado concedía un anticipo a MZA de 22.363.323,50 pesetas para parte del material contratado con anterioridad, en concreto, aquel que no se encontraba prestando servicio –y ya había sido encargado– antes del 1 de enero de 1921. En esa situación MZA tenía 11 coches pendientes de un pedido de 55 en noviembre de 1916 a Cardé y Escoriaza de Zaragoza; 120 coches de diversos tipos también de noviembre de ese año, de los cuales no habían recibido ninguno, contratados con la Sociedad Material para ferrocarriles y construcciones; 50 coches contratados en noviembre de 1919 a la

¹⁴⁴ C/68/123 “Expediente sobre la adquisición y adjudicación de vagones”. 30 de noviembre de 1920–20 de junio de 1921. Y C/68/124 “Expediente sobre la adquisición de coches y furgones”. 30 de noviembre de 1920–16 de julio de 1921.

¹⁴⁵ C/68/126 “Instancias solicitando al ministro de Fomento los anticipos concedidos para la adquisición de material móvil”. 13 de abril de 1921-5 de julio de 1923.

¹⁴⁶ Gaceta de Madrid, nº 65, 6 de marzo de 1921, pp. 772-773. Estos pedidos se habían solicitado muy poco tiempo después de la aprobación del R. D. El 8 de septiembre de 1920 se presentó por parte de MZA un escrito informando de todas las necesidades de la compañía al Ingeniero Jefe de la 2ª División Técnica y Administrativa de ferrocarriles. C/68/120 “Informe elevado a la inspección técnica de ferrocarriles por MZA para la concesión de anticipos que cubran las necesidades de adquisición de material móvil”.

¹⁴⁷ Gaceta de Madrid, nº 147, 16 de julio de 1921, pp. 304-305.

American Car quien tampoco los había entregado y 200 furgones a la Sociedad Material para ferrocarriles y construcciones¹⁴⁸.

Norte solicitó la entrega de 1.450 vagones de diversos tipos. Estos fueron repartidos, como en el caso de MZA, entre distintos talleres que habían constituido la Agrupación de Constructores españoles¹⁴⁹. La CAF de Beasain construiría 825 vagones de dos tipos por un importe total de 11.966.500 pesetas; los Talleres de Miravalles de Bilbao, 300 vagones por un importe de 4.676.000 pesetas; la sociedad Construcciones metálicas del Llobregat, 50 vagones por un importe de 700.000 pesetas; los Talleres de Palencia, 125 por un importe de 1.930.000 pesetas; los talleres Herederos de Ramón Múgica de San Sebastián, 50 vagones por 749.000 pesetas; los talleres Rodríguez e Iriarte de Irún, 50 unidades por 749.000 pesetas y, por último, los talleres de Domingo de Orueta de Gijón otros 50 vagones por 700.000 pesetas. Como con MZA, cuando fue aprobada esta petición, el Estado asumió otra anterior de 280 vagones¹⁵⁰. Quizá llame la atención en este caso, si lo comparamos con MZA, el elevado número de talleres que intervienen en la construcción, muchos de ellos de más reducidas dimensiones que las grandes empresas del sector. La Asociación de productores tenía que contentar a todos. Una estrategia de difícil interpretación, salvo que existiese algún tipo de “obligaciones” entre ferroviarios y constructores, por los efectos negativos que pudiesen derivarse de disponer de material de tan diversos fabricantes. Sí se observa en ambos casos, salvo alguna excepción, que casi todos se encuentran en lugares donde la red ferroviaria era de la propia compañía, probablemente para abaratar costes en la entrega del material.

Además de estos vagones, también se incluyeron 60 coches de diversos tipos que se repartieron la SECN y la sociedad Material móvil y construcciones y 70 furgones de dos tipos que se adjudicaron a E. Grasset y C^a. El montante de este anticipo ascendió a 12.662.000 pesetas. Al igual que en el caso anterior y con las mismas condiciones, lograron anticipos para material contratado con anterioridad que nos sirven, al menos, para comparar la política y posibilidades de inversión de una y otra empresas. A Norte por este concepto se le otorgó un anticipo de 8.656.525 pesetas para financiar 38 coches de diversas clases contratados a Cardé y Escoriaza y 30 coches y 50 furgones contratados a la sociedad Material para Ferrocarriles y Construcciones¹⁵¹, por los 22,3 millones de pesetas de MZA.

Hemos anotado cómo, con anterioridad a la concesión de los anticipos, siempre MZA dispuso de mayores cantidades de material contratado. Si comparamos el material que Norte solicita antes de disponer del anticipo con el que adquiere después, observamos que las necesidades que tenía de material eran incluso mayores que en MZA. Lo cual nos permite concluir que para Norte resultó muy difícil, durante los años de la guerra

¹⁴⁸ Tendremos que volver sobre algunos detalles de estos aspectos, cuando hayamos conocido las peticiones, las necesidades, de la compañía del Norte.

¹⁴⁹ Dicha agrupación se constituyó por convenio privado entre diversas casas constructoras de material, el 17 de enero de 1921. No dispongo de más datos sobre este grupo, si bien su fecha de constitución resulta suficientemente significativa. Sí sabemos que la oferta que presentaron para la construcción de los 1.450 vagones de MZA resultó ser la más económica.

¹⁵⁰ *Gaceta de Madrid*, n° 65, 6 de marzo de 1921, pp. 773-774.

¹⁵¹ *Gaceta de Madrid*, n° 147, 16 de julio de 1921, pp. 303-304.

mundial, la correcta gestión de la empresa. Como hemos tenido ocasión de ver en el capítulo anterior, y en las cuentas de resultados ofrecidas en este, los años 1917 y 1918 resultaron deficitarios. En esas condiciones, y a falta de documentación directa de la empresa que lo pruebe, bien podemos inferir que, si se adquirió algo, fue el material absolutamente imprescindible y que probablemente no pudiesen dedicarse cantidades para la amortización. Por otro lado, los retrasos en la entrega del material por parte de las empresas constructoras en los años de la guerra, nos hablan de las dificultades reales que existieron para el aprovisionamiento de determinadas materias primas y para un normal desempeño de la explotación de la red.

Las inversiones del Estado, y no habían hecho sino comenzar, fueron fuertes. Aquí, y así lo hemos dicho en otras ocasiones, fue cuando, de forma más clara, se comenzó a constituir un patrimonio público en las empresas concesionarias. La deuda que se creaba nunca iba a ser restituida y esto es presumible que lo supiesen las dos partes. El decreto preveía su devolución en unos plazos y la intervención en las recaudaciones «para asegurar el pago de las anualidades», pero siempre que previamente esas recaudaciones hubiesen cubierto todos los costes de explotación y las cargas financieras. Además, en el caso de que se procediese al rescate, las empresas quedaban liberadas del pago de las anualidades pendientes. Tanto los anticipos para personal como estos de material se arrastrarán en los balances hasta el final con muy escasas variaciones. Las peticiones se efectuaron calculando con recuperar los servicios que se habían suprimido a consecuencia de la escasez de material, principalmente en el tráfico de viajeros.

Como era presumible las reacciones en contra de las compañías tampoco se hicieron esperar demasiado. En *El Sol* del 25 de noviembre de 1920, Luis Olariaga –quien en la Dictadura formará parte del Consejo Superior de Ferrocarriles como representante de los intereses de las corporaciones mineras y, en definitiva, un partidario de la gestión pública– escribía un artículo que publicaba así: *Un decreto nulo. ¿No quieren adquirir el material necesario las compañías ferroviarias?* En él llamaba la atención sobre una situación que se había producido al aprobar el gobierno el régimen de anticipos con las condiciones de reintegro, y que consistió en la reducción de las peticiones realizadas por las empresas respecto a las necesidades que presentaron cuando defendían el aumento de las tarifas. El transcurso de los meses le privaría de razón en este punto o quizás las compañías transformaron su política por el influjo de la opinión pública. En el artículo referido se encuentran otros aspectos más interesantes a los que nos hemos referido en líneas anteriores. Olariaga sostenía que, con la adquisición de material, se aspiraba a realizar tres formidables negocios: el primero que la ampliación de capital que necesitaban todas las empresas ferroviarias corriese a cargo de la nación, el segundo «colocar a precios fabulosos en los ferrocarriles el material fijo que fabrican algunas industrias en las cuales nuestros magnates ferroviarios se hallan fuertemente interesados» y, por último, la creación de una «compañía alquiladora de material móvil» cuyo papel sería el de encargarse de administrar las anualidades que se destinaban a la adquisición de este material. Quizá este último aspecto reseñado resulte el más enigmático, y, para su perfecta comprensión, en primer lugar convendría aclarar el concepto de compañía alquiladora de material. Es probable que apuntase con esos términos algo similar a lo que después sería la Agrupación de Constructores Españoles y

en definitiva, tratase con ello de apartar a las empresas de la gestión de los recursos del Estado en la financiación del material para la explotación de las redes¹⁵².

Decíamos que para MZA disponíamos de alguna relación del material solicitado con cargo al anticipo hasta septiembre de 1923, además de las que ya hemos referido con anterioridad. Por lo tanto, el material referido a continuación fue solicitado a partir de abril de 1921 y ascendió a 54 locomotoras, 1.970 vagones, 191 coches y 220 furgones, que tuvieron, según los presupuestos iniciales un coste aproximado de 74 millones de pesetas. Sobre las casas constructoras de este nuevo material me parece que no tiene mayor interés repetir lo que ya hemos venido observando, o al menos con el mismo detalle. Quizá lo más interesante esté en las locomotoras. De estas 54, 25 fueron construidas por Henschel & Sonh de Cassel (46,29 por 100), 19 por la Maquinista Terrestre y Marítima (35,18 por 100) y 10 por la American Locomotive (18,51 por 100). En el resto de material nos encontramos con las casas habituales Material para ferrocarriles y construcciones, Cardé y Escoriaza, CAF, SECN, Construcciones metálicas del Llobregat, E. Grasset y C^a y la American Car con una débil presencia en la construcción de 50 coches.

Hay que señalar que, además de las cantidades que procedían del anticipo y que se invertían en material, al menos algunas compañías, destinaron a ese concepto parte de sus fondos, si bien no soy capaz de concretar más, salvo una referencia aislada a MZA en 1921, momento en el que de los 21.170.015,05 pesetas que se satisficieron por adquisición de material móvil, 9.477.041,05 correspondieron a los anticipos y el resto, es decir, 11.692.974 pesetas, a los recursos propios de la compañía¹⁵³.

Todo este incremento de material explica el aumento de tráfico que estaban experimentando las redes. Por otra parte, en algunas ocasiones desde el ministerio de Fomento se solicitaba a las empresas que repusieran algunos servicios que con el tiempo y debido a la escasez de material habían sido suprimidos, motivo que se añadía a la hora de hacer notar las necesidades de material¹⁵⁴. Sin estos anticipos y con las necesidades acumuladas que rompieron en 1920, a consecuencia de lo acontecido en los años previos respecto a las mejores condiciones de que debía disfrutar el personal y la de ampliar el parque móvil, las empresas ferroviarias, no sólo hubiesen sido deficitarias en los resultados de la explotación, sino que no hubiesen logrado modernizar el material. De

¹⁵² C/68/121 “Correspondencia interna de la compañía sobre la asignación de material móvil de nueva adquisición y previsión de nuevas asignaciones para su adquisición”.

¹⁵³ C/68/119 “Instancias y certificaciones hechas ante los ministerios de Fomento y Hacienda para el cobro de los anticipos concedidos para la concesión de material móvil”. 25 de mayo de 1921–24 de marzo de 1924. En este caso se trata de dos cartas que dirige el jefe de Contabilidad General a Maristany, los días 18 y 25 de marzo de 1922.

¹⁵⁴ C/71/57 “Correspondencia entre el Sr. Maristany y el ministro de Fomento –en ese momento La Cierva– sobre la necesidad de poner en circulación los trenes rápidos y la necesidad de adquisición de locomotoras y su financiación”. 29 de abril de 1921. También C/68/117 “Estudio sobre la necesidad de ampliación de locomotoras, coches y furgones”. 22 de julio a 21 de septiembre de 1921.

todo esto pienso que eran perfectamente conscientes las empresas y lo utilizaban como argumento frente al Estado para reclamar nuevas elevaciones de las tarifas¹⁵⁵.

2.3. De sobresalto en sobresalto: el nombramiento de La Cierva.

El magnicidio de Dato obligó a un cambio de gobierno; la presidencia recayó nuevamente sobre Allendesalazar –12 de marzo de 1921– quien, sorprendentemente, nombró a La Cierva para ocupar la cartera de Fomento. En su anterior etapa de gobierno, los ministros nombrados con ideas diferentes a las de las compañías, al menos eran partidarios de proceder a la elevación de tarifas. En esta ocasión fue La Cierva el designado para ese puesto. Había pronunciado discursos parlamentarios en contra de las empresas ferroviarias y de la elevación de las tarifas, había acusado a los directivos de las empresas de incentivar los movimientos de protesta de los ferroviarios para obtener así los recursos deseados, había organizado importantes campañas de prensa con las que trató de movilizar a la opinión pública en contra de las compañías ferroviarias y de sus intereses, de modo que este nombramiento sembró la inquietud en los Consejos de las empresas ferroviarias¹⁵⁶. Sus intenciones no resultaban claras, y Cambó en sus Memorias escribió que trataba de lograr, con sus medidas de obras públicas, el prestigio necesario para convertirse en el líder del partido conservador¹⁵⁷.

Una vez más fueron las reivindicaciones laborales las que propiciaron las primeras medidas del nuevo ministro, amén de continuar con los anticipos, como hemos visto, y la prórroga del Real Decreto de 26 de diciembre de 1918. Las mejoras salariales que habían logrado no se incorporaron a los haberes fijos y los obreros pedían que se reconociera el carácter permanente de sus nuevos sueldos con el fin de que sirvieran de base para la percepción de los derechos pasivos. La Real Orden de 10 de abril de 1921 consolidaba los nuevos haberes del personal y el gobierno adquiría el compromiso de adelantar los recursos necesarios hasta que se estableciese el nuevo régimen ferroviario. Todas estas medidas de carácter legislativo no significaban otra cosa, a largo plazo, que un incremento de penetración del Estado en los asuntos internos de las empresas para restarles autonomía decisoria.

Aunque La Cierva efectuó una serie de consultas con las compañías ferroviarias, luego no tuvo demasiado en cuenta las indicaciones que estas le presentaron¹⁵⁸ y, en

¹⁵⁵ C/71/177 “Informe enviado al Sr. Alvarado –presidente del Consejo de Administración de MZA– sobre la elevación necesaria de tarifas para 1922”. 20 de junio de 1922. También C/70/133 “Correspondencia entre el Sr. Valenciano –subdirector de Obras Públicas– y el director gerente de MZA adjuntando datos sobre los resultados probables del ejercicio de 1921 para las compañías Norte y MZA”. 11 de enero de 1922.

¹⁵⁶ La Cierva el día 23 de marzo de 1920 –día de huelga ferroviaria– había dirigido un feroz ataque en el Congreso contra las compañías, los Consejos y direcciones; casi había pedido la cabeza de Maristany y presentó una proposición individual declarando la responsabilidad de las compañías en la huelga; la inmediata incautación de las líneas por el Estado y el castigo a los culpables. En parecidos términos se expresó Alcalá Zamora.

¹⁵⁷ Cambó (1987).

¹⁵⁸ C/71/170 “Contestación al cuestionario enviado por el ministro de Fomento, Juan de la Cierva, sobre el rescate por el Estado de las líneas”. 27 de mayo a 3 de junio de 1921. Así mismo C/71/158 “Cuestionario enviado a las compañías por el ministro de Fomento y contestaciones de MZA y Norte a ese

mayo de 1921, sometió al Congreso un proyecto de ley sobre transportes, obras públicas y fomento de la riqueza nacional, en cuyo artículo primero –desarrollado en veinte bases– se refería al nuevo régimen ferroviario¹⁵⁹. Ese proyecto preveía la creación del Consejo Superior de Ferrocarriles, con amplias facultades, que dependía directamente del gobierno. Además establecía un consorcio entre el Estado y cada compañía para su explotación y mejora: el Estado era quien facilitaba los fondos y se aseguraba el 5 por 100 de interés a sus aportaciones, mientras que a las compañías les reportaría un 3 por 100 fijo del capital que aportasen en el consorcio, y un 2 por 100 preferente en función de los resultados. El capital de aportación de las empresas al consorcio, se calcularía mediante la cotización media de sus acciones durante los diez últimos años, mejorándola en un 10 por 100 del valor nominal de las acciones como precio deafección, si es que el de la aportación excedía del 75 por 100 de este valor nominal. Las tarifas las fijaría, a propuesta de cada compañía, el Consejo Superior quien debería someterlas a la resolución del ministro, y habían de ser suficientes para que dejaran cubiertos los gastos, las cargas, pensiones, los dividendos a las acciones, etc. El Estado se reservaba la facultad de adquirir todas las acciones de las compañías y así quedaría hecho el rescate. Se preveía la emisión de Deuda especial por el Estado –aspecto este que fue criticado por Romanones– y la creación de la Caja especial de valores ferroviarios para la gestión de todos los asuntos financieros, que dependería del ministro de Hacienda quien –a través del Consejo Superior– se relacionaba con el de Fomento. El proyecto no fue aprobado debido principalmente a las durísimas críticas que de él hicieron Cambó y Maura quienes, entre otros aspectos, no compartían la fórmula de la adquisición de las acciones como modo de efectuar el rescate.

Las compañías en este tiempo temieron verdaderamente por su continuidad como lo prueba la correspondencia que mantuvieron en esas fechas algunos directivos del más alto escalafón de MZA¹⁶⁰. Maristany solicitaba el 9 de junio de 1921 a Lisle –perteneciente al comité de París de esta empresa– «que por las relaciones de ustedes se haga alguna indicación *por la vía que usted sabe* para que no se pretenda dar carácter obligatorio para las compañías a la aceptación de la nueva ley (...). Considero que no sólo es este el momento oportuno para esta gestión sino que la entiendo indispensable para la defensa de nuestros intereses». Continuaba diciéndole que sabía que Maura y Cambó habían preparado buenos discursos de oposición pero que, a pesar de eso, tanto el presidente –J. Alvarado– como Bauer, consideraban también necesaria esa, para nosotros, misteriosa gestión. Alguna luz sobre el contenido de la misma nos aporta la contestación fechada en París el día 15, donde Lisle le dice que «ha pasado el momento de esperar sentados hablando mal de los diplomáticos en lugar de recurrir a sus buenos servicios», aunque les parecía peligrosa su intervención. Maristany tuvo que volver a escribir el día 17 insistiendo y Lisle, en la contestación del 20, le comunicaba que «la

cuestionario y anejos al cuestionario”. 1 de mayo a 8 de mayo de 1921. C/71/159 “Estudio sobre fórmula propuesta por el ministro de Fomento a las compañías para la prima supletoria y estudio por parte de la compañía MZA”. 8 de mayo de 1921.

¹⁵⁹ Para el texto del proyecto, Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. I, pp. 50-53. Un estudio detallado sobre el proceso de elaboración y las discusiones internas entre el Gobierno y las empresas en Fernández Pérez (1995), pp. 131-152. Sobre el debate parlamentario que se estableció: Comín (1988), t. II, p. 719. Ortúñez (1992), pp. 307-319.

¹⁶⁰ C/247/603. “Correspondencia de Eduardo Maristany sobre el desarrollo del problema ferroviario con René Lisle”. Septiembre de 1917 a septiembre de 1921.

gestión ya ha sido hecha». Los extremos exactos de esos procedimientos los desconocemos pero probablemente tengan que ver con las «graves secuelas indirectas» que para el país tuvieron los continuados déficit del Estado a que hace alusión el profesor Comín¹⁶¹. Las compañías, por otro lado, continuaban dando la batalla de las tarifas pues el problema no terminaba con la adquisición de material para lo cual habían recibido los anticipos, sino que, en buena medida, este se debía a la insuficiencia de las instalaciones ferroviarias que habían sido concebidas para unas necesidades de tráfico muy inferiores. El adecuar el ferrocarril a sus nuevos requerimientos suponía costosísimas obras de lenta ejecución que se hacían cada vez más indispensables.

2.4.- En los prolegómenos del Estatuto ferroviario.

Los desgraciados acontecimientos de la guerra de África, en julio de 1921, originaron una crisis política y el 13 de agosto se constituía un nuevo gobierno que presidía Antonio Maura y del que formaban parte Cambó –en Hacienda– y La Cierva –en Guerra–, es decir, los tres grandes protagonistas del último debate público sobre el problema ferroviario. El ministro de Fomento en este gobierno era José Maestre. Transcurrido el verano comenzó a circular un proyecto de «ordenación ferroviaria», sin firma, cuya autoría siempre se atribuyó al propio Maura quien, al parecer, lo habría encargado a su vez a Antonio Flores de Lemus y que fue presentado a la comisión del Congreso de los Diputados en noviembre¹⁶². En este proyecto se puede observar, de nuevo, esa doble distinción de lo que se entendía por el problema, lo anunciábamos al estudiar la época de Cambó, que se manifiesta en una duplicidad de las tendencias para proceder a su resolución¹⁶³. Contemplaba la creación de un Consejo Superior, en quien se confía el arreglo de los aspectos coyunturales, para lo cual se le otorgan muy amplias atribuciones¹⁶⁴, y establecía –hasta que se procediese al rescate– un régimen de comunidad entre el Estado y cada compañía. Las compañías se quejaban de que las facultades que se entregaban a este Consejo eran tan excesivas que convertían en irreal la aspiración que recogía el proyecto de dejar expedita la gestión industrial a las empresas. La aportación de las compañías en esa comunidad se establecía con arreglo al valor real y al de ese momento del establecimiento y la del Estado según las inversiones que fuese haciendo, pues a su cargo quedaban las mejoras y ampliaciones. El cálculo y fijación de las tarifas correspondía al Consejo Superior, y debían bastar para cubrir los

¹⁶¹ Comín (1988), t. II, p. 1183 y (1994a) p. 294.

¹⁶² Para un estudio pormenorizado de las tareas ferroviarias de Flores de Lemus, cfr. Damas Rico (1976).

¹⁶³ Para el texto del proyecto, Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. I, pp. 56-62.

¹⁶⁴ Previstas en la base III del proyecto y que se sustentan en la declaración de principios que suponía la primera base, donde se recordaba que el Estado era el propietario de todos los ferrocarriles, tanto los que ya estaban construidos, como los que se llevasen a término a partir de entonces. Por el mismo motivo, era al Estado a quien correspondía hacer y costear “las adquisiciones de material y las obras que estime necesarias para adaptar a las públicas conveniencias del tráfico los ferrocarriles existentes en la actualidad”. Si después de esto no se concedían amplias atribuciones al organismo estatal previsto para llevarlo a cabo, no tenía sentido el proyecto. Todo esto puede explicarnos que la primera decisión que adoptase Argüelles fuese la de aprobar por Real Decreto el Consejo, o lo que es lo mismo; optar, para resolver el problema, en primer lugar por la parte coyuntural pero introduciéndose en lo más profundo de lo estructural al ir haciendo perder a los concesionarios capacidad de gestión.

gastos, cargas, pensiones y un rédito a las aportaciones del Estado y las compañías. El reparto de beneficios se establecía de modo distinto según se tratase de compañías en las cuales el valor real del establecimiento excediese o no del capital que se hubiese obtenido con la venta de obligaciones hipotecarias. En el primer caso –después de pagados los gastos, pensiones y cargas– se otorgaba al concesionario un derecho de preferencia máximo del 3 por 100 sobre el capital acciones desembolsado, repartiéndose el remanente entre el Estado y la compañía, y debiendo esta reintegrar al Estado una parte de lo que hubiese costado la amortización de obligaciones que estuviera en relación con la respectiva aportación del Estado. En el segundo caso –después de pagados gastos y pensiones– se repartía el excedente entre el Estado y la compañía en proporción de sus aportaciones y las cargas las soportaba esta íntegramente.

El rescate se preveía a partir de los rendimientos del decenio anterior a la fecha que se estableciese, pasando las cargas al Estado cuando se tratase de compañías de activo saneado, es decir, aquellas cuyo valor de establecimiento fuese superior al capital obtenido por obligaciones hipotecarias. El proyecto de Maura también creaba una Deuda especial ferroviaria para que el Estado obtuviese sus capitales de aportación en la comunidad formada. Este proyecto no llegó a tomar estado parlamentario, si bien, como es ya sabido, fue referente directo para el Dictador que estaba por llegar.

Las compañías se mostraron muy poco conformes con el proyecto y en particular con las atribuciones que se concedían al Consejo Superior. El papel minoritario que tenían en él sus representantes, lo que significaba de incremento de la burocratización y, en consecuencia, de los gastos, así como la pérdida de eficiencia en muchos de los asuntos que requiriesen decisiones rápidas, eran algunos de los aspectos que no aceptaban. Se lamentaban asimismo de las múltiples dificultades que el Estado les creaba y de que no les permitiesen poner el precio de venta de su producto –los transportes– en armonía con el coste del mismo. De entre estas merece la pena destacar la R. O. de 13 de diciembre de 1921 que obligaba a Norte, MZA, MCP y Andaluces a emplear carbones minerales de producción nacional en una proporción del 85 por 100 de su consumo total. Desconozco la incidencia que una medida de este estilo pudo tener sobre los costes, si bien ya dijimos con anterioridad que el consumo de carbón se incrementó dada la mala calidad de los autóctonos para el proceso de combustión de las máquinas.

Pero como viene siendo ya habitual en este recorrido que estamos efectuando, ese gobierno de agosto murió en marzo de 1922. El nuevo gabinete, bajo la presidencia de Sánchez Guerra, designó para ocupar la cartera de Fomento a Argüelles, quien, a la semana de su nombramiento, creó por Real Decreto el Consejo Superior Ferroviario que, como se decía en el artículo primero, tenía como finalidad «estudiar y proponer al gobierno las resoluciones que deban adoptarse en relación con los ferrocarriles de servicio general y uso público». Poco tiempo después en las Cortes se aprobaba una ley llamada «Fórmula económica» que facultaba al gobierno para acordar, previo informe del Consejo, la elevación de tarifas necesaria para compensar los anticipos para el personal. Por lo tanto, en estos meses de marzo y abril el Consejo Superior pasaba a estudiar la elevación de tarifas «habida cuenta de la situación de las compañías» y el nuevo gobierno, que hacía suyo el proyecto de «Ordenación Ferroviaria» redactado por Maura con alguna ligera modificación, lo presentó al Senado de donde salió aprobado con muy ligeras variantes. En las Cortes presentó un voto particular el que en el gabinete siguiente sería ministro de Fomento –Gasset–, pero, al discutirse el articulado del

proyecto, Sánchez Guerra hubo de dejar el poder y el proyecto de nuevo quedó abandonado. Por el lado del Consejo Superior se emitió un informe proponiendo un aumento del 13,5 por 100 para compensar el anticipo, pero esto tampoco se llevó a término, en parte porque el gobierno no lo aceptó.

En los meses que transcurrieron hasta el golpe de Primo de Rivera, las únicas medidas que se adoptaron fueron las de prorrogar los efectos del Real Decreto de 26 de diciembre de 1918 que había autorizado la elevación de las tarifas en un 15 por 100. En junio de 1922 se redujo el porcentaje de carbones de producción nacional que debían adquirir las empresas ferroviarias que permaneciesen bajo el régimen de los anticipos y que se fijaba en una cifra que no debía ser inferior al 70 por 100 de lo consumido.

Como señaló Artola¹⁶⁵, si el gobierno no podía llevar a cabo en este período la solución nacionalizadora, no cabía otra cosa que negociar con las compañías los términos en que estas aceptasen continuar la explotación, y pienso, tras lo tratado hasta ahora, que no se hizo ni una cosa ni otra, con las consecuencias que esto tuvo y que recogió en su paradigmático estudio Pedro Tedde¹⁶⁶.

Aun a riesgo de resultar demasiado farragoso, considero que esta exposición de medidas resulta imprescindible pues nos ayuda a vislumbrar la complejidad del problema ferroviario, las dificultades del Estado y a explicar el fracaso de la industrialización, así como el retraso en el asentamiento y consolidación del capitalismo en España, aunque sean años de crecimiento económico. El volumen de mercancías transportadas, salvo en la época de la guerra, había crecido poco y todavía existía una gran dependencia de los productos primarios como se desprende de la clasificación de las mercancías efectuada por las compañías y que vimos al estudiar la guerra mundial.

3.- LAS INTERIORIDADES DE LAS COMPAÑÍAS.

A lo largo de todos estos años las relaciones de los administradores de las compañías españolas con sus homónimos de París fueron muy estrechas. Tenemos noticias al menos para Norte y MZA, y sobre esta última disponemos de una abundante correspondencia que nos permite seguir con precisión los diversos avatares y preocupaciones por los que atravesaban los que, día a día, dirigían el timón de estas empresas¹⁶⁷. En esa correspondencia los interesados se expresaban con absoluta

¹⁶⁵ Artola (1978).

¹⁶⁶ Tedde de Lorca (1978a), pp. 181-210 y en particular pp. 201-210, donde glosa el significado que tuvo en Norte y MZA la subida de los costes de explotación. Junto a esto consúltense igualmente las pp. 233-241, en las cuales el autor exculpa «a los capitalistas que tuvieron la iniciativa de crear los ferrocarriles de defectuosa previsión de la realidad» y hace recaer un mayor grado de responsabilidad a la hora de explicar la escasa percepción de ganancias «más a las diferentes y acumuladas circunstancias desfavorables (crisis agrarias, depresión del comercio, encarecimiento de divisas) que a errores de planteamiento por parte de los gestores de las grandes sociedades ferroviarias».

¹⁶⁷ Da la sensación de que Maristany se servía de esta correspondencia para desahogarse ante el mucho trabajo que le daban ministros y diputados en sus peticiones de datos e informes, ante las crecientes exigencias del personal, la indiferencia de los poderes públicos para poner soluciones concretas a los problemas que les afectaban,... Por ejemplo, en carta del 20 de febrero de 1920 –recién nombrado Ortuño como ministro–, manifiesta estar desalentado porque toda la preocupación del Consejo de Ministros y también del Rey –recordemos que se estaba pensando en una subida de tarifas– era saber lo que se daría al

franqueza y confianza e intercambian experiencias, información sobre la situación de las relaciones con el Estado o lo acontecido en otros países en política ferroviaria, pues ya dijimos que las soluciones adoptadas en otros países eran argumentos que presentaban como apoyatura de sus reivindicaciones. Desde Francia alentaban a insistir al gobierno en esas peticiones sobre elevación de tarifas poniendo como ejemplo lo que sucedía en dicho país al respecto. En situaciones particularmente intensas, como pudo ser en este período la huelga de marzo de 1920 con el consiguiente ataque desde el Parlamento a las compañías, Lisle –interlocutor habitual desde París– llegará a escribir, como si se dirigiese al Estado, que «tiene el derecho de rescatarnos, rescátenos. Ejecute las cláusulas y condiciones de los pliegos de condiciones y nosotros estamos a su disposición para facilitarle la tarea», aunque concluya recordando a Maristany que, mientras, hubiese que defender hasta el final los derechos del accionariado. A esa carta este último respondió de forma un tanto enigmática diciendo que la política de MZA no podía reducirse a invitar al Estado a que procediese al rescate, «porque no se quiere rescatarnos». Mediante esta correspondencia conocemos también lo poco que gustó a las grandes empresas ferroviarias la solución de los anticipos para pagar al personal sus incrementos salariales y la impresión que tenían de que, por parte de los gabinetes que lo aprobaron y continuaron, se pensaba que esa solución servía para ir saliendo del paso sin considerar que eso podía comprometer el futuro de las empresas y no resolvía los problemas. De igual modo conocemos la preocupación que en el seno de MZA supuso la suspensión de pagos del Banco de Barcelona, como confiaba Maristany en febrero de 1921, puesto que tenían inmovilizados por ese motivo ocho millones de pesetas que no sabían si iban a recuperar y que les obligaba a realizar verdaderos equilibrios para llevar a término las obras de primer establecimiento de Madrid y Barcelona, que no se podían suspender, así como los plazos a abonar por el material en construcción y otros suministros «y como no hay otros ingresos que los de la recaudación, las existencias de fondos disminuyen rápidamente (...). Así seguir un par de meses. Pero habrá que pensar en colocar nuevas obligaciones, lo cual en la situación actual del mercado y sin que se vislumbre solución al problema ferroviario, será difícilísimo». He referido con algún detalle toda esta situación pues nos puede ayudar, más que muchas otras cosas, a comprender las dificultades económicas y financieras reales por las que pasaban las compañías y vivieron “al día” los momentos previos a Primo de Rivera.

Algo que se echa en falta en la documentación utilizada y que sólo puedo apuntar en este momento, son las referencias a estrategias comerciales adoptadas o por adoptar en función de los cambios en el mercado o en las prioridades y posibilidades de las empresas. Da toda la impresión, que puede deberse sólo a la ausencia de documentación, de que –al menos durante los años de nuestro estudio y una vez que las redes ya se han estabilizado– las empresas ferroviarias han perdido el rumbo, si es que alguna vez lo tuvieron, de los motivos de fondo que explican su existencia y de las nuevas realidades que el paso del tiempo había abierto para las empresas de transporte. Con la perspectiva que le daban los años transcurridos, Marcelo Boy, director de la compañía de Andaluces escribía: «los ferrocarriles no son un servicio público (...), son

personal. Lamentaba el que no les apoyase nadie «ni las derechas que parece hacen causa común con el Sr. La Cierva, ni los Romanonistas, uno de cuyos ministros es el autor del proyecto. Somos impugnados por todo el mundo, tenemos en frente todas las facciones de la Cámara y el ambiente nos es unánimemente hostil sin que el ministro se halle en condiciones de defender el proyecto con el rigor necesario». En C/247/603.

una industria de transporte que debería haberse organizado como empresa comercial»¹⁶⁸. El problema está en saber qué se entendía por «comercial» y qué entendía Boy. En este sentido, resulta muy clarificador un artículo del profesor Bouneau sobre la red del Mediodía francés en el que se recogen toda una serie de medidas adoptadas por los directivos de esa empresa para hacer todo lo posible por conseguir que fuese rentable una empresa que explotaba una red reducida y poco densa, sin acceso directo a París, con una red urbana e industrial limitada y en una región eminentemente agrícola. No se explicitan los resultados financieros de la empresa logrados con estas medidas pues el autor se interesa más por la incidencia de la red ferroviaria en el desarrollo económico de la región¹⁶⁹. Para mi propósito, esto no tiene mayor importancia; la reflexión que pretendo hacer es la de si existió o no por parte de los gestores de las empresas ferroviarias españolas una reacción a las adversas circunstancias por las que les correspondió desenvolverse. En caso negativo deberíamos preguntarnos por qué, ya que los inductores del ferrocarril español habían sido precisamente franceses, ¿es que no estaba preparado el país desde el punto de vista económico y social para aprovechar a fondo las posibilidades del sistema ferroviario?, pienso ahora, por ejemplo, en las iniciativas para potenciar el turismo o electrificar la red férrea, tal y como señala Bouneau, dentro de las medidas que se adoptaron en el Mediodía francés. Parece posible pensar, que el caso del Mediodía francés aludido sea una excepción pues el modelo francés de gestión, que se siguió también en nuestro país, tal y como apunta Vidal¹⁷⁰, se basaba en la política de tarifas, como fuente de ingresos para la compañía y en la ausencia de separación entre decisión y asesoramiento que correspondía a los Consejos de Administración. Algo que acentúa cuanto he señalado hasta ahora, aun dentro de lo poco que sabemos sobre las biografías de los directivos ferroviarios, es que la dirección –probablemente no podría ser de otro modo entonces– recaía de manera habitual en ingenieros con muy poca formación económica. Estos estaban –es el ejemplo de Eduardo Maristany¹⁷¹– perfectamente capacitados para organizar la producción, pero carecen de formación económica, fijando como objetivo primero el del crecimiento y la búsqueda de los fondos necesarios para poder mantener la actividad de la empresa. Según el profesor Torra, «el cometido comercial de la empresa es absolutamente necesario definirlo en términos de necesidad del consumidor y no en términos del producto»¹⁷². Es decir, producción y estrategia comercial son dos aspectos diferentes que deben discurrir separados y es mi opinión que lo segundo estuvo olvidado. Como decía Levitt y recoge Torra en el libro citado, las empresas de ferrocarriles tenían mal definido su negocio, mientras ellos «se consideraban a sí mismos ocupados en un negocio de ferrocarriles –producción– y no de transportes –comercialización–, (...), se orientaban al producto en lugar de hacerlo al cliente». No se puede explicar de otro modo en unas fechas en las que, no lo olvidemos, no existe competencia en el mercado del transporte

¹⁶⁸ Boy (1931).

¹⁶⁹ Bouneau (1990).

¹⁷⁰ Vidal (1996a), p. 288.

¹⁷¹ En el momento en que pasó a ser director honorario de la compañía, en 1934, contaba con 79 años de edad.

¹⁷² Ginebra Torra (1987).

Insisto en que los estudios de que disponemos sobre la gestión de las empresas ferroviarias en España y de la formación recibida por los grupos directivos son todavía muy escasos¹⁷³.

4.- LA EXPERIENCIA INTERNACIONAL.

La comparación con lo acontecido en otros países, o mejor, en otras explotaciones ferroviarias, se manifiesta particularmente interesante y necesaria. Me refiero a que efectuaré la comparación con las explotaciones ferroviaria de otros países, puesto que las situaciones coyunturales de unos países y otros introducen demasiada complejidad y elementos distorsionadores que podrían hacer difícil realizar la confrontación. Esta confrontación nos permitirá juzgar sobre la suficiencia o insuficiencia del parque de material, de las condiciones en que se realizó la explotación, de las diversas fórmulas jurídicas empleadas, de la entidad de nuestra red ferroviaria y del transporte de viajeros y mercancías. Elementos que pueden facilitar un acercamiento, aunque no definitivo, en nuestro proceso por delimitar con nitidez los perfiles del problema que nos ocupa.

Las propias empresas ferroviarias utilizaban este recurso con frecuencia, aunque gustaban de marcar las diferencias que alteraban el ejercicio:

«Es preciso tener muy presente que los perfiles de nuestras líneas por la orografía extraordinariamente accidentada de España, son las más difíciles de Europa, con la única excepción de Suiza. Es preciso tener presente también que a una mayor densidad del tráfico corresponde, a igualdad de rendimiento de todos los elementos de la explotación, una mejor utilización del material. Lo que en esta comparación por países desventaja, claro es, a los países pobres de escasa densidad de tráfico como el nuestro»¹⁷⁴.

Como ya apuntaba en líneas anteriores este último hecho parece tener una especial incidencia a la hora de explicar las dificultades económicas por las que atravesaron nuestras compañías ferroviarias. Aunque para capítulos sucesivos tengamos más elementos de comparación, vamos a tratar a continuación de las situaciones por las que atravesaron los principales ferrocarriles europeos en los años que abarcan este capítulo y principalmente durante la guerra.

¹⁷³ Tendríamos que citar los trabajos del profesor Tortella y de Núñez (1993), de Bernal (1993), así como Ortiz Villajos (1994) y sobre todo, para el tema ferroviario, Vidal (1996). En los casos anteriores se vincula esa formación con el desarrollo económico y aún podemos dar un paso más hacia la formación de directivos, no exclusivamente capacitados en la organización de la producción, si bien esto último era pedir demasiado para esta época. En este sentido, entre otros, se puede consultar A. Cuervo (1995), quien hace notar la escasa relevancia de los estudios de empresa en nuestro país, centrados en las materias contables y en algunas asignaturas de organización de la producción que se impartían en las Escuelas de Ingeniería. Todas estas cuestiones también han sido tratadas de modo muy clarificador por Comín y Martín Aceña (1996b) y (1996c). En estos trabajos se han puesto unas premisas sólidas para los estudios concretos sobre las empresas y se repasan las grandes cuestiones abordadas hasta ahora.

¹⁷⁴ Oficina común de estudios (1933), p. 40.

4.1.- Alemania.

Los ferrocarriles alemanes no son los más indicados para nuestro propósito de efectuar la comparación con los españoles. La activa participación de Alemania en el conflicto bélico, su condición de derrotado, las dificultades posbélicas y, en particular, la incidencia de la hiperinflación, alejan a estos ferrocarriles de cualquiera de los del resto de los países europeos; los resultados de 1923 en el descenso del tráfico de mercancías, reflejan la incidencia de dicho fenómeno de incremento de los precios¹⁷⁵. Estos años resultaron muy difíciles para el ferrocarril alemán, pero, en buena medida, por dificultades ajenas a él.

En 1855 los ferrocarriles alemanes estaban explotados, aproximadamente en partes iguales, por el Estado y por empresas privadas. Hacia 1873 se comenzó a buscar el modo de llegar a la unificación de los ferrocarriles y en 1885 prácticamente todas las líneas eran explotadas por los distintos Estados. La Asamblea Nacional alemana de 1919 propuso, para fortalecer la unidad del Reich, es decir, por causas políticas, llegar a una unificación de las empresas de transporte y principalmente de las ferroviarias. El artículo 89 de la Constitución de Weimar acordó que todos los ferrocarriles de tráfico general pasaran a ser propiedad del Reich y también se fijó el día 1 de abril de 1921 como la fecha tope para la unificación¹⁷⁶.

No se esperó a que finalizara el plazo fijado y las dificultades financieras –el déficit en 1920 ascendía a quince mil millones de marcos– y de explotación reforzaron la idea de la unificación de los ferrocarriles y precipitaron su puesta en práctica. En marzo de 1920 se firmó, entre el Reich y los ocho Estados propietarios de ferrocarriles, un tratado por el cual estos transmitieron al Reich la propiedad de todos sus ferrocarriles y el 1º de abril de ese año se creaban por ley “los Ferrocarriles del Imperio”. La longitud de las líneas que revirtieron al Reich fue de 53.560 kilómetros y se fijó un precio de rescate que alcanzaba la cifra de 39.065 millones de marcos. Los efectivos de personal alcanzan cifras verdaderamente sorprendentes: los 629.714 de 1913 que aumentaron en los años posteriores a la guerra a consecuencia de la desmilitarización, alcanzando en 1919 hasta 1.122.505 agentes y el total de la red 57.545 kilómetros en 1920¹⁷⁷. En Alemania se procedió a importantes aumentos en las tarifas, en concreto en 1921, respecto a 1914, los aumentos producidos estuvieron entre el 400 y 670 por 100 para viajeros y 600 por 100 para las mercancías.

CUADRO II. 47 TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL EN ALEMANIA Y ESPAÑA

AÑOS	Nº de viajeros. (millones)			viajeros/km (millones)		
	Alemania	Norte	MZA	Alemania	Norte	MZA
1913	1.798	15,3	14,7	41.400	886,6	796,4
1917	sd	14,8	18,0	sd	938,6	965,4
1919	sd	18,3	21,1	sd	1.137,4	1.186,9
1921	sd	23,2	26,0	sd	1.364,2	1.380,4
1923	2.382	23,7	28,1	sd	1.399,6	1.504,5

¹⁷⁵ Fergusson (1984).

¹⁷⁶ En Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 10-11, se recogen los artículos de la Constitución de Weimar relacionados con los ferrocarriles. En total son 16 los artículos que tienen que ver con el ferrocarril.

¹⁷⁷ Mitchell (1978), p. 319.

CUADRO II. 48 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN ALEMANIA Y ESPAÑA

AÑOS	Nº de toneladas en miles			toneladas/km. Millones		
	Alemania	Norte	MZA*	Alemania	Norte	MZA
1913	676.627	8.548,7	8.303,2	67.700	1.325,9	1.253,3
1917	—	9.161,6	10.321,8	—	1.532,7	1.565,7
1919	—	9.314,6	8.946,0	—	1.522,1	1.544,1
1921	354.000	10.194,1	8.652,1	—	1.603,4	1.492,7
1923	289.500	11.413,4	9.632,3	42.700	1.778,8	1.589,4

*Sólo incluye la pequeña velocidad al no contabilizar el volumen de mercancías en gran velocidad. El número de ingresos por este concepto fue en aumento a lo largo de todos estos años.

Los datos referentes a la explotación, a lo largo de este primer tercio del siglo aparecen recogidos y comparados con lo acontecido en la red española en el cuadro 49. He tomado de ese cuadro los datos de algunos años de explotación para compararlos con los de las dos grandes redes españolas. El resultado de la comparación de estas cifras resulta abrumador. Es cierto que empleamos tan sólo dos compañías españolas y que los datos alemanes recogen lo sucedido dentro de toda la red, es decir, se incluyen vía ancha y vía estrecha, lo cual desvirtúa en parte el valor de la comparación. Sin embargo lo que se pierde en rigor se gana en expresividad de los términos de la comparación¹⁷⁸. Por otro lado ya hemos explicado en anteriores ocasiones el importante puesto que desempeñan, dentro del ferrocarril español, estas dos empresas. Los datos que ahora utilizamos explican aquellas palabras que empleaban los gestores ferroviarios españoles y a las que hemos hecho alusión: «(...) lo que en esta comparación por países desventaja, claro es, a los países pobres de escasa densidad de tráfico como el nuestro», y en donde radican finalmente las dificultades económicas por las que atravesaron nuestras empresas ferroviarias. En ese sentido los cocientes por kilómetro del número de viajeros y de toneladas, pone más en evidencia la debilidad del tráfico de la red española, al menos para hacer rentables las compañías privadas, aspectos que no son incompatibles ni con la saturación de las líneas en determinados momentos, ni con la necesidad, desde cualquier consideración que realicemos, de la existencia de este insustituible medio de transporte y comunicación en el primer tercio del siglo. Si, en su conjunto, la red alemana resultó deficitaria antes de que fuese absorbida por el Estado y con semejante volumen de actividad, pocas posibilidades de que sucediese de otro modo quedaban para las empresas ferroviarias españolas de tráfico general.

¹⁷⁸ Para los datos de Alemania cfr. Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 9-87 y Mitchell (1978), p. 321 y ss. Los datos que sirven para la comparación con los ferrocarriles españoles proceden de esa misma fuente, t. IV, pp. 12-75, ya utilizados en páginas anteriores.

Cfr. también C/70/146 “Estudios sobre las modificaciones producidas en diferentes países europeos con motivo de la primera guerra mundial y después de esta en el régimen ferroviario”. Febrero 1921, pp. 1-2.

CUADRO II. 49 LOS FERROCARRILES ALEMANES Y ESPAÑOLES

AÑOS	ALEMANIA				ESPAÑA			
	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km* millones	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones
1900	360.165	856	37.000	20.200	-	32,0	-	-
1901	352.536	876	35.400	20.700	-	33,4	-	-
1902	365.955	891	36.800	21.200	-	37,4	-	-
1903	392.205	958	39.600	22.600	-	39,6	-	-
1904	408.221	1.030	41.200	24.000	-	42,7	-	-
1905	444.037	1.116	44.600	25.800	-	42,6	-	-
1906	479.227	1.209	48.300	27.900	-	45,1	-	-
1907	514.200	1.295	51.300	29.800	24.567	47,3	-	-
1908	496.920	1.362	49.900	31.300	26.116	47,2	-	-
1909	526.213	1.470	52.800	33.800	25.593	46,0	-	-
1910	575.330	1.541	56.400	35.700	27.547	48,9	-	-
1911	616.772	1.643	62.000	38.200	29.090	50,3	-	-
1912	667.706	1.744	66.200	40.200	31.818	54,0	-	-
1913	676.627	1.798	67.700	41.400	31.526	57,5	3.179	2.139
1914	528.882	-	-	-	28.968	57,9	2.954	2.159
1915	367.600	-	-	-	30.706	62,6	3.301	2.136
1916	415.600	-	-	-	35.118	67,6	3.808	2.340
1917	-	-	-	-	35.512	71,0	3.781	2.419
1918	387.000	-	-	-	35.245	75,5	3.852	2.567
1919	287.200	-	-	-	35.149	83,6	3.736	2.936
1920	337.200	-	-	-	33.106	97,8	3.775	3.242
1921	354.000	-	-	-	32.773	105,0	3.781	3.428
1922	470.200	2.979	68.734	75.600	39.910	107,9	3.826	3.559
1923	289.500	2.382	42.700	-	35.848	115,0	4.105	3.629

Fuente: Mitchell, B. R. (1978)

*Nos aventuramos a suponer que por un error tipográfico no se ha señalado que estos datos se han dado en millones de viajeros, vamos a suponerlo así por la incoherencia que supondría el que esa cifra fuesen las cantidades reales en la comparación con los datos que conocemos para el caso español y con la cifra del número de viajeros transportados y que sí aparece reflejado en millones. En adelante procederemos con este mismo criterio. Así aparece reflejado en Pounds (1990), p. 463.

El cuadro que acabo de incluir, tiene un valor meramente ilustrativo de cuanto he escrito en líneas anteriores. El objetivo que tengo trazado es el de estudiar las dificultades por las que atraviesa el ferrocarril español y, en particular, el de las grandes compañías ferroviarias. En torno a 1920 la red española, en total, era de 15.886 km. por los 57.545 de la alemana.

4.2.- Italia.

Los primeros ferrocarriles italianos, desde 1839, fueron construidos y explotados por un número relativamente elevado de concesionarios. Algunas líneas pequeñas subsistirían como entidades independientes, pero la red principal iba a experimentar tres grandes reorganizaciones: en 1865, 1885 y 1905 con la creación de la *Ferrovie dello Stato*. En 1865 se crearon cinco grupos regionales constituidos por capitales privados que explotaban la red ferroviaria en esta península: la Italia septentrional, Italia central, el Sur superior, el Sur inferior y Cerdeña. Poco a poco, a partir de ese año y hasta la siguiente reorganización, fueron rescatadas las concesiones, que pasaban a ser de propiedad pública, y en 1885 se entregó la explotación de la red, en régimen de arrendamiento, a otras cuatro compañías privadas: la Mediterránea y la Adriática en la península, que explotaban los dos grandes sistemas longitudinales y las antiguas del Sur inferior y Cerdeña, con una extensión conjunta de 8.687 km. Las dificultades con las que se enfrentaron los nuevos arrendatarios no fueron pequeñas y de toda índole: insuficiencia de los productos brutos para hacer frente a todos los costes, necesidad del

flujo de caudales públicos previstos en los convenios de 1885 para cuando existiese insuficiencia de fondos y, sobre todos ellos, graves dificultades entre las empresas y los trabajadores que se manifestaron en muy numerosas huelgas.

En 1903 los conflictos con los trabajadores, cuyas peticiones salariales se hacían incompatibles con las posibilidades de las empresas, resultaron especialmente graves. Resultado de estas tensiones sociales fue la propuesta del ministro Fortis en 1905 de que la explotación pasase al Estado y de negar, una vez aprobada la mayor, el derecho de huelga a los agentes ferroviarios. Esta propuesta fue aprobada por Real Decreto el 15 de junio de ese año. Podemos decir, en consecuencia, que la implantación del régimen de Estado en este país obedeció a razones de índole económica junto con los apremios de una cuestión de disciplina social. Si bien es cierto que, en esos momentos, las compañías ferroviarias estaban obteniendo resultados favorables para ellas y, tras los convenios de 1885, para el Estado¹⁷⁹. A cambio, la *Ferrovie dello Stato*, heredó una red en la que apenas se habían realizado inversiones para su conservación, lo cual facilitó, según Fenoaltea, que se produjese un nuevo “boom ferroviario” al tener que proceder a la reconstrucción y sustitución de vías y material rodante, similar al acontecido en las décadas de 1860 y 1880, que habían sido momentos de expansión de la construcción. En 1907 y 1908 se ajustaron algunos fallos que se habían ido detectando a lo largo de estos años. El Consejo de Administración estaba formado por ocho personas nombradas por R.D. a propuesta del ministro de Obras Públicas. Este tenía derecho de veto sobre las decisiones del consejo. El presupuesto de la administración era anejo al de Obras Públicas y debía, por tanto, aprobarse en el Parlamento. Se previó que cada cinco años se procediese a la revisión de las tarifas de transporte. Unas tarifas ya altas que eran reflejo, en parte, del «alto coste de la explotación ferroviaria en un terreno abrupto y con combustible importado»¹⁸⁰.

Con todas estas medidas decretadas desde 1905 no desaparecieron los problemas. En 1911 comenzó a resultar llamativo que, junto con unos servicios defectuosos, los costes de explotación continuasen siendo muy elevados, lo cual obligó a elevar las tarifas. Tampoco cesaron las peticiones del personal que desde 1911 hasta 1914 se reproducían cada año. Mientras que en 1903 los costes de personal ascendían a 142 millones de liras, en 1914 habían alcanzado los 371 millones, lo cual implica un aumento aproximado del 161 por 100. Estos incrementos se repetían en los costes de explotación en proporciones menores, en torno al 100 por 100. En definitiva que los productos líquidos obtenidos por el Estado, sin descontar todavía intereses y amortización, se fueron reduciendo antes de entrar en la guerra, desde los 50,7 millones de liras en 1907 a los 27 en 1913, de lo cual se infiere que los resultados del ferrocarril italiano, antes de la guerra, eran deficitarios para el Estado.

Durante la guerra se militarizó el personal, así como la organización y funcionamiento de las distintas secciones en que estaba dividido. Se constituyó por parte de Boselli un nuevo ministerio, el de Transportes Marítimos y por Ferrocarril, para

¹⁷⁹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 89-142. Cfr. también C/70/146 “Estudios sobre las modificaciones producidas en diferentes países europeos con motivo de la primera guerra mundial y después de esta en el régimen ferroviario”. Febrero 1921, p. 21. Fenoaltea (1981), pp. 83-101.

¹⁸⁰ Fenoaltea (1981), p. 91.

coordinar los transportes durante el tiempo en que perdurasen las hostilidades. Al frente de la red ferroviaria estaba el Comandante Supremo del Ejército, quien establecía las condiciones de la explotación aunque estas estuviesen muy lejos de cualquier lógica empresarial. Por otro lado, el Estado se eximía de cualquier responsabilidad que se derivase de retrasos, pérdidas, daños, etc. No dispongo de fuentes fiables para valorar los resultados de la explotación durante los años que duró el conflicto. De un folleto italiano de época titulado *La guerra de Italia*, del que se sirvió la publicación de la Junta Superior de Ferrocarriles en 1940, podemos entresacar algunos párrafos que corroboran la escasa fiabilidad a que me refería:

«Los ferrocarriles del Estado pudieron afrontar todos los problemas impuestos por los transportes de tropas, de reservistas, de heridos y enfermos, de prisioneros de guerra, de armas, municiones, víveres, equipos de vestuario, de las enormes masas de material necesario (...). Resultó que se transportaron por ferrocarril 17 millones de soldados y oficiales, un millón y medio de cuadrúpedos y cuatro millones de vagones de material y mercancías de carácter militar, con máximos mensuales que alcanzaron los 900.000 hombres y 200.000 vagones. Esto significa que en muchas líneas el movimiento diario fue superior a 100 trenes, que en alguna alcanzó y excedió la cifra de 120, y que en las estaciones de tráfico más intenso se llegaron a contar diariamente hasta 350 trenes»¹⁸¹.

A lo largo de todo este período se produjeron ocho elevaciones distintas de las tarifas ferroviarias. En su conjunto, supusieron unos aumentos del 50 por 100 en el transporte de viajeros y de 300 por 100 en el de mercancías¹⁸².

El resultado de las medidas restrictivas del gobierno italiano durante la guerra (al prescindir de su responsabilidad en tantas cuestiones que, en condiciones normales, llevaban aparejadas indemnizaciones, junto a la congelación salarial y de creación de nuevos puestos de trabajo, el despido de algunos agentes y las elevaciones de tarifas) fue que la italiana fue una de las redes menos perturbadas de todos los países europeos. Si el ejercicio 1914-15 sólo pudo ser equilibrado mediante la concesión de una subvención del Estado de 20 millones de liras, en el de 1916-17, el ferrocarril pudo entregar al Tesoro público 85 millones de liras.

Una vez que la guerra finalizó se suspendieron la mayor parte de las restricciones que se habían promulgado en esa etapa, si bien, debido a las dificultades posteriores, otras se mantuvieron e incluso ampliaron. El Estado amplió el rescate de líneas en 1919 y adquirió los 421 km. de los ferrocarriles de ancho normal de Cerdeña. Así mismo se procedió a una nueva elevación en todas las tarifas.

Las dificultades más graves provenían, como en el caso del ferrocarril español, del uso abusivo que se había efectuado de la red y del material durante los años de la guerra,

¹⁸¹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, p. 97.

¹⁸² No tiene desperdicio el comentario que hace a este respecto al autor español que redactaba estas páginas: «la política del gobierno italiano resultó mucho más acertada que la de la mayor parte de los países beligerantes e incluso de muchos neutrales, cuya resistencia a elevar las tarifas con relación a las necesidades de explotación y de los transportes tuvo posteriormente consecuencias lamentables sobre la situación económica y financiera de las explotaciones de tantos ferrocarriles europeos». Ob. cit. p. 100.

y el reto planteado consistía en dar salida a un aumento del tráfico en 1919-20 del 40 por 100, sobre el de 1913-14. Los años de la posguerra fueron particularmente difíciles, en parte por los problemas con los trabajadores, la aplicación de la jornada de ocho horas, etc. El resultado fue que los costes crecieron por encima de los ingresos (cuadro 50):

CUADRO II. 50 RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN EN LA RED ITALIANA
(Millones de liras)

	1913-1914	1918-1919	1919-1920	1920-1921	1921-1922
Ingresos	614,6	1.767,2	1.996,2	3.021,2	3.035,6
Costes	586,5	1.767,1	2.856,0	4.066,7	4.293,5
Excedente	28,1	0,1	–	–	–
Déficit	–	–	859,8	1.045,5	1.257,9
Coef. explotac.	81,25	94,44	137,49	138,69	136,21

Este aumento de los costes vino producido por los de personal. La aplicación de la jornada de ocho horas obligó en el caso italiano a un aumento de las plantillas de 25.000 personas. El significado de sus costes queda reflejado en el cuadro siguiente:

CUADRO II. 51 COSTES DE PERSONAL EN EL FERROCARRIL ITALIANO

	1913-1914	1918-1919	1919-1920	1920-1921	1921-1922
costes de personal (millones de liras)	283,6	796,8	1.270,7	2.009,8	2.275,7
Salario medio (en liras)	1.918	–	6.498	9.553	10.946

En otoño de 1922 ocupó el gobierno italiano el partido fascista. En los ferrocarriles se procedió, en primer lugar, suprimiendo el Consejo de Administración que los dirigía y sus atribuciones pasaron a un Comisario extraordinario. El Estado aprobó un empréstito del Ministerio de Hacienda, por un total de 960 millones de liras, para equilibrar el presupuesto. Además se produjeron nuevos aumentos de las tarifas y se adoptaron algunas medidas para reducir los costes de la explotación. De entre estas, el recurso que se utilizó fue el de la reducción de los efectivos. Estos habían pasado de 155.000 empleos en 1914 a unos 226.000 a principios de 1923, que se redujeron a 176.000 trabajadores en 1924. Este régimen del Comisario extraordinario de Ferrocarriles se disolvió con la creación del Ministerio de Comunicaciones por el Decreto de 30 de abril de 1924 y por Real Decreto de 22 de mayo de 1924 se estableció una nueva organización de los ferrocarriles. En el ejercicio de 1923-24, el déficit se había reducido a 298 millones de liras y el aumento de tráfico producido en el ejercicio del año siguiente provocó un excedente de 176 millones de liras.

CUADRO II. 52 LOS FERROCARRILES ITALIANOS Y ESPAÑOLES

AÑOS	ITALIA				ESPAÑA			
	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones
1900	17.996	59,7	2.126	2.801	-	32,0	-	-
1901	19.460	61,1	2.234	2.775	-	33,4	-	-
1902	21.987	64,5	2.440	2.913	-	37,4	-	-
1903	23.688	67,7	2.573	3.041	-	39,6	-	-
1904	*	*	*	*	-	42,7	-	-
1905	25.703	85,1	4.893	4.178	-	42,6	-	-
1906	29.752	82,4	5.219	4.269	-	45,1	-	-
1907	32.636	88,8	5.621	4.365	24.567	47,3	-	-
1908	34.142	91,0	5.755	4.524	26.116	47,2	-	-
1909	35.601	92,5	6.065	4.532	25.593	46,0	-	-
1910	37.564	95,5	6.185	4.448	27.547	48,9	-	-
1911	39.101	99,2	6.486	4.500	29.090	50,3	-	-
1912	40.881	102,9	6.819	4.858	31.818	54,0	-	-
1913	41.422	106,0	7.070	5.000	31.526	57,5	3.179	2.139
1914	37.660	98,7	7.144	4.595	28.968	57,9	2.954	2.159
1915	38.283	93,2	8.874	5.028	30.706	62,6	3.301	2.136
1916	40.535	90,6	11.083	5.239	35.118	67,6	3.808	2.340
1917	38.653	82,1	10.627	5.201	35.512	71,0	3.781	2.419
1918	38.994	92,4	10.266	5.838	35.245	75,5	3.852	2.567
1919	39.727	118,3	9.795	6.407	35.149	83,6	3.736	2.936
1920	38.806	112,8	8.620	6.430	33.106	97,8	3.775	3.242
1921	41.678	111,3	8.598	6.640	32.773	105,0	3.781	3.428
1922	48.423	112,1	9.877	6.540	39.910	107,9	3.826	3.559
1923	54.146	115,1	10.463	7.028	35.848	115,0	4.105	3.629

Fuente: Mitchell (1978)

*Sin datos para ese año, los que se reflejan a continuación hacen referencia a líneas explotadas por el Estado.

Los términos de la comparación de los ferrocarriles españoles con los italianos, resultan poco esperanzadores, tratándose además de dos países próximos entre sí, desde el punto de vista económico. Las cifras de tn/km y viajeros/km o las absolutas no dejan lugar a dudas. El número absoluto de viajeros tendió a aproximarse en los tres últimos años de este período, si bien es casi el doble el de los que se desplazan a un kilómetro. Siendo esto así, podemos decir sin embargo que la intensidad de uso de la red prácticamente era similar e incluso superior en España¹⁸³. Un mayor uso que había sido provocado por el incremento desproporcionado de lo transportado respecto al aumento de la red y a las inversiones y amortizaciones efectuadas en el caso español, aspecto ya referido en páginas anteriores.

CUADRO II. 53 INTENSIDAD DE USO DE LAS REDES. (mercancías-viajeros/km. de red).

	Italia		España	
	mercancías	viajeros	mercancías	viajeros
1913	2.194,77	5.616,48	2.089,47	3.810,97
1920	1.903,65	5.533,48	2.083,97	6.156,36

¹⁸³ Estos datos se refieren a una red en Italia de 18.873 km y 20.385 para 1913 y 1920 respectivamente y de 15.088 y 15.886 en el caso español. Una primera consideración que se nos ofrece es la de la desigual intensidad de crecimiento de las redes en el mismo período.

4.3.- Francia.

Podríamos decir que los ferrocarriles franceses, junto con los británicos, fueron las fuentes de inspiración de los proyectos ferroviarios desarrollados en nuestro país. En cuanto a los británicos, las similitudes radican en el alto número y distribución geográfica de las compañías encargadas de la explotación, que eran propietarias de sus líneas y aquí estriba una primera diferencia, y porque no existían, en principio, las explotaciones ferroviarias que corrieran a cargo del Estado. En los ferrocarriles franceses, al igual que en los españoles, las compañías tenían una concesión de líneas por un tiempo determinado, pero, a diferencia de nuestro país, el Estado adjudicaba la línea al grupo de suscriptores que ofreciese mayores garantías de conducir a buen fin el proyecto, no como en España donde la concesión se la llevó en muchos casos quien aceptase la más baja subvención¹⁸⁴. El régimen francés se caracterizó por mantener en su origen criterios antiestatalistas y, al mismo tiempo, no estrictamente liberales al existir una compenetración entre el Estado y las compañías, especialmente en el aspecto financiero¹⁸⁵.

Otra diferencia entre los sistemas francés e inglés y que asemejan de nuevo el ferrocarril español con el francés, radica en la particular constitución de la estructura de capital. Mientras que en Francia se buscó la financiación principalmente por medio de la emisión de obligaciones y las emisiones de acciones fueron muy limitadas, en Gran Bretaña se procedió de modo opuesto. Hemos realizado ya algunas consideraciones en este sentido en el primer capítulo referidas a las compañías españolas. El significado –en su origen– de esta decisión pudo ser, como apunta Caron, el de «conservar el control absoluto de la explotación», si bien más adelante se convirtió, al menos para el caso español, en una encerrona, además de resultar prácticamente imposible proceder a una ampliación de capital mediante la emisión de acciones. La estructura de capital que Caron señala para los ferrocarriles británicos y franceses en 1913 es la siguiente. Mientras en Gran Bretaña, el 26 por 100 del capital está constituido por obligaciones, en Francia alcanzaría el 91 por 100¹⁸⁶. En España, en la compañía del Norte, para esas mismas fechas, estaría en torno al 76,9 por 100 y en MZA al 76,4 por 100, porcentajes que se incrementarían años más tarde¹⁸⁷.

En Francia la primera ley de carácter general sobre ferrocarriles data de 1842, en la que se procedía a la clasificación de las líneas de la red nacional, y que planteó las bases del régimen de concesión a las sociedades encargadas de construirlas y explotarlas. En 1848, después de la Revolución, hubo un intento de recuperar las concesiones por parte del Estado. Entre 1848 y 1859 comienza una etapa de fusión de redes de la que surgieron seis grandes compañías: París-Lyon-Mediterráneo (PLM), París-Orleáns, Este, Norte, Mediodía y la del Oeste, que fue rescatada en 1908 por el Estado. Las concesiones se hicieron con una duración de noventa y nueve años. En 1859 se

¹⁸⁴ Caron (1981), p. 107.

¹⁸⁵ C/108/233 “Informe general acerca de los nuevos regímenes de ferrocarriles decretados en Francia y en Inglaterra en 1921 y observaciones que con tal motivo se apuntan en relación con el futuro régimen ferroviario de España”. Febrero 1922.

¹⁸⁶ Caron (1981), p. 108.

¹⁸⁷ Cifras que proceden de los balances publicados en las *Memorias* de estas empresas.

efectuaron diversos acuerdos entre el Estado y las empresas concesionarias en los que se establecieron las relaciones financieras entre ambos hasta 1883. En este último año se extendió algo que ya existía desde 1859 que era la garantía de interés para las obligaciones y se estipuló la participación del Estado en los beneficios de las redes. En 1878 el Estado decidió rescatar una serie de pequeñas empresas con concesiones en el Oeste de Francia y se constituyó lo que después fue conocido como la red antigua. En ese mismo año, el Estado resolvió desarrollar la red ferroviaria y trazó el llamado Plan Freycinet que preveía la construcción de 8.823 km. de nuevas líneas financiadas por el Estado. La crisis financiera de 1882 impidió la culminación de este plan y el Estado propuso a las compañías existentes que se hiciesen cargo de las líneas así construidas. Este fue el origen de los Convenios de 1883, vigentes hasta 1921, que perpetuaban lo acordado desde 1859 en cuanto a la asociación financiera, y además convirtieron a las compañías en una especie de banqueros del Estado para las obras que este quisiese emprender, los reembolsos de esas cantidades se hacían por anualidades. Además, vino a ratificar la existencia, en la práctica, del régimen de monopolio de que disponían las compañías en la zona que servían¹⁸⁸.

Como ya vimos el Estado rescató la compañía del Oeste en 1908, con lo que la red ferroviaria explotada por el Estado, alcanzó los 9.000 kilómetros antes de la guerra. De forma que la situación de la red francesa antes de la guerra era la siguiente:

PLM	9.700 Km.
Orleáns	7.800 Km.
Este	5.000 Km.
Mediodía	4.050 Km.
Norte	3.850 Km.
Estado (red antigua y red del Oeste)	9.000 Km.
<i>Total</i>	39.400 Km.

Este total componía la red de interés general. Los 30.400 kilómetros de las compañías estaban bajo el régimen de concesiones y bajo el régimen especial de las convenciones de 1883.

Al desencadenarse el conflicto de 1914, los transportes ferroviarios pasaron a depender del ministro de Guerra, que adquirió entonces plenos poderes sobre la red para asegurar el transporte militar¹⁸⁹. La elevación general de los precios en seguida hizo necesarias varias subidas de las tarifas. Los costes de explotación aumentaron en proporción mucho mayor que los ingresos. Para el conjunto de las redes francesas, el aumento medio de los ingresos de la explotación de 1913 a 1918 fue del 26 por 100 y el de los costes del 97,6 por 100. Este desequilibrio provocó una considerable elevación del coeficiente de explotación y el producto neto quedó muy reducido, siendo su caída media del 86,4 por 100. Las principales repercusiones de la guerra sobre la red francesa son, a la vista de lo anterior y al haber resultado país agredido y parcialmente ocupado, fácilmente deducibles. De un lado, el aumento de los costes de explotación; por otro, algo ya repetido en todos los casos estudiados, el desgaste del material por su uso

¹⁸⁸ Caron (1981), p. 107.

¹⁸⁹ Caron (1973), chapitre XIV, *La guerre*. Este capítulo queda incluido por el autor en el apartado cuarto de su libro con un título suficientemente significativo *La Nationalisation avant la lettre 1914-1937*, si bien es cierto que su estudio se reduce a una red, la de Norte, los aspectos de tipo general bien podemos aplicarlos a la generalidad de los casos.

intensivo y las dificultades para su reposición y reparación; las redes del Norte y Este sufrieron las destrucciones del enemigo, así como la supresión absoluta de su explotación comercial durante la ocupación. En general, se constata una notable reducción del tráfico comercial y una penuria, aún más grave que las anteriores, de personal, que pudo ser parcialmente resuelta a principios de 1917, debido a la llegada de mano de obra de las colonias francesas. Una comisión especial valoró los daños de la guerra en 6.906 millones de francos. La situación descrita produjo consecuencias a largo plazo sobre la red. Ya veremos más adelante –junto con otros aspectos que caracterizaron estos años– que las cargas financieras que tuvieron que soportar las empresas ferroviarias francesas a consecuencia de la guerra, a pesar de la reconstrucción administrativa y económica que se trató de llevar a cabo en 1920 y 1921, pesarán de forma decisiva en los resultados finales.

CUADRO II. 54 COEFICIENTE DE EXPLOTACIÓN EN LAS REDES FRANCESAS (%)

AÑOS	Norte	Este	Lyon	Orléans	Midi	Estado	Alsacia
1914	72,3	73,0	61	64,2	60,3	86,4	
1915	68,0	69,2	55	61,4	59,4	94,0	
1916	66,4	64,0	63	64,0	69,1	96,0	
1917	64,7	67,1	70	66,3	70,9	109,8	
1918	72,7	74,4	80	77,6	81,4	112,2	
1919	128,3	91,0	107	100,6	113,9	92,0	
1920	133,3	120,1	113	138,8	124,2	157,0	
1921	107,0	99,4	103,6	119,0	118,1	143,6	117,0
1922	90,6	81,7	88,5	96,4	103,7	114,7	92,7
1923	89,6	82,4	85,5	89,0	95,0	111,6	87,9
1924	79,5	78,7	79,9	88,4	87,0	97,6	78,6

A la luz de estos datos, y de los ofrecidos con anterioridad respecto al número de kilómetros de explotación por las compañías francesas, –prescindiendo de la red del Estado que había asumido las redes cuya explotación resultaba más desfavorable–, la variable del número de kilómetros que explota una compañía no sirve para clasificar a una empresa ferroviaria como eficiente, y debemos buscar la información sobre rentabilidad o sobre su ausencia en otro tipo de datos, como indica la teoría. Los coeficientes de explotación que obtuvieron, tanto las compañías que explotaban las redes más extensas como los de las redes de tipo medio, son muy similares, en sus porcentajes y evolución, entre sí y superiores a los de Norte y MZA en esas mismas fechas que, por lo general, explotaban redes más pequeñas. Por tanto, las dos grandes empresas ferroviarias españolas, en número de kilómetros similares a algunas de las francesas, no obtuvieron resultados desfavorables para una empresa privada porque la red estuviese formada por una extensión reducida, sino por otro tipo de causas como he tratado de demostrar en anteriores apartados. Harina de otro costal sería dilucidar sobre si la economía española podía permitirse disponer de una red ferroviaria, que es distinto de preguntarnos sobre su necesidad; el ferrocarril puede resultar, en su conjunto, imprescindible y las empresas que lo exploten deficitarias. Algunas otras diferencias de ambos casos irán haciendo aparición en sucesivas ocasiones, sirva ahora fijarnos en otra disimilitud, de matiz, pero importante. Mientras en el caso español no existieron problemas de saturación de redes en las compañías más importantes antes de la guerra¹⁹⁰, en el caso de alguna red francesa de que tenemos constancia, es el caso de

¹⁹⁰ Así parece deducirse en Anes (1978), p. 366, al ser el período comprendido entre 1900 y 1914 el que conoció la menor tasa de crecimiento anual acumulativo de transporte en el lapso 1867-1929.

Norte, se decía que estuvo ahogada tan sólo con el tráfico comercial en 1913. En consecuencia, durante los años de la guerra, no había sido un instrumento apto de cara a las necesidades militares de aquellos momentos, que fueron aún mayores que las de 1913. De todos modos, y en descargo de las empresas ferroviarias en aquel período, la política ferroviaria seguida durante el ciclo bélico no estaba presidida por los criterios de eficiencia económica, y esto me parece que es una constante en todos los casos estudiados, incluso en los países neutrales como España, donde el ferrocarril era considerado desde algunos sectores como un *instrumento para*, más que como una empresa que pudiese tener sus propios intereses; en parte, fruto del choque de las dos visiones fue la dificultad que existió para adoptar medidas eficaces y el que surgiesen voces favorables a su estatalización.

Como era lógico, después de estudiar algunos problemas acaecidos durante el conflicto, la situación que representa el cuadro anterior manifiesta cómo las cargas del capital social y de los empréstitos necesarios en la forzosa reconstrucción de las redes se hicieron especialmente gravosas en los años posteriores al conflicto, ya que en 1918 el déficit del total de las redes ascendía a 2.500 millones de francos.

Aunque las empresas venían solicitando, desde 1915, la aprobación de aumentos en las tarifas, estos no llegaron hasta 1918. Esta demora retrasó las posibilidades de la recuperación de las compañías e hizo que las pérdidas pasasen a ser asumidas por el Estado, como se decidió en los convenios de mayo de 1920 y junio de 1921. El importe total de la deuda subrogada por el Estado ascendió a 4.317 millones de francos. Dos compañías estaban en estos momentos en una situación muy delicada desde el punto de vista económico, la de Orleans y la de Mediodía. Todas estas dificultades hicieron pensar al ejecutivo en la posibilidad de crear un organismo común que coordinase a todas las compañías y facilitase una cooperación de las distintas redes, manteniendo el sistema de concesiones. Con ello se intentaba restablecer el crédito de las redes y hacerles recuperar el interés en la explotación, aspecto este último de enorme importancia en el caso de las dos empresas citadas al no tener ninguna posibilidad, en los años de concesión que les restaban, de obtener beneficios.

Todos estos motivos explican que en el artículo 1º del Convenio de 1920 se estipulase que todos los ferrocarriles, incluidos los del Estado, se someterían a «una organización común destinada a asegurar la coordinación de las diversas explotaciones de acuerdo con los intereses generales de la nación»¹⁹¹. Así mismo, se hablaba de una cooperación de las redes entre sí y con el Estado y una solidaridad financiera para asegurar el equilibrio entre las cargas de todas clases y los ingresos suministrados por el tráfico. En el artículo 2º se daba nombre a las instituciones que harían posible esa organización común «el Consejo Superior de Ferrocarriles y un Comité de dirección» y se regulaban sus atribuciones y composición. Esto influyó poco tiempo después en nuestro país. Cada red conservaba su organización interior y su explotación ferroviaria propia. Y las funciones del nuevo órgano abarcaban todos aquellos asuntos de interés común a todas las redes en materia técnica, comercial, administrativa y financiera. En el título II quedaban redactadas las disposiciones financieras, entre las cuales estaba la

¹⁹¹ Para el texto del convenio de 17 de mayo de 1920, Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 145-151.

creación de un fondo común destinado a realizar la solidaridad financiera entre las redes y vigilar el equilibrio entre ingresos, costes y cargas. Ese fondo común se formaría con los excedentes de los ingresos de las redes, con algunas salvedades que se detallaban en el articulado. En caso de que los excedentes resultasen insuficientes, se procedería a incrementar las tarifas e, incluso, se preveía que el Tesoro público adelantara cantidades que le serían reembolsadas, según determinadas condiciones también previstas, en un período máximo de dos años.

Resulta novedoso el hecho advertido en el artículo 15 del convenio que estamos estudiando, en el cual se fijaban unas primas a las redes a partir de la productividad que se medía en función de las toneladas tasadas y cargadas en cada red. a partir de un número mínimo –que se estipulaba previamente– de las unidades de tráfico por kilómetro y del coeficiente de explotación que era el cociente de la fórmula que calculaba las primas. La cantidad obtenida se repartía entre el personal y la empresa en razón de 2/3 para los primeros y el resto para la empresa. Este tipo de medidas parecen tener su explicación en el estado de indiferencia general en que se encontraba el personal ferroviario y que se detectó en las redes después de la guerra, así como en las dificultades que encontraron las empresas para simultanear las labores de reconstrucción de la red y del transporte ordinario: insuficiencia de material y de personal, mala calidad de los carbones, dificultades para proceder a las reparaciones y un gran desorden en los servicios de explotación¹⁹².

Así mismo, y en continuidad con las dificultades señaladas hasta este momento, Caron destaca como una de las consecuencias más graves de la guerra la de arruinar las relaciones humanas en la empresa, hecho de difícil cuantificación, si bien este autor recoge cómo el rendimiento de los trabajadores de la postguerra no alcanzó el de 1913 debido a que era preciso más personal, que las instalaciones eran todavía muy precarias y, ocupando un lugar destacado, a la insuficiencia cualitativa de los cuadros dirigentes que, en ocasiones, habían sido reclutados con precipitación y sin una adecuada formación específica. Parece ser, continuando con estos aspectos, que las condiciones de salubridad y trabajo eran deplorables, motivo por el cual Caron no duda en calificar de catastrófica la situación en la que se encontraba la red de la compañía Norte francesa después de la guerra. A lo largo de los años del conflicto las manifestaciones de descontento del personal fueron muy abundantes y la influencia sindical, en ese ambiente de crispación en el que se trabajaba, creciente, hecho que propició que, a partir de 1918, las reuniones entre los dirigentes sindicales y la dirección de los diferentes servicios resultasen más frecuentes. Es probable que la consecuencia de todos estos hechos acaecidos en los años de la guerra fuesen los artículos referidos sobre las primas al personal y a la gestión.

Las condiciones de rescate de las concesiones resultaban muy similares a las que existían en España y, en particular, a las previstas por Cambó en 1918, si bien se hilaba muy fino al respecto de cómo debían figurar en los balances todo el material adquirido por las empresas bajo diferentes conceptos y, en particular, si lo había sido con la ayuda del Estado. Para determinar el producto neto de explotación –la base con la que saldar los pagos durante los años que restasen de concesión– se suprimían en los cálculos los

¹⁹² Caron (1973), pp. 430-431.

años de la guerra hasta el 31 de diciembre de 1920, es decir, este período no era considerado como normal en la explotación, y se incluían además los dos siguientes al del final de la guerra que, como hemos visto, presentaron coeficientes de explotación peores que los de los años centrales del conflicto.

Me parece que el paralelismo que existe entre las situaciones que atravesaron los ferrocarriles franceses y españoles es enorme al menos durante estos años de la guerra y postguerra. Con la importante diferencia, claro está, de que en España no hubo guerra. Otra de las consecuencias de la guerra fue la previsión en el artículo 24 de la anexión de los ferrocarriles de Alsacia y Lorena que quedarían sometidos al Convenio de 1920. Los representantes de estas líneas formarían parte del Consejo Superior y del Comité de Dirección. Además, el Estado se comprometía con las compañías a hacerse cargo de todas las reparaciones y adquisiciones necesarias para devolver las redes en el estado en que se encontraban antes del enfrentamiento. A cambio, las compañías debían comprometerse a no reclamar nada del Estado en concepto de daños de guerra de cualquier tipo que estos fuesen.

Este podría ser el resumen del proyecto de convenio que no llegó a ser ley hasta que no se introdujeron algunas modificaciones. Existieron diversos contraproyectos quizá el que más interés tenga sea el presentado por Blum –que fue rechazado por la Cámara– quien pensaba que el Estado debía tomar a su cargo las redes, encargando su gestión a un organismo autónomo con las atribuciones bien precisadas. Blum tendría que esperar unos años hasta lograrlo.

El proyecto que se aprobó fue el denominado convenio de 1921, del cual el ferrocarril francés se encontraba muy necesitado, como tendremos ocasión de ver, y que se asentaba en tres principios fundamentales¹⁹³:

1º) La coordinación de las redes en conexión con el interés general. Para realizarlo se creaban el Comité de Dirección de las grandes redes y el Consejo Superior de Ferrocarriles. Del primero formaban parte tres representantes de cada una de las redes que deliberarían sobre todas las cuestiones de interés para el conjunto de las redes. Al frente estaba un Comisario puesto por el gobierno. El Consejo Superior se arbitraba como un órgano de consulta del ministro de Obras Públicas, aunque con poder de decisión. Estaba formado por los miembros del Comité de Dirección, por representantes del personal, designados por el ministro a razón de dos por red y 35 representantes de los intereses generales de la nación, nombrados por Decreto a propuesta del ministro. Así mismo el Estado quería que se unificasen las tarifas de todas las compañías «para que todos los franceses de cualquier región sean tratados igualmente en cuanto a las condiciones de transporte». Además, se perseguía que esa unificación de las tarifas acarrearase la unificación financiera, segundo de los objetivos fijados.

¹⁹³ Caron recoge las palabras de Javary, de Norte, en 1921 sobre lo acontecido en 1920, quien, haciendo notar la gravedad de la situación, señalaba que se hacían precisas tres medidas que Caron confirma. En primer lugar se debía proceder a un nuevo incremento de las tarifas, en segundo lugar reducir las cargas y por último contener los costes reduciendo el personal y economizando el combustible. De alguna manera se esperaba que el convenio fuese capaz de remediar estas tres intenciones.

2º) La compensación de los resultados financieros anuales de la explotación de las redes. Esta compensación se realizaría a través del fondo común, cuenta que llevaría el Tesoro público y en donde se registrarían los saldos positivos o negativos de cada red: sus costes de explotación, el importe de sus cargas financieras y la prima asignada a la red y a su personal con el fin de motivar a empresas y trabajadores para desarrollar el tráfico y reducir los costes, aspectos a los que ya aludíamos al estudiar el origen de este convenio.

3º La obligación de encaminarse hacia el equilibrio financiero. Este equilibrio, en principio, estaría asegurado por las tarifas que, obligatoriamente, debían estar ajustadas de manera que las recaudaciones cubriesen todos los costes, de cualquier naturaleza que estos fuesen, en todas las redes. Esta pretensión resultaba verdaderamente sorprendente y más teniendo en cuenta la esperanza establecida en el principio anterior, de compensar el resultado de las redes entre sí a través del fondo común.

Pero es que, y esta había sido otra de las graves consecuencias de la guerra, las redes habían quedado arruinadas desde el punto de vista financiero. Las causas de este fracaso son similares a las que conocemos para el caso español: «el aumento de los precios de coste debido al alza de los salarios y de los precios, así como por las condiciones en que debía realizarse la explotación y la inadecuación entre los ingresos y los gastos a que se había llegado como consecuencia de la lentitud en adoptar las medidas oportunas en la política tarifaria»¹⁹⁴. Caron sostiene que las disposiciones financieras adoptadas durante la guerra para asegurar los transportes fueron erróneas, si bien podía resultar más preciso hablar de disposiciones no adoptadas. En concreto, estima como poco razonable el hecho de no haber compensado el aumento de los precios con el de las tarifas, fruto de una decisión política de no agravar los ya de por sí elevados índices de inflación. Obviamente, tal decisión condujo a incrementar el déficit de las empresas y, al igual que vimos en el caso español, a tener que recurrir a los préstamos cuyas cargas alimentaron el déficit ulterior. Como señala el autor a quien venimos refiriéndonos, la decisión de no incrementar las tarifas pudo tener como efecto inmediato el de intentar limitar la inflación pero «contribuyó más tarde a su prolongación y acentuó la tendencia al acaparamiento del mercado de capitales por el Estado y los grandes servicios públicos»¹⁹⁵. Esto hizo que, más adelante, cuando el Estado autorizó a las empresas a financiar el déficit recurriendo a las obligaciones, su colocación en el mercado resultase mucho más costosa. Norte, por ejemplo, tuvo que recurrir a los grandes establecimientos de crédito y a la Cámara Sindical de los Agentes de Cambio y las comisiones que cobraron fueron elevadas. Todos los elementos confluyen para mostrarnos una situación, previa a la convención de 1921, verdaderamente difícil en cuanto al déficit que iban acumulando las empresas. Cuando la elevación de las tarifas se llevó a cabo fue, según Caron, tarde y se realizó de forma insuficiente y mal calculada. El consejo del Norte francés comprobaba que el carbón, el raíl y el resto de los materiales empleados en la explotación costaban tres o cuatro veces más que antes de la guerra¹⁹⁶. En el caso

¹⁹⁴ Caron (1973), pp. 438-441.

¹⁹⁵ Caron (1973), p. 439.

¹⁹⁶ En 1913 el precio de la tonelada de carbón para Norte era de 17,50 francos por 47,50 en 1916 y una media de 198 en 1920. Los railes, recibidos desde los Estados Unidos, costaban 490 francos en lugar de los 186 de 1913, las traviesas de Brasil pasaron de 5 francos antes a 8 en 1916. En 1919 los precios de

del carbón sucedió, al igual que en España, que se produjo un aumento del consumo por kilómetro debido a una pérdida de calidad del combustible.

Los resultados de estos convenios parece que, al menos en un primer momento, fueron satisfactorios puesto que se lograron los niveles de actividad alcanzados en los años previos a la guerra. Ya vimos también la reducción que se observaba en los coeficientes de explotación en estos años. Mientras que en 1913 los ferrocarriles franceses movilizaron un total aproximado de 136 millones de toneladas, en 1922 ya se había llegado a los 157 millones de toneladas, en 1923 se alcanzaron aproximadamente los 174 millones de toneladas que llegaron a los 199 millones en el año siguiente¹⁹⁷. De nuevo vuelve a hacerse oportuna la comparación con lo acontecido en los ferrocarriles españoles. Los datos que nos ofrecen las compañías españolas, estiman lo transportado en unos 31,5 millones de toneladas en 1913, para 1922 se habría llegado a los 39,9 millones de toneladas y en los dos años siguientes la tendencia no resultó estable, 35,8 y 43,3 millones de toneladas respectivamente¹⁹⁸. Estas cifras no hacen sino ensombrecer, más aún, el desalentador panorama que esperaba a nuestras empresas ferroviarias. Creo que podemos decir que el problema ferroviario español no lo era sólo por continuar realizando la explotación con bajas tarifas, ni por una hipotética mala gestión de los consejos directivos, ni por un supuesto exceso de las peticiones del personal o de la aplicación de la jornada de ocho horas, ni siquiera, en sus explicaciones más de fondo, por las consecuencias que pudieran derivarse de la guerra mundial, coyuntura difícil para los ferrocarriles de todos los países, pero no insuperable en los años posteriores para los principales de entre los europeos tratados, sino en problemas estructurales de la economía española del momento. Respecto al tráfico de viajeros, también se habían producido incrementos de interés y diferencias con el caso español. Mientras que en 1921 en las redes francesas se habían transportado 661 millones de pasajeros, en 1923 se llegó a los 767 millones, por los 52 millones de viajeros transportados por Norte y MZA en 1923 o los 115 en el total del ferrocarril español. Las redes en explotación en ambos países estaban en 1913 en los 40.770 km para Francia y los 15.088 en España y en 1920 de 42.100 y 15.886 respectivamente. Una nueva diferencia sustancial.

CUADRO II. 55 INTENSIDAD DE USO DE LAS REDES. (mercancías-viajeros/km. de red).

	Francia		España	
	mercancías	viajeros	mercancías	viajeros
1913	3.335,78	12.975,22	2.089,47	3.810,97
1920	4.133,01	18.218,52	2.083,97	6.156,36

estos materiales conocieron aún mayores incrementos: las barras de acero dulce habían aumentado un 640 por 100, los lingotes de hierro un 765 por 100.

¹⁹⁷ Mitchell (1978), pp. 328 y 336.

¹⁹⁸ Mitchell (1978), pp. 331 y 340.

CUADRO II. 56 RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN EN LAS COMPAÑÍAS FRANCESAS. Millones de francos

COMPAÑÍAS	INGRESOS 1922	COSTES 1922	INGRESOS 1923	COSTES 1923	INGRESOS 1924	COSTES 1924	PRODUCTO NETO 1922	PRODUCTO NETO 1923	PRODUCTO NETO 1924
NORTE	1.158,6	1.050,7	1.237,7	1.109,0	1.433,5	1.142,3	107,9	128,6	291,2
ESTE	1.027,3	848,1	1.062,4	875,5	1.272,2	1.002,9	189,2	186,9	270,3
P.L.M.	1.806,0	1.598,6	1.956,0	1.172,6	2.397,5	1.915,8	207,4	283,4	481,0
P.O.	941,0	919,9	1.030,3	917,7	1.195,9	1.059,8	30,1	112,6	136,1
MIDI	442,9	458,7	476,6	453,4	560,2	487,5	-15,8	23,2	72,5
ESTADO	1.041,7	1.194,2	1.094,3	1.212,2	1.332,4	1.301,5	-152,7	-126,9	30,9
ALSACIA- LORENA	521,1	483,3	545,2	479,6	741,5	580,2	37,7	65,6	161,2

Esta situación positiva finalmente, se reflejó en un alza del valor de las acciones de ferrocarriles en la Bolsa, durante estos cuatro años, si bien ya en 1924 la Bolsa recogió el sentimiento de inseguridad que provocaban las cargas financieras de las empresas, como veremos a continuación, y que las llevaban a seguir obteniendo pérdidas a pesar de que los resultados de la explotación del negocio ferroviario en sí continuase siendo favorable.

CUADRO II. 57 COTIZACIÓN DE ACCIONES DE LAS COMPAÑÍAS FRANCESAS (en francos)

COMPAÑÍAS	DICIEMBRE 1921 A	DICIEMBRE 1922 B	DICIEMBRE 1923 C	INCREMENTO% C/A	DICIEMBRE 1924 D
NORTE	915	1.330	1.335	45,9	995
ESTE	615	831	890	44,7	647
P.L.M.	813	960	1.125	38,3	813
P.O.	880	930	1.015	15,3	775
MIDI	734	837	887	14,0	675

No obstante cuanto llevamos dicho, sería precipitado obtener una visión en exceso optimista. Lo que sí resulta claro es que la capacidad de transporte del ferrocarril francés y las necesidades de su economía, eran muy superiores a las del caso español. Esto no es óbice para que existiesen dificultades de características similares a las que sucedían en las redes españolas. Las cargas financieras también se habían multiplicado en los ferrocarriles franceses. Las cargas del capital habían aumentado de 544 millones en 1913 a 810 en 1921 y 1.067 en 1922, de manera que los resultados eran deficitarios y se repartían en el fondo común, en un total de 2.914 millones en 1920, 2.060 en 1921, 1.167 en 1922, 1.118 en 1923 y de 593 en 1924. En este último año tan sólo las compañías del Este y de Alsacia-Lorena obtuvieron, descontadas las cargas, beneficios¹⁹⁹. Estos resultados habían hecho que se procediese a una nueva elevación de las tarifas que entró en vigor el 10 de marzo de 1924 y que provocó comparativamente una disminución del tráfico de viajeros transportados, no así en las mercancías. El aumento de las tarifas fue del 160 por 100 para el tráfico de viajeros y del 170 por 100 en el de mercancías.

¹⁹⁹ Los datos proceden de Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 167-171. Sobre los aspectos teóricos también se puede consultar C/70/146 "Estudios sobre las modificaciones producidas en diferentes países europeos con motivo de la primera guerra mundial y después de esta en el régimen ferroviario". Febrero 1921, pp. 8-18. Caron ofrece cifras algo diferentes. Señala que desde 1914 a 1920 el déficit total del conjunto de las compañías había alcanzado los 5.000 millones. Destaca cómo Norte y PLM estaban en situación de bancarrota. En el Senado, en una comisión financiera, se hacía notar cómo, si se dejaba a estas dos compañías debatirse en medio de sus dificultades financieras, la crisis financiera, en breve plazo, sería general. Yves Le Trocquer manifestó en aquella ocasión que «era preciso o rescatar las redes o darles los medios para vivir».

Los socialistas no estaban de acuerdo con las soluciones previstas en el convenio, pues sus proyectos de nacionalización partían de la idea de que las compañías no podían armonizar las necesidades económicas con sus escasas posibilidades financieras. Rechazaban tanto la gestión de las compañías, como la «gestión burocrática y rígida de funcionarios irresponsables, concebida para servir de complemento financiero a un presupuesto cargado de deudas y en la cual los representantes de los obreros se constituirían en casta animados por un corporativismo estrecho y egoísta»²⁰⁰. Además de las críticas realizadas por los socialistas, existieron algunas otras en las que no voy a detenerme, pero el descalabro sufrido por los socialistas en las elecciones y en la huelga significaron la muerte del proyecto defendido por Blum, que fue rechazado en la Cámara por 435 votos contra 119. Tampoco hablaré de las dificultades que surgieron en la puesta en práctica e interpretación de los diferentes artículos del convenio. Con el paso de los años, el Ministerio de Hacienda fue adquiriendo un papel creciente debido precisamente a las dificultades financieras de las empresas. Este hecho hace pensar a Caron que, sin la acción obstinada a lo largo de estos años de los inspectores de Hacienda, la liquidación de 1937 se hubiese realizado en condiciones menos favorables para el Estado. De manera que el convenio de 1921, debido a las dificultades financieras de las compañías, logró a largo plazo acrecentar el control de los funcionarios.

De momento, y por tratar de mantener el mismo esquema cronológico utilizado en el análisis del caso español, interrumpiremos aquí el estudio de los ferrocarriles franceses con idea de continuarlo en los capítulos siguientes.

²⁰⁰ Caron (1973), pp. 443-444.

CUADRO II. 58 LOS FERROCARRILES FRANCESES Y ESPAÑOLES

AÑOS	FRANCIA				ESPAÑA			
	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones
1900	83.400	430	16.000	14.000	-	32,0	-	-
1901	80.400	406	15.800	12.900	-	33,4	-	-
1902	81.000	410	15.700	13.100	-	37,4	-	-
1903	85.300	413	16.100	13.200	-	39,6	-	-
1904	85.500	420	16.200	13.600	-	42,7	-	-
1905	91.000	429	17.400	14.100	-	42,6	-	-
1906	95.100	445	18.200	14.700	-	45,1	-	-
1907	102.000	459	19.300	15.200	24.567	47,3	-	-
1908	103.000	464	20.000	15.900	26.116	47,2	-	-
1909	107.000	476	20.800	16.200	25.593	46,0	-	-
1910	113.000	492	21.500	16.800	27.547	48,9	-	-
1911	121.000	494	22.700	17.500	29.090	50,3	-	-
1912	131.000	509	24.200	18.100	31.818	54,0	-	-
1913	136.000	529	25.200	19.300	31.526	57,5	3.179	2.139
1914	88.200	355	17.800	13.700	28.968	57,9	2.954	2.159
1915	71.500	209	16.500	8.800	30.706	62,6	3.301	2.136
1916	79.700	325	18.900	10.000	35.118	67,6	3.808	2.340
1917	83.700	352	20.200	10.100	35.512	71,0	3.781	2.419
1918	64.700	377	20.100	11.900	35.245	75,5	3.852	2.567
1919	77.000	463	20.700	20.200	35.149	83,6	3.736	2.936
1920	103.000	500	25.900	22.100	33.106	97,8	3.775	3.242
1921	137.000	661	26.000	25.700	32.773	105,0	3.781	3.428
1922	157.000	720	28.600	27.300	39.910	107,9	3.826	3.559
1923	174.000	767	33.300	29.300	35.848	115,0	4.105	3.629

Fuente: Mitchell (1978)

4.4.- Gran Bretaña.

El país pionero en el empleo de este medio de transporte también lo fue como es obvio en el modo de organizar las redes y de regular esta actividad. Al principio se concedió una máxima libertad, estimando que así se fomentaría la competencia y ello propiciaría un rápido desarrollo de este sistema de transporte. Efectivamente, en la primera mitad del siglo XIX, la expansión de la red ferroviaria fue muy rápida, hasta que la desenfadada competencia provocó, en 1845, una crisis aguda que condujo, en algunos casos, a que varias compañías utilizaran una misma línea. Estos hechos propiciaron un cambio de orientación en los criterios utilizados que, en lugar de basarse en la competencia de las líneas, se centraron en la fusión y enlace de las mismas. En 1854 se promulgó un Decreto que ordenaba a las compañías que diesen las máximas facilidades para la organización de servicios combinados con otras líneas, regulando las tarifas y asegurando la publicidad de estas últimas. Estas situaciones desencadenaron un proceso de fusiones de diferentes empresas entre los años 1846-1872, y por ejemplo la *London and North Eastern* absorbió a 60 compañías, mientras que la *Great Western* hizo lo propio con otras 38. Algunas otras firmaron también acuerdos para evitar los efectos de la competencia en beneficio común.

Poco antes de la crisis financiera de 1847 se fundó una entidad que tendría, más tarde, gran influencia en las fusiones de compañías, era la *Railway Clearing House*. En el momento de su constitución funcionaba como Cámara de compensación entre las

distintas compañías, estableciendo y liquidando las cuentas del tráfico combinado entre redes. Desde 1847 a 1852 la construcción de nuevas redes decayó sustancialmente y es a partir de ese momento cuando se suceden las fusiones.

En 1873 se creó la *Railway Commission*, una entidad que debía mediar entre las distintas compañías y también fijaba algunas tarifas combinadas. En 1888 esta comisión vio ampliadas sus atribuciones al anexionarse los canales con el objetivo de coordinar los transportes por ferrocarril con los fluviales. Estas medidas no modificaron el régimen de libertad de que gozaban las empresas en la explotación de sus redes. La ley de 1888 únicamente fijó unas tarifas máximas y permitió a los ferrocarriles hacer competencia al transporte de cabotaje. Las tarifas máximas fijadas en 1888 tuvieron que aumentarse en 1894 y en 1913 para adecuar costes de explotación y facturación²⁰¹.

Cuando se declaró la guerra, el gobierno se hizo cargo de las redes, aunque cada compañía conservó la autonomía administrativa y financiera. La gestión se encomendó a un Comité ejecutivo integrado por los directores generales de las once compañías más importantes. El Presidente honorario era el del *Board of Trade* y el Presidente efectivo, el de una de las compañías, la *London and South Western Railway*. En definitiva, el control de las empresas sobre las redes no desaparecía, aunque, como estaba previsto ya desde 1871 para las coyunturas de guerra, la administración desde un punto de vista jurídico, y con el objeto de garantizar que se iban a efectuar los transportes, pasase a manos del Estado. Aquella legislación de 1871 también contemplaba que el gobierno debía indemnizar de todas las pérdidas y daños que se produjesen en esas épocas, aunque no hubiesen sido directamente provocados en las confrontaciones armadas; por eso el gobierno en 1914 garantizó, mientras durase la guerra, un ingreso mínimo igual a los beneficios brutos de 1913.

Los ferrocarriles británicos también fueron sensibles al aumento de los precios que venimos observando en toda Europa, lo cual se traducía en un aumento de los costes de explotación. El Comité ejecutivo aprobó diversas subidas de las tarifas: una primera del 50 por 100 en el tráfico de viajeros y en 1919, a consecuencia del déficit de 41 millones de libras que se había ocasionado, se aprobaron nuevas elevaciones que oscilaron entre el 15 y el 100 por 100. En efecto, este régimen tenía poco de público y en 1918 el gobierno decidió ocuparse de los problemas del transporte ferroviario o, por mejor decir, de las empresas ferroviarias y creó el *Select Committee* para que estudiase el modo de mejorar las condiciones de transporte, probablemente alteradas como resultado de las dificultades económicas de estos años. Las primeras conclusiones que ofreció el comité

²⁰¹ Estas notas sobre las explotaciones ferroviarias en Gran Bretaña han sido redactadas a partir fundamentalmente de: Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 259-367; C/70/146 “Estudios sobre las modificaciones producidas en diferentes países europeos con motivo de la primera guerra mundial y después de esta en el régimen ferroviario”. Febrero 1921, pp. 19-20 y de C/108/233 “Informe general acerca de los nuevos regímenes de ferrocarriles decretados en Francia y en Inglaterra en 1921 y observaciones que con tal motivo se apuntan en relación con el futuro régimen ferroviario de España”. Febrero 1922. En el caso de los dos últimos documentos referidos la visión que se ofrece en ellos tiende a hacer notar, aun sirviéndose de pequeñas manipulaciones, la inadecuación que existía entre las medidas que se adoptaban en los principales ferrocarriles europeos de los países más avanzados y lo que acontecía y se legislabá en España.

iban en la línea de proceder a la unificación del sistema ferroviario «tanto si su propiedad era del público como si estaba en manos de empresas privadas»²⁰².

Un paso más hacia un mayor control estatal de la red ferroviaria se produjo con la creación, en 1919, de un Ministerio de Vías y Comunicaciones. Al ministro se le otorgaban poderes en algunas cuestiones que, hasta entonces, no habían estado sometidas a la intervención gubernamental. Una de estas era la de elevar las tarifas por encima incluso de los máximos autorizados en la concesión. Ya por aquellas fechas el Comité ejecutivo había sido sustituido por un comité consultivo, cuya función era estudiar la conveniencia de proceder a nuevos aumentos de las tarifas y que en 1920 aprobó una nueva elevación.

La persona que ocupó por primera vez el más alto puesto del nuevo Ministerio había sido hasta entonces director de la *Norton Eastern Railway*, cuyas ideas sobre la reorganización de los transportes eran las siguientes: simplificación de la intervención, absorción de las compañías pequeñas por las grandes y desarrollo de las líneas transversales. Así mismo trató de desmentir que una mayor vinculación con lo público a través de la creación del ministerio, significase un acercamiento hacia la nacionalización. Años antes de que se procediese a la incautación por el Estado se realizaron algunos proyectos para regular la organización de las empresas de transporte y sus relaciones con los poderes públicos. En aquellos proyectos uno de los aspectos en los que se incidía siempre era el de la agrupación de líneas y se proponían 6 ó 7 empresas que englobaban todas las redes de ancho normal de la isla y entre las que se procuraba que no existiese competencia mediante una adecuada distinción geográfica de las redes. Estos trabajos sirvieron de base a la *Railway's Act* de 1921. La discusión en el Parlamento hasta que se aprobó esta ley fue rica en algunos de los temas de fondo. Conservadores y laboristas mantenían posiciones enfrentadas en cuanto al papel que correspondía al Estado: para los primeros se debía volver a la mayor brevedad al régimen que había administrado las redes antes de la guerra y los segundos comenzaron a defender la nacionalización de las empresas. La coalición gubernamental presidida por Lloyd George propugnaba la propiedad privada de las compañías bajo un nuevo plan de intervención reglamentada, tendencia que fue la que triunfó finalmente. El 15 de agosto de 1921 terminó la incautación del Estado realizada a consecuencia de la guerra y el 19 de ese mes recibió sanción real la *Railway's Act*. Esta ley tenía seis apartados y unos anexos muy abultados entre los cuales se recogían todas las antiguas compañías que componían las nuevas redes.

En el primer apartado se procedía a la reorganización del sistema ferroviario. Todas las empresas se fusionaron en cuatro grupos que estaban integrados por compañías constituyentes –las que se fusionaban– y por compañías secundarias –las que eran absorbidas–. Quedaban fuera algunos ferrocarriles secundarios, líneas metropolitanas y algunas otras. La Ley dividía la red en cuatro grupos con criterios geográficos que fueron: el Sur, el Oeste, el Noroeste-Centro y Oeste escocés y el grupo Nordeste-Este, Oeste y Este Escocés, que dieron lugar a las cuatro grandes empresas ferroviarias: el *Southern Railway*, el *Great Western Railway*, el *London Midland and Scottish Railway* y el *London and North Eastern Railway*. El número total de compañías constituyentes y

²⁰² Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, p. 261.

secundarias comprendidas en la Ley fue de 120. Esta práctica desarrollada en Gran Bretaña resultó atractiva para las compañías ferroviarias españolas quienes en alguna ocasión se manifestaron favorables a una unificación o fusión de las redes realizada en torno a Norte, MZA, Andaluces y MCP. En España los ferrocarriles británicos antes de la guerra eran considerados como «el tipo más acabado y perfecto del sistema de libertad y propiedad privada»²⁰³. La guerra habría sido la causante de la crisis de este sistema y todos los países miraban las decisiones que adoptaría Gran Bretaña contra la crisis de los transportes, «ávidos de encontrar en ella las mayores luces y enseñanzas».

En la segunda parte se reglamentaban las nuevas situaciones a que daba lugar esta reagrupación. Por el interés público, la comisión de ferrocarriles y canales y el ministro podían obligar a las compañías a que ejecutasen determinadas inversiones para asegurar algunos servicios o dar facilidades a determinados tráficos.

La parte tercera estaba dedicada a las tarifas. Se creó el *Railway Rates Tribunal* compuesto de tres miembros permanentes nombrados por el Rey por recomendación del ministro de Justicia, del presidente del *Board of Trade* y del ministro de Vías y comunicaciones. Además de estos miembros había otros agregados al Tribunal que no debían exceder de diez. Se transfieren al *Tribunal* las atribuciones que, en este campo, tenía la *Commission*. Las funciones de este tribunal hacían referencia a las tarifas y algunas otras cuestiones: clasificación de las mercancías, artículos transportables como equipaje de viajeros, etc. Las compañías constituyentes de cada grupo debían presentar las tarifas de transporte de mercancías y viajeros. Sobre estos datos el tribunal, oídas las partes implicadas, fijará unas tarifas estándar y la fecha en la que entrarían en vigor, siendo de aplicación en todas las compañías que formaban cada uno de los grupos referidos. En la Sección 58 del articulado se fijaban las condiciones que, de cara a los beneficios, debían reunir las tarifas; se decía que, junto con otros beneficios cuyo origen no se especificaba, las tarifas debían permitir a las compañías obtener un ingreso neto anual equivalente a los ingresos netos acumulados del año 1913. Como en el caso francés ya estudiado, también se buscó el modo de incentivar a las empresas. En este caso se llevó a cabo mediante un complicado cálculo efectuado sobre el porcentaje de ingresos obtenidos vía tarifas, siempre que estos resultasen superiores a lo previsto cada año cuando se procediese a la revisión de las mismas por el Tribunal. Una parte de lo obtenido de más beneficiaría a los usuarios en el año siguiente, mediante descuentos en las tarifas y otra parte, sustancialmente más pequeña, revertiría a las empresas al ser el porcentaje de aumento de las tarifas en ese año.

En la parte cuarta de la ley se regulaban salarios y condiciones de servicio de los trabajadores que pasaban a depender de dos organismos, el *Central* y el *National Wages Board*. El primero lo componían ocho representantes de las compañías y otros ocho de los trabajadores, nombrados por los Sindicatos: cuatro por la Unión Nacional de Ferroviarios; dos por la Asociación de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras, y dos por la Asociación de Oficinistas Ferroviarios. El segundo estaba compuesto por seis representantes de las compañías, seis de los empleados, nombrados por los mismos sindicatos designando dos representantes cada sindicato y cuatro de los usuarios: uno

²⁰³ C/108/233 “Informe general acerca de los nuevos regímenes de ferrocarriles decretados en Francia y en Inglaterra en 1921 y observaciones que con tal motivo se apuntan en relación con el futuro régimen ferroviario de España”. Febrero 1922, p. 14.

por el Comité parlamentario del Congreso de Sindicatos, uno por la Asociación de Cámaras de Comercio Británicas y uno por la Federación de Industrias Británicas. Al frente había un Presidente independiente, nombrado por el ministro de Trabajo. Dentro de cada empresa se constituían comités en los cuales se reproducía el mismo esquema, en cuanto a la representación, que en las Juntas Central y Nacional si bien en ese momento no se regularon con detalle.

Las dos últimas partes de la Ley tienen menor interés en nuestro estudio. En la parte quinta se trataba sobre los ferrocarriles secundarios y en la última una serie de aspectos generales entre los que se plasmaba el deseo de facilitar el tráfico entre todas las compañías fusionadas.

La fusión obligatoria no sentó demasiado bien en el ámbito de las compañías. A pesar de que el ministro era un ferroviario y estaba asesorado también por antiguos ferroviarios, en determinados círculos pareció una injerencia más de la burocracia en las empresas. Algo de verdad debía de haber cuando los laboristas no se opusieron a la fusión y aprobación de la Ley y lo interpretaron como un paso hacia la nacionalización. El hecho es que el final de la guerra coincidió con toda la complicación que entrañaba la reorganización, agrupación y fusión de ciento veinte compañías en cuatro empresas. Este trabajo corrió a cargo de un Tribunal de Fusión con amplios poderes que logró materializar la fusión en sólo dos años. Desde principios de 1923 ya las cuatro grandes compañías, aunque no definitivamente constituidas, operaban como tales. Pienso que no tiene demasiado interés para nuestro estudio proceder al análisis del proceso de fusión de cada una de las compañías, con las negociaciones que se llevaron a cabo y las asignaciones que fijaba el fondo de compensación del gobierno en cada caso. La Ley, a través del Tribunal de Fusión, buscaba simplificar al máximo estos procesos y no dilatar las aprobaciones haciéndolas depender del Parlamento; los proyectos los redactaban las partes y era el Tribunal quien los aprobaba. Los resultados de estas fusiones fueron empresas enormes, las más grandes del país. Las cuatro grandes, resultado de diversas fusiones, sumaban un capital aproximado de 1.200 millones de libras, muy superior al de cualquier otra industria del país²⁰⁴.

Al comenzar el año 1923, prácticamente se había concluido la reorganización ferroviaria que se preveía en la parte primera de la Ley, aunque todavía faltaban por agruparse algunas de las compañías definidas como secundarias. Estas buscaron, mediante la oposición a los proyectos de fusión propuestos, lograr unas mejores condiciones de absorción. Dentro de las compañías secundarias, aquellas que contaban con redes poco productivas, de reducidas dimensiones, con pérdidas en los resultados de la explotación o que, como sucedió en algún caso, la compañía había dejado de existir, fueron especialmente problemáticas en los procesos de fusión. Las grandes compañías no querían asumir esas redes con problemas de diversa índole, pero la Ley obligaba a hacerlo e incluso a contraer las deudas que tuvieran como resultado de la explotación pasada. En estos casos fue el Tribunal quien tomó las decisiones sobre el modo de efectuar la agrupación y el alcance de las obligaciones de cada parte.

²⁰⁴ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, p. 304.

Otra de las misiones del Tribunal fue la de repartir las cantidades que el Estado consideró que correspondían a las sociedades como consecuencia del déficit de la explotación de las redes en manos del Estado surgido durante la guerra. Aunque a finales de 1921 se estimó que las reclamaciones de las empresas podían alcanzar los 150 millones de libras, el convenio final entre las compañías y el Estado acordó el reparto de 60 millones de libras. La justificación de estas entregas radicaba en los aumentos de los costes de explotación. Aproximadamente la mitad de esa cantidad fue a parar ya a las compañías fusionadas.

A continuación voy a estudiar con brevedad las cuatro grandes compañías ferroviarias británicas que surgieron de la Ley de 1921. Para tener un elemento de comparación de lo que era una gran empresa en España –esa es la consideración que damos a Norte y MZA– y la diversidad de inversiones de las grandes empresas ferroviarias en Gran Bretaña.

La *London Midland and Scottish Railway –L. M. & S. R.* explotaba una red aproximada de 10.200 kilómetros²⁰⁵. Era una red de talante industrial prioritariamente y cubría la mayor parte de Gran Bretaña, a excepción del Sur de Inglaterra, poseyendo, además, unos 560 kilómetros de canales. En Irlanda esta empresa también tenía en explotación algunos kilómetros de red ferroviaria y contaba con un servicio de vapores a Irlanda y al Continente. Después de la fusión habían aumentado los talleres de reparación de locomotoras. Sus inversiones estaban muy diversificadas y nos encontramos con algo de lo que no tenemos constancia para el caso español: esta compañía aspiraba a ser la mayor propietaria de hoteles de ferrocarril, y ya en aquel momento disponía de 34 establecimientos. Su red servía a los grandes centros industriales del centro y del norte. Al constituirse, después de la fusión, tenía un capital de unos 385 millones de libras. En este caso, la comparación con las grandes redes españolas podríamos decir que resulta vergonzante. Sólo disponemos de datos para 1921 y en ese año el número de viajeros transportados fue de 338,6 millones por los 23,2 de Norte y los 26 de MZA; en cuanto a las mercancías de los 82,4 millones de toneladas y 7 millones de cabezas de ganado de la compañía británica se pasaría a los 10 y 9 millones respectivamente de las españolas.

En lo tocante al material para efectuar la explotación, quizá sea más útil proceder a la comparación mediante los datos que contiene el cuadro siguiente:

²⁰⁵ Existen algunas dificultades para precisar el número de kilómetros de la red ferroviaria británica. Mientras el tomo V de la publicación de la Junta Superior de Ferrocarriles que venimos utilizando habla de una red de unos 82.000 kilómetros que reparte entre las cuatro compañías, las fuentes más fiables estiman en torno a los 32.000 kilómetros el total de la red. Desconozco los motivos de estas profundas discrepancias; podría deberse a que se contabilicen o no la existencia, en determinadas secciones, de varias vías debido a la gran intensidad del tráfico en algunas zonas. Cfr. Mitchell (1978), Cipolla (1982) y Pounds (1990). El desglose del número de kilómetros por empresas procede de los datos de 1929 publicados ya por la Estadística de la Unión Internacional de Ferrocarriles y recogidos en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, p. 488.

CUADRO II. 59 MATERIAL MÓVIL COMPARADO: L. M. & S. R. Y COMPAÑÍAS ESPAÑOLAS

MATERIAL	L. M. & S. R.	NORTE	MZA
LOCOMOTORAS	10.400	935	879
COCHES	27.000	1.961	1.595
VAGONES Y FURGONES	337.300	22.200	21.229

La *London and North Eastern Railway* explotaba una red de unos 11.000 kilómetros. Se extendía principalmente por la costa Este, hasta el Norte, en Escocia, con alguna línea que penetraba en el Oeste. Además explotaban 480 kilómetros de canales. Como en el caso de la anterior, poseía diversos muelles y puertos, dedicando especial atención a los enlaces con el Continente mediante líneas a Holanda, Bélgica y Alemania. Para estos servicios mantenía seis barcos de turbina y 16 grandes de vapor. Poseía también 20 hoteles. El capital de la compañía era de 350 millones de libras. En 1921 el tráfico de viajeros alcanzó los 232 millones de pasajeros y el de mercancías 84 millones de toneladas. El material era el siguiente: 7.700 locomotoras de vapor, 140 automotores y 13 locomotoras eléctricas; 20.000 coches y 313.500 vagones y furgones.

La *Great Western Railway* fue la única que conservó su nombre después de la fusión y era la más importante con diferencia de todas las que se unieron, hasta el punto que se habla, más que de fusión, de una serie de absorciones de la *Great Western*. Tenía en explotación una red de 6.000 kilómetros. La línea de la primitiva *Great Western* estaba considerada como una línea turística, pero con las absorciones adquirió también alguna zona de corte más industrial. Poseía 320 kilómetros de canales y algunos muelles importantes en el Sur de Gales: en Cardiff, Newport, Aberdovey, Plymouth y especialmente el puerto de Fishguard, punto de partida del servicio marítimo para Irlanda. Al constituirse lo hizo con un capital de 140 millones de libras. En 1921 el transporte de viajeros alcanzó la cifra de 112,3 millones y el de mercancías 40,6 millones.

Otras posesiones de la compañía eran 4.050 locomotoras, 70 automotores y 60 coches motores y remolques eléctricos; 10.100 coches y 99.700 vagones y furgones. Además contaba con tres vapores de turbina y trece de vapor, así como con la administración de doce hoteles.

La *Southern Railway* era el menor grupo de los cuatro. La red que explotaba era de 3.400 kilómetros, todos ellos localizados en el sur de la isla. Poseía importantes muelles de carga y descarga en instalaciones portuarias como por ejemplo en Southampton, Plymouth y en el Támesis, entre otros. La compañía disponía de 17 barcos de turbina, 21 de vapor y un gran número de pequeñas embarcaciones. En el momento de la constitución el capital era de 145 millones de libras. El tráfico de viajeros fue de 171,5 millones. Comparativamente, el tráfico de mercancías resultó muy inferior al de otras compañías pues tan sólo se llegó a los 7 millones de toneladas. En cuanto al material, disponía de 2.390 locomotoras de vapor, 10.800 coches, 39.780 vagones y furgones y 460 automotores y remolques eléctricos.

Del breve análisis de dichas empresas bien podemos concluir que, si en un primer momento de la historia del ferrocarril se hablaba del desarrollo económico que eran capaces de provocar los caminos de hierro, parece claro que, en fases más avanzadas y visto desde la óptica microeconómica de las empresas, para el ferrocarril era más importante aún el desarrollo económico de la nación como requisito para la obtención

de beneficios en la explotación de las redes. Las cuatro empresas analizadas obtuvieron resultados netos en el año 1921 positivos. No me interesa fijarme en ellas desde esa perspectiva en este instante, sino recordar la comparación de las inversiones realizadas, el material disponible y las cifras de viajeros y mercancías desplazados por sus redes. El estudio de las cuatro grandes empresas o el del transporte por ferrocarril, en general, es poco comparable, no ya sólo con lo que sucedía en España, sino con lo que ocurría en cualquiera de los países europeos.

La Ley de 1921 también tuvo algunas consecuencias perjudiciales para las redes. Se pudo observar que, al menos durante dos años, las inversiones en nuevas construcciones y mejoras se paralizaron a consecuencia de la incertidumbre existente entre los administradores de las antiguas empresas, ante las expectativas de la nueva Ley y de la reorganización y fusión de las empresas. Paralización, con el consiguiente retraso que suponía, que había que añadir al que forzosamente había provocado la guerra. A pesar de esto, la electrificación, aunque lenta, también fue un proceso con un desarrollo mucho más avanzado que en el caso español. Otro problema vino de la mano de las dificultades para diseñar las políticas ferroviarias de las empresas resultado de la fusión: un mismo recorrido, como ya vimos, podían realizarlo anteriormente varias empresas, es decir, existían varios trayectos, con lo que había que estudiar cual era la mejor utilización posible; también había que unificar el material de la explotación, tanto el motor y móvil como el fijo. Todo esto confluyó, debido a las dificultades para su adecuación, en que «la mayor parte de los diez años anteriores a 1931 no pudieran considerarse como normales desde el punto de vista económico»²⁰⁶. Para terminar con esta primera aproximación cronológica a los ferrocarriles británicos, parece oportuno señalar que esta Ley de 1921, en la que he centrado la exposición, no logró suprimir completamente el entrelazamiento entre líneas de las cuatro grandes redes fusionadas, particular consideración a este respecto merecen las dos grandes redes que se extendían por el Oeste y Este de la Isla.

²⁰⁶ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, p. 314.

CUADRO II. 60 LOS FERROCARRILES BRITÁNICOS Y ESPAÑOLES

AÑOS	GRAN BRETAÑA				ESPAÑA			
	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones
1900	426.514	1.114,6	-	-	-	32,0	-	-
1901	417.409	1.145,5	-	-	-	33,4	-	-
1902	438.972	1.160,0	-	-	-	37,4	-	-
1903	445.161	1.166,6	-	-	-	39,6	-	-
1904	451.287	1.169,8	-	-	-	42,7	-	-
1905	462.730	1.170,0	-	-	-	42,6	-	-
1906	490.700	1.211,1	-	-	-	45,1	-	-
1907	517.981	1.229,8	-	-	24.567	47,3	-	-
1908	494.398	1.249,1	-	-	26.116	47,2	-	-
1909	501.669	1.235,5	-	-	25.593	46,0	-	-
1910	516.053	1.276,0	-	-	27.547	48,9	-	-
1911	525.256	1.295,5	-	-	29.090	50,3	-	-
1912	521.818	1.265,2	-	-	31.818	54,0	-	-
1913	370.272*	1.199,3*	-	-	31.526	57,5	3.179	2.139
1914	-	-	-	-	28.968	57,9	2.954	2.159
1915	-	-	-	-	30.706	62,6	3.301	2.136
1916	-	-	-	-	35.118	67,6	3.808	2.340
1917	-	-	-	-	35.512	71,0	3.781	2.419
1918	-	-	-	-	35.245	75,5	3.852	2.567
1919	309.753	1.522,6	-	-	35.149	83,6	3.736	2.936
1920	323.158	1.579,0	31.351	-	33.106	97,8	3.775	3.242
1921	272.180	1.229,4	21.720	-	32.773	105,0	3.781	3.428
1922	306.466	1.194,7	27.469	-	39.910	107,9	3.826	3.559
1923	348.775	1.235,6	31.004	-	35.848	115,0	4.105	3.629

*En las cifras anteriores a 1913 se incluye el tráfico por barco en el canal de Manchester
Fuente: Mitchell (1978)

Decíamos en líneas precedentes que cuanto acontecía en Gran Bretaña o en Francia tenía el máximo interés en España, era conocido con prontitud y utilizado ante los sucesivos gobiernos como ejemplo a imitar o rechazar. Resulta interesante comprobar que es el año 1921 el que reúne los proyectos de reforma por parte de estos dos países y también el momento en el que se elaboran los intentos legisladores de La Cierva y Maura. Y, aún más, el que estas iniciativas de legislación coincidan con la crisis internacional de 1921, que, al menos por lo que se refiere a los datos vistos para Norte y MZA en los cuadros de ingresos y costes, no tuvo reflejo perceptible. Hemos dado una explicación sobre las dificultades del ferrocarril británico en ese año y nos resulta difícil distinguir la incidencia de la crisis al disponer de pocos datos de comparación. En los otros países aludidos no se perciben con evidencia los efectos de esa crisis.

En mi opinión, los políticos nacionales tendieron más hacia lo que se había dictado en Francia, mientras que las compañías presionaban para que las soluciones se buscasen entre lo acordado en Gran Bretaña. El motivo de este modo de proceder es bastante claro, pues las cotas de penetración que el Estado alcanzaba en un caso y en el otro eran bien diferentes. Según los ferroviarios españoles, las posibilidades que en ambas legislaciones se abrían a la financiación de las actividades de las empresas por la vía del anticipo o de la emisión de deuda en lugar del recurso al aumento de las tarifas, eran mucho mayores en Francia que en Gran Bretaña. De todas formas, el origen de estas diferencias es posible que se encuentre, como ya hemos dicho, en la peculiar estructura de capital con la que se procedió en ambos casos y en la disposición entre el público

hacia las inversiones más arriesgadas. Los dos proyectos tenían algunos puntos en común dentro de la diversidad de enfoques que, a su vez, quedaron reflejados en los proyectos españoles de esos años. Se admite cierta presencia de los trabajadores en la marcha de los ferrocarriles, pero sin tener funciones directivas; también se admitieron representantes de los intereses generales. Se acepta el principio de que los ferrocarriles debían bastarse a sí mismos, es decir, las recaudaciones cubrirían los costes de todo tipo, con las diferencias de actuación que hemos referido en el caso contrario.

Los diferentes enfoques, sobre todo en el ámbito financiero, hacían a los ferroviarios españoles inclinarse por las soluciones de los británicos: máximo respeto al capital privado que componía las inversiones, ofreciéndole garantías y estímulos; en lo posible, prescindir de la intervención del Tesoro público para financiar las actividades; estructurar las redes con criterios económicos y geográficos; que las organizaciones que se creasen con el objeto de organizar y coordinar las redes estuviesen formadas por auténticos expertos en ferrocarriles y con esos intereses en vez de políticos. A pesar de cuanto llevamos escrito, las compañías reclamaban un proyecto que solucionase el problema ferroviario y que no fuese copia servil de lo adoptado en otros lugares, de modo que tuviese en cuenta las peculiaridades del régimen de concesiones español y la mentalidad, carácter y costumbres del país. Esas peculiaridades, según el criterio de las grandes empresas ferroviarias españolas, Norte y MZA, hacían que no se pudiese pensar en un régimen ferroviario de explotación estatal, si bien era precisa una reestructuración y reagrupación de las redes que sólo podía ejecutar el Estado. Es decir, y sirvan estas líneas para concluir este ya extenso capítulo, las dos grandes buscaban que el Estado, en primer lugar, determinase cuáles eran las líneas de interés general, después procediese a su rescate y a continuación reagrupase esas líneas, según los criterios empleados en Gran Bretaña, en tres o cuatro grandes grupos²⁰⁷. De la explotación, mejora y ampliación de esas grandes redes se encargarían las compañías que lo habían venido haciendo hasta entonces mediante unos *convenios especiales* que adoptasen Estado y empresas. Esos convenios estarían presididos por una idea principal, la de dotar a las empresas de máxima autonomía, que era el eje que articulaba el resto de los pasos a dar. Una vez rescatadas y devueltas a los grandes grupos que se formasen, se harían las concesiones de las líneas a perpetuidad, aunque estuviesen previstas revisiones e incluso cancelaciones. Después se reglamentarían esos monopolios con garantías para el interés público y privado y esas garantías se materializarían mediante los tribunales de justicia y otros especiales que se creasen a imitación de los ingleses, pero no por la intervención continua y directa de los organismos administrativos del Estado. Esta era la visión de las grandes al final de la Restauración.

5. RECAPITULACIÓN

En este capítulo se han expuesto cuáles fueron las dificultades del sistema ferroviario y de las compañías explotadoras de concesiones de líneas férreas, para que se comenzara a hablar del *problema ferroviario* y de la conveniencia de rescatar dichas concesiones.

²⁰⁷ Se hablaba de tres si las líneas de la zona Oeste, en su mayoría explotadas por MCP, pasaban a engrosar las de las otras tres, Norte, MZA y Andaluces, sin constituir un grupo aparte.

Es preciso recordar que el sistema de concesiones establecido por la ley de 1855, marcó de modo decisivo la historia de las empresas ferroviarias. Aquel comportaba ventajas, pero también inconvenientes. Implicaba la titularidad del ferrocarril por el Estado y la propiedad y la gestión por los particulares. ¿Por qué este sistema de concesiones? Cabría pensar que obedeció a la incapacidad de los gobiernos de movilizar con rapidez los recursos necesarios para llevar a cabo la construcción y explotación de la red. Por eso, el Estado trató de captar la financiación privada, incluso la exterior, de ahí todos los privilegios y los cauces legales que se arbitraron para provocar el trasvase del ahorro a manos de los promotores de empresas ferroviarias y que hizo posible la afluencia de capitales extranjeros, al decretar la libre circulación de numerario e importación de material y las ayudas a las empresas en los momentos de crisis. Los problemas de este sistema de concesiones se acentúan cuando se acercan las fechas de su vencimiento, cuando arrecian las dificultades económicas o cuando no hay libertad para fijar las tarifas. Con mayor motivo cuando, como fue el caso para las empresas concesionarias españolas, coinciden todos ellos al mismo tiempo.

El agravamiento de todos estos problemas se mueve en torno a un hilo conductor: las dificultades que impuso la crisis de la primera guerra mundial. En ese momento quedaron al descubierto todas las deficiencias que imponía el sistema concesional. La necesidad de recursos de las compañías, cuando por el sistema de concesiones el Estado tenía reguladas las tarifas, obligaba de nuevo a las empresas a recurrir al mercado de obligaciones, pero los plazos de reversión de las concesiones que garantizasen la deuda se reducían. Por otro lado, los resultados de explotación no brindaban tampoco garantías suficientes a los potenciales compradores de esos títulos que hicieran atractivas las inversiones. Además, a lo largo de los años 1913-1923, a las compañías se les amontonaron las dificultades por el lado de la demanda y por el de la oferta. En primer lugar, se enfrentaron con un incremento imprevisto y desproporcionado de la demanda, que además alteró las corrientes tradicionales de los tráficos. Desde septiembre de 1915, creció la demanda de transporte ferroviario por los efectos de la mayor demanda internacional de productos españoles; inicialmente pudo ser satisfecha porque las compañías habían invertido en los años previos a la guerra. La demanda se desbordó desde agosto de 1916, cuando la red ferroviaria se vio colapsada por la afluencia de tráficos, desviados en gran parte desde el transporte de cabotaje. El motivo de este desvío fue el aumento de los fletes; por contra, en el ferrocarril, las tarifas permanecieron congeladas. Esto contribuyó, además, a la desubicación de los tráficos habituales, que trastornó la gestión del material móvil.

Desde el lado de la oferta, las compañías se encontraron frente a dificultades insalvables, no solo en las decisiones a largo plazo, sino también en la adquisición de *inputs* corrientes. Empezando por estos, el aprovisionamiento de carbón resultó francamente difícil; no sólo el importado, que se hizo inasequible, sino también el nacional, por las dificultades de transporte; su mala calidad y sus elevados precios, además de aumentar las averías de las locomotoras. En resumen, los costes energéticos aumentaron mucho para los ferrocarriles, que además no tenían asegurado el suministro. Las dificultades de abastecimiento se reflejaron en la disminución de las existencias.

Otro *input* que falló a las compañías ferroviarias fue el trabajo. Las huelgas de los años 1916 y 1917 implicaron un notable descenso en el servicio ferroviario, por las jornadas perdidas en las huelgas, y por los despidos que siguieron a las mismas. Las huelgas

colapsaron estaciones y almacenes, dificultando el tráfico normal durante largo tiempo. Los costes se incrementaron porque los trabajadores exigieron subidas de los salarios para mantener su poder adquisitivo y, también, por los mayores costes sociales, derivados de la jornada de ocho horas aprobada en 1919 y de otras mejoras. En estos años de generalizados conflictos sociales, la disciplina laboral se relajó y eso implicó una pérdida de eficacia y de productividad en el trabajo ferroviario. Se han hecho también bastantes intentos de cuantificar el número de trabajadores de las dos grandes compañías, así como de clasificarlos por sus niveles salariales; en algún caso hemos podido efectuar estas clasificaciones por servicios; todo esto nos ha permitido plantear algunas diferencias entre Norte y MZA: por un lado Norte contaba con un mayor número de trabajadores que MZA, tanto en sus cifras absolutas, como en función de la extensión de la red de ambas; esto significaba también que en Norte la partida de los costes salariales era superior que en MZA.

Las decisiones de inversión en estas condiciones fueron muy difíciles de tomar y tampoco tenían una ejecución fácil durante la primera guerra mundial. Las compañías no sabían si el incremento de la demanda sería permanente cuando la guerra acabase, por lo que no podían lanzarse a una política de adquisiciones masivas. Sus inversiones desde principios de siglo habían ajustado su capacidad de transporte a las necesidades, y es lógico que los directivos no previesen el gran aumento de demanda ocasionado por la guerra. De la escasez de material rodante acaecida en 1916 no eran responsables las empresas, que además se encontraron con dificultades de aprovisionamiento: era prácticamente imposible importar las locomotoras; y las empresas españolas que producían el material arrastrado tampoco podían importar piezas imprescindibles para montarlas. El uso intensivo del material y la utilización de carbón español aumentaron las averías, lo que colapsó los talleres de reparación de las compañías ferroviarias. Además el aumento de los costes de explotación, el tener que explotar la red con más intensidad y a unos precios comparativamente más bajos, obligaron a las empresas a solicitar del Estado la autorización para elevar las tarifas. Esto nos introduce en lo que se llamó el problema ferroviario, al brindar al Estado un papel protagonista. Es a partir de este momento, 1918, cuando se desencadenan todos los proyectos para tratar de resolver este problema y cuando llegarán, no sólo el aumento de tarifas de diciembre de 1918, sino los anticipos reintegrables de 1920 para complementar los salarios del personal y para la adquisición de maquinaria.

He analizado también las propuestas de los diferentes gobiernos del final de la Restauración para resolver estas dificultades. Desde el proyecto nonato de Cambó de 1918, en el que se propuso la idea del rescate de las líneas, su integración y su gestión arrendada a las compañías ferroviarias, hasta el fallido de Maura y Argüelles de 1922 que será retomado por la Dictadura de Primo. Del primero, a pesar de contar con el apoyo de las compañías, sólo quedó una subida de tarifas que aprobaría el Congreso siendo ministro Cortina, (decreto de 26 de diciembre de 1918 que permitía el aumento del 15 por 100 sobre las tarifas vigentes). Hubo gobiernos que trataron de revocar ese aumento de las tarifas, por la presión de ciertos grupos (cámaras de comercio, círculos mercantiles y la Asociación de Ganaderos) y las iniciativas de algunos diputados (Prieto, Marraco, La Cierva). Para las compañías la alternativa estaba clara: o el Estado financiaba las inversiones o se permitían aumentos de tarifas para que las financiaran directamente las compañías, contando con la ayuda de una emisión de obligaciones con plazo de

vencimiento posterior al rescate. Eso requería el establecimiento de un nuevo régimen ferroviario que mejorase la situación y el crédito de las compañías.

El Real Decreto de 3 de abril de 1919, sobre la jornada de ocho horas, afectó mucho a las compañías ferroviarias, que solicitaron nuevos aumentos de tarifas. El ministro de Fomento Jimeno presentó un proyecto para elevar las tarifas en torno al 50 por 100 que no fue aprobado en el Congreso. Cuando ese proyecto se discutía, se planteó la huelga del 23 de marzo de 1920, que duró una hora porque el gobierno de Allendesalazar publicó el decreto del anticipo reintegrable para pagar las mejoras salariales de un mes, prometidas por las compañías. Para ese día se había convocado una huelga ferroviaria para forzar la decisión del gobierno. El Estatuto de 1924 determinó la desaparición de esos anticipos desde junio de 1926. No consta que las 46 empresas adheridas al Estatuto devolviesen íntegros los 47 millones adelantados. Las compañías se opusieron a la política de los anticipos reintegrables y el Estado aprovechó estas inversiones para reclamar el derecho a una mayor intervención en las empresas. Este es el origen de uno de los puntos clave del conflicto entre Estado y empresas ferroviarias, que se prolongaría en los años siguientes y que daría origen a la aparición, en todos los proyectos de ordenación que se elaboraron a partir de entonces, a la distinción de los patrimonios de los dos agentes.

Cuando La Cierva ocupó la cartera de Fomento en 1921, las reivindicaciones de los ferroviarios también le forzaron a consolidar las mejoras y a comprometer al gobierno a garantizar los anticipos necesarios para ello, por la Real Orden de 10 de abril de 1921. La Cierva presentó un proyecto de ley sobre transportes y obras públicas, que preveía la creación de un Consejo Superior de Ferrocarriles y el establecimiento de un consorcio entre el Estado y las compañías para su explotación. El proyecto no se aprobó por la oposición de Maura y Cambó. El nuevo gobierno Maura presentó, en noviembre de 1921, al Congreso un proyecto de «ordenación ferroviaria», elaborado por Flores de Lemus. Las compañías se lamentaron de las amplias competencias que se otorgaban al Consejo Superior de Ferrocarriles, porque implicaba una burocratización que restaría agilidad a las decisiones empresariales y la pérdida de autonomía en determinadas decisiones. El rescate se preveía, no por compra de las acciones como había proyectado La Cierva, sino según un valor estimado sobre los rendimientos de los últimos diez años. A la semana de su nombramiento como ministro de Fomento, en marzo de 1922, Argüelles creó por Real Decreto el Consejo Superior Ferroviario. Maura también presentó el proyecto, ligeramente modificado, al Congreso, pero el gobierno cayó antes de que fuese aprobado.

Como hemos tratado de probar, apoyándonos en las tesis de Comín, si los ferrocarriles no se nacionalizaron entonces fue porque la Hacienda pública no podía financiar el rescate, lo cual se advierte en los apuros presupuestarios de los tiempos finales de la Restauración. La nacionalización encontró además el obstáculo de la inestabilidad política. Si el rescate por el Estado era inviable por el momento, mientras se esperaba el plazo de la reversión de las líneas, había que arbitrar un plan para que el Presupuesto ayudase a las compañías con los anticipos, al tiempo que se trataría de controlarlas a través del Consejo Superior. En definitiva, se impuso la idea de que ayudar a las compañías era hacerlo al sistema ferroviario. Las compañías querían el rescate o la libertad en la gestión y la subida de tarifas. Como esto no era posible, el regateo se estableció en la forma de las ayudas públicas, y en el grado de control de las compañías, que abominaban de los anticipos.

Artola señaló que, al no poder nacionalizar, los gobiernos intentaron poner los medios para que las compañías siguiesen explotando los ferrocarriles. Aquí se han

manifestado algunas dudas de que esto se consiguiese, o, mejor, de que esta vía intermedia fuese la más eficiente, dados los obstáculos que las medidas arbitradas por los gobiernos impusieron a la gestión de las compañías. Ambas posturas eran coherentes con sus propios intereses: el Estado intentó que el sistema no se paralizase y para eso, dado que no pudo nacionalizar, tuvo que optar por el inicio de las soluciones intermedias, y las compañías, conscientes de unas mayores necesidades de recursos para hacer rentables las concesiones, intentaron que estos llegaran por las tarifas. Como esto no se logró, practicaron una sistemática oposición a los proyectos gubernamentales y una defensa frente al afán interventor del Estado. El recorrido por las interioridades de las compañías es otro de nuestros puntos de apoyo para poder alcanzar estas conclusiones. Pienso que, aunque en unas breves páginas nos hemos referido a ello de forma explícita, el resto de los apartados recoge el parecer de las empresas: su historia. La utilización de los archivos de MZA es, sin duda, un elemento fundamental en este capítulo y en toda la tesis.

CAPÍTULO II	53
EL PROBLEMA FERROVIARIO 1913-1923	53
1. HACIA UNA DEFINICIÓN DEL PROBLEMA FERROVIARIO	54
1.1. EL IIº CONGRESO DE ECONOMÍA NACIONAL Y LA ASAMBLEA NACIONAL FERROVIARIA.....	55
1.2. EL PROBLEMA FERROVIARIO EN LA BIBLIOGRAFÍA DE ÉPOCA: ALGUNAS CONSIDERACIONES.	58
1.3. ESTADO Y EMPRESAS ANTE EL PROBLEMA FERROVIARIO	63
1.4 LA DIFÍCIL COYUNTURA DE LA GUERRA MUNDIAL COMO ELEMENTO CRUCIAL DEL PROBLEMA FERROVIARIO.....	66
1.4.1. <i>La guerra mundial en la compañía de los ferrocarriles del Norte</i>	72
1.4.1.A. Evolución de las corrientes principales del tráfico de mercancías por las líneas de Norte.	76
1.4.2. <i>La guerra mundial en la compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante</i> .	83
1.4.2.A. Evolución de las principales corrientes del tráfico de mercancías en MZA.....	86
1.4.3. <i>Las dificultades de las empresas y los accionistas</i>	96
1.5. EL PERSONAL: UNA PARTE IMPORTANTE DEL PROBLEMA	97
1.5.1.- <i>La jornada de ocho horas: una conquista social que planteó dificultades adicionales para las empresas</i>	105
1.5.2.- <i>Los anticipos como solución a los problemas de personal</i>	110
1.6.- NUEVOS ELEMENTOS DEL PROBLEMA FERROVIARIO.	114
1.6.1.- <i>La crisis de la Restauración vista desde las compañías</i>	118
2.- LAS PROPUESTAS POLÍTICAS HASTA LA DICTADURA	120
2.1.- LOS OCHO MESES DE CAMBÓ EN FOMENTO.	121
2.2.- LA LUCHA POR LAS TARIFAS.	122
2.2.1.- <i>El subproducto de los anticipos para la adquisición de material</i>	124
2.3. DE SOBRESALTO EN SOBRESALTO: EL NOMBRAMIENTO DE LA CIERVA.	133
2.4.- EN LOS PROLEGÓMENOS DEL ESTATUTO FERROVIARIO.	135
3.- LAS INTERIORIDADES DE LAS COMPAÑÍAS	137
4.- LA EXPERIENCIA INTERNACIONAL	140
4.1.- ALEMANIA.....	141
4.2.- ITALIA.....	143
4.3.- FRANCIA.....	148
4.4.- GRAN BRETAÑA.	158
5. RECAPITULACIÓN	167

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO II. 1 EL PESO DE LAS CARGAS FINANCIERAS: COMPARACIÓN CON OTROS PAÍSES	55
CUADRO II. 2 INGRESOS DE LA COMPAÑÍA DEL NORTE. 1913-1923	70
CUADRO II. 3 COSTES DE LA COMPAÑÍA DEL NORTE. 1913-1923	70
CUADRO II. 4 INGRESOS DE LA COMPAÑÍA MZA. 1913-1923	71
CUADRO II. 5 COSTES DE LA COMPAÑÍA MZA. 1913-1923	71
CUADRO II. 6 MATERIAL PREVISTO Y EXISTENTE EN LA RED DE NORTE	75
CUADRO II. 7 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN PV. NORTE.	77
CUADRO II. 8 TRÁFICO DE ABONOS EN LAS ESTACIONES DE NORTE. 1917.....	77
CUADRO II. 9 PRINCIPALES CENTROS CONSUMIDORES DE CARBÓN EN LA RED DE NORTE	78
CUADRO II. 10 COSTE DEL CARBÓN. NORTE.....	80
CUADRO II. 11 CANTIDADES ADQUIRIDAS Y PRECIO DEL CARBÓN. NORTE	80
CUADRO II. 12 PRINCIPALES ESTACIONES EXPEDIDORAS Y CENTROS CONSUMIDORES DE CEREALES DE LA RED DE NORTE. 1913	81
CUADRO II. 13 PRINCIPALES PRODUCTORES Y CONSUMIDORES DE HARINAS EN LA RED DE NORTE. 1913.....	82
CUADRO II. 14 COMPARACIÓN DEL NÚMERO DE LOCOMOTORAS POR KILÓMETRO EN NORTE Y MZA	83
CUADRO II. 15 COMPARACIÓN DEL NÚMERO DE COCHES POR KILÓMETRO EN NORTE Y MZA	84
CUADRO II. 16 COMPARACIÓN DEL NÚMERO DE FURGONES Y VAGONES POR KILÓMETRO EN NORTE Y MZA	84
CUADRO II. 17 ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE EXPEDICIONES REALIZADAS POR NORTE Y MZA	84
CUADRO II. 18 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN PV. MZA.....	87
CUADRO II. 19 PUNTOS EXPEDIDORES DE ABONOS EN LA RED DE MZA. 1913	87
CUADRO II. 20 DIRECCIONES DEL TRÁFICO DE ACEITE DESDE LA RED DE MZA. 1913	88
CUADRO II. 21 TRÁFICO DE CARBÓN EN LA RED DE MZA. 1913.....	89
CUADRO II. 22 COSTE DEL CARBÓN. MZA	91
CUADRO II. 23 SALIDAS DE CEREALES POR LAS LÍNEAS DE MZA. 1913.....	91
CUADRO II. 24 DIRECCIONES CEREALES MZA. A. SALIDAS DE EXTREMADURA	92
CUADRO II. 25 DIRECCIONES CEREALES MZA. B. SALIDAS DE ANDALUCÍA.....	92
CUADRO II. 26 DIRECCIONES CEREALES MZA. C. SALIDAS DE CASTILLA	92
CUADRO II. 27 PROCEDENCIA DE LAS HARINAS TRANSPORTADAS POR MZA	93
CUADRO II. 28 PRINCIPALES CENTROS EXPEDIDORES DE HIERRRO EN LA RED DE MZA.....	94
CUADRO II. 29 PRINCIPALES CENTROS EXPEDIDORES DE VINO EN LA RED DE MZA	95
CUADRO II. 30 HECTOLITROS DESTINADOS A LA EXPORTACIÓN EN LA RED DE MZA	95
CUADRO II. 31 COTIZACIÓN DE LAS ACCIONES Y REPARTO DE DIVIDENDOS EN NORTE	96
CUADRO II. 32 COTIZACIÓN DE LAS ACCIONES Y REPARTO DE DIVIDENDOS EN MZA.....	97
CUADRO II. 33 TRABAJADORES A SUELDO Y SU CLASIFICACIÓN. NORTE	99
CUADRO II. 34 TRABAJADORES A JORNAL Y SU CLASIFICACIÓN. NORTE	99
CUADRO II. 35 TRABAJADORES A SUELDO Y SU CLASIFICACIÓN. MZA.....	99
CUADRO II. 36 TRABAJADORES A JORNAL Y SU CLASIFICACIÓN. MZA	100
CUADRO II. 37 ALTO PERSONAL DE MZA. NÚMERO Y SALARIOS	101
CUADRO II. 38 PERSONAL DE MZA CLASIFICADO POR SERVICIOS. IMPORTE DE SUS SUELDOS.....	101
CUADRO II. 39 PLANTILLA TOTAL DE MZA EN 1920 Y PROYECTO DE AUMENTO DE LOS SALARIOS	108
CUADRO II. 40 PLANTILLA A SUELDO DE MZA EN 1920	109
CUADRO II. 41 PLANTILLA A JORNAL DE MZA EN 1920	109
CUADRO II. 42 PLANTILLA DE NORTE EN 1920	110
CUADRO II. 43 INFLUENCIA DEL AUMENTO DE TARIFAS SOBRE EL PRECIO DE LOS ARTÍCULOS DE PRIMERA NECESIDAD.....	116
CUADRO II. 44 VERDADERO AUMENTO DE LAS TARIFAS.....	117
CUADRO II. 45 NECESIDADES DE MATERIAL MOTOR Y MÓVIL EN LAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS EN 1920	125
CUADRO II. 46 ESTADO DEL MATERIAL DE LAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS. 1920	126
CUADRO II. 47 TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL EN ALEMANIA Y ESPAÑA	141
CUADRO II. 48 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN ALEMANIA Y ESPAÑA	142
CUADRO II. 49 LOS FERROCARRILES ALEMANES Y ESPAÑOLES	143

CUADRO II. 50 RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN EN LA RED ITALIANA	146
CUADRO II. 51 COSTES DE PERSONAL EN EL FERROCARRIL ITALIANO.....	146
CUADRO II. 52 LOS FERROCARRILES ITALIANOS Y ESPAÑOLES	147
CUADRO II. 53 INTENSIDAD DE USO DE LAS REDES. (MERCANCÍAS-VIAJEROS/KM. DE RED).....	147
CUADRO II. 54 COEFICIENTE DE EXPLOTACIÓN EN LAS REDES FRANCESAS (%).....	150
CUADRO II. 55 INTENSIDAD DE USO DE LAS REDES. (MERCANCÍAS-VIAJEROS/KM. DE RED).....	155
CUADRO II. 56 RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN EN LAS COMPAÑÍAS FRANCESAS. MILLONES DE FRANCO.....	156
CUADRO II. 57 COTIZACIÓN DE ACCIONES DE LAS COMPAÑÍAS FRANCESAS (EN FRANCO).....	156
CUADRO II. 58 LOS FERROCARRILES FRANCESES Y ESPAÑOLES	158
CUADRO II. 59 MATERIAL MÓVIL COMPARADO: L. M. & S. R. Y COMPAÑÍAS ESPAÑOLAS.....	164
CUADRO II. 60 LOS FERROCARRILES BRITÁNICOS Y ESPAÑOLES.....	166

CAPÍTULO III

EL NÚCLEO DEL PROBLEMA Y EL TRIUNFO

DE LAS SOLUCIONES INTERMEDIAS.

1923–1931

El país no se impresiona ya con películas de esencias liberales y democráticas; quiere orden, trabajo y economía, y mientras tenga esperanza de que el actual gobierno le proporcione estos bienes, le asiste con su confianza y se separa de los políticos que de ellos le privaban.

Miguel Primo de Rivera.

Aun cuando parezca inverosímil, la desorientación y perplejidad del Directorio militar ante el problema de Marruecos no eran menos hondas que ante el de la Administración local o el ferroviario.

Gabriel Maura Gamazo

1. LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA

1.1. Una visión del régimen

Ante la crítica situación en que se encontraba el país en los primeros años veinte, el general Primo de Rivera, entonces capitán general de Cataluña, reclamó el poder con el objeto de realizar la regeneración del país. Esto sucedía en Barcelona el 13 de septiembre de 1923. Su oferta fue aceptada por la Corona, por la mayor parte del Ejército e incluso por buena parte del país, la llamada población de *orden* y ante la indiferencia de todos aquellos que, de hecho, habían permanecido marginados por el sistema de la Restauración. Contó con el apoyo de la burguesía catalana; de la Patronal; de los principales bancos del país; de los editoriales de *El Debate* a favor de un régimen de interinidad que resolviera los problemas por medio de Decretos; de las clases medias rurales en especial de la Confederación Nacional Católica Agraria; e incluso el PSOE y la UGT se mantuvieron a la expectativa llegando a colaborar con el régimen. Su éxito inicial se vio favorecido por el problema nacional que suponía la guerra en Marruecos, la mayor intensidad de los desórdenes públicos y la propia crisis del sistema de la Restauración y de sus partidos políticos. La oferta de Primo de Rivera se presentaba, por tanto, como una solución a problemas urgentes y como garantía de estabilidad. Por otra parte esta respuesta no fue un fenómeno aislado, sino que se inserta dentro de la crisis y erosión de las democracias liberales producida en casi toda Europa tras el final de la guerra mundial¹.

Una vez superados los meses iniciales y como consecuencia de los denominados virajes súbitos y las agresiones institucionales, la oposición al régimen fue haciéndose creciente hasta ocasionar su caída. Una caída que, entre otros motivos, se debió a su propia pobreza ideológica y, fundamentalmente, al llamado “desasistimiento” por Tusell de todos los que habían apoyado a Primo. Se pasó por tanto de la expectación a la oposición y la pérdida del apoyo social.

En un primer momento el dictador pretendió poner la Constitución entre paréntesis durante un breve período de tiempo, «una letra a noventa días» dijo, suficiente para resolver los problemas más graves, abordar la tarea de la regeneración y devolver el país. ¿A quién? para esta pregunta no encontró ninguna respuesta.

Las causas de este pronunciamiento han sido muy investigadas². Entre otros documentos se ha utilizado el manifiesto del propio dictador en el que se autopresentaba como el cirujano de hierro que venía a descuajar los males de España, en todos los órdenes, y muy especialmente el endémico del caciquismo: ¡abajo los políticos!, parecía sugerirse de continuo. Esto suponía, como quedaba recogido en la cita que abría el capítulo, un gobierno de realizaciones, menos palabras y más hechos concretos, más eficacia. Y así se justificaba aquel acto de suspender la Constitución, que daría lugar a un profundo cambio y proceso de sustitución de la clase política en el país.

¹ Linz (1991), pp. 231-280, aunque en este análisis el autor aborde todo el período de entreguerras.

² Para la denominación de pronunciamiento, cfr. González Calbet (1987) p. 55 y pp. 77-78, quien sigue la definición y modelo de pronunciamiento fijados por Alonso Baquer.

Con la reforma de la administración local pretendió dar un golpe definitivo al caciquismo, aunque en la práctica sustituyó un caciquismo por otro. Renovó a casi todo el personal político –altos cargos de la administración, concejales y diputados provinciales– e intentó crear un nuevo sistema político de carácter corporativista que prescindía del sistema parlamentario, lo cual tuvo entre determinados sectores buena acogida. En este intento transformador, incluía la sustitución de las Cortes por una Asamblea Nacional Consultiva con escasas funciones y que elaboró un proyecto de Constitución. Esta Asamblea estaba constituida por representantes del Estado y de las corporaciones locales, de las llamadas por Primo actividades, clases y valores; a través de entidades representativas de cada sector económico, universidades, ejército, Iglesia,... y la Unión Patriótica, el partido oficial, una de las principales canteras de personal para el régimen.

Las interpretaciones sobre el pronunciamiento podrían agruparse en tres: por un lado están quienes piensan en la Dictadura y en el dictador como manifestación final de un proceso regeneracionista que cuajó en el régimen inaugurado por Primo. Se entiende e interpreta que existía previamente una situación de crisis parlamentaria y que el modo de salir de ella era el de recurrir a un cirujano de hierro como propusiera Joaquín Costa. En cualquier caso la dictadura habría sido un paréntesis, unos años que no aportaron nada al país³.

Ben-Amí es el máximo exponente de la segunda de las interpretaciones aquí aludidas. Para él, la Dictadura llegó en el momento en el que el régimen parlamentario comenzaba a ser fuerte, a dar señales de vida para salvar a un régimen en crisis desde 1917, a ser una amenaza para la posición, hasta entonces indiscutible, de la monarquía y de las prerrogativas de los militares⁴.

La tercera interpretación viene representada por un nutrido grupo de historiadores, para quienes el gobierno de Concentración Liberal de García Prieto, no ofrecía fundadas esperanzas de renovación, sobre todo por sus propias divisiones internas y la situación del sistema parlamentario español en 1923⁵. En esta interpretación incluyo las obras de Tusell, González Calbet y Gómez-Navarro. Para Tusell, la Dictadura, al contrario de lo que opina Ben-Amí, no estranguló a un recién nacido, sino que enterró a un cadáver. Tusell, continuando la interpretación de Seco, entendía el régimen como un intento de regeneración frente a los males ocasionados por la vieja política. Él y García Queipo de Llano en 1979 hacían hincapié en los orígenes políticos más que sociales del pronunciamiento y en su carácter regeneracionista.

Para González Calbet además, las reformas del último gobierno de la Restauración a que alude Ben-Amí para demostrar su pensamiento, no eran tanto manifestación de un auténtico espíritu renovador, cuanto el único medio para atraerse a los sectores melquiadistas. De cualquier forma, para González Calbet, ese proyecto renovador había fracasado antes del pronunciamiento. La Dictadura sería la causante de una verdadera

³ Sería la línea propuesta por Pabón y Seco Serrano.

⁴ Ben-Ami (1984), p. 25.

⁵ Tusell (1987), p. 272.

transformación de la vida política española al haber provocado la crisis definitiva de los partidos dinásticos y desgastado al Rey y al ejército. En las obras de González Calbet (1987) y de Gómez-Navarro (1991) se insiste en la responsabilidad del Rey⁶; en que no existía alternativa alguna viable para la democratización desde dentro del régimen, en el gobierno de Concentración Liberal del marqués de Alhucemas⁷; en que la Dictadura supuso el final del antiguo caciquismo y que, en consecuencia, la estructura de poder y el personal político del nuevo régimen fueron radicalmente distintos a los de la Restauración⁸. Del Rey se muestra más tajante sobre la implicación del monarca cuando escribe que Alfonso XIII fue en última instancia el que dio el cerrojo al sistema parlamentario⁹.

La Dictadura necesitaba una sólida base de respaldo permanente en la opinión pública y este objetivo habría de lograrlo mediante medidas populistas: a base de obras y no de palabras y, por supuesto, sin las urnas. La Segunda República también necesitó movilizar para sí a esa «masa neutra» que no terminaba de encontrar políticamente su espacio. Todos estos bandazos políticos no hacían sino reflejar las fuertes tensiones existentes en aquella sociedad, en todos sus niveles, por otro lado generalizables a casi todos los países europeos¹⁰.

En Primo su casticismo y popularismo le granjearon al principio el entusiasmo de muchas personas. La elocuencia que derrochaban sus palabras y sus directas críticas al ineficaz sistema parlamentario y a los políticos para resolver los problemas que el país tenía planteados, tuvieron el efecto del agua de la lluvia sobre la tierra seca. De hecho, al principio, su mensaje tuvo un público que acogió con júbilo y esperanza el cambio de régimen.

¿Por qué la Dictadura? Algunas respuestas se han ofrecido en las páginas anteriores, aunque no resulta sencillo lograr dar con una definitiva. El hecho es que, al menos en el corto plazo, y dados los objetivos del dictador, fue un instrumento que pareció, a las fuerzas sociales, capaz de superar los lastres del sistema anterior. Ninguna de estas fuerzas importante defendió el sistema canovista¹¹. Para González Calbet el sistema canovista se mostró incapaz de renovarse a sí mismo y de dirigir a través suyo los intereses de las clases que habían ascendido con el desarrollo industrial de finales del siglo anterior y, sobre todo, gracias al impulso de la primera guerra mundial¹². El estudio de Gómez-Navarro, de gran interés por su visión comparativa, pone de manifiesto algunas otras claves para entender la Dictadura. Para éste la Dictadura no fue un hecho histórico original de España, sino que fue una respuesta igual a la de países de

⁶ Sobre las ideas del Monarca previas a septiembre de 1923, González Calbet (1987), pp. 45-48.

⁷ Las dificultades parlamentarias de ese Gobierno han sido reflejadas recientemente por Martorell en Cabrera (dir.) (1998), pp. 251-272.

⁸ Cfr. también Olábarri (1992), pp. 54-56.

⁹ Del Rey en Cabrera (dir.) (1998), p. 325.

¹⁰ Cfr. la sugerente caracterización de las coincidencias de países de industrialización tardía y países con regímenes totalitarios que realiza Gómez-Navarro (1991), pp 21-40.

¹¹ González Calbet (1987), pp. 81-89.

¹² González Calbet (1987), p. 94.

similar entorno económico y social de Europa. La respuesta de estos regímenes en lo económico vino desde un Estado regulador de la producción¹³. Por ello la solución a la pregunta anterior quizá se pueda explicar desde el modo y las causas que responden a otra cuestión: ¿por qué desapareció la Dictadura? En una suerte de brutal reduccionismo Alfonso XIII, ya en el exilio, parece que comentó que «la Dictadura había traído dos cosas a España: los Firmes Especiales y la República». A pesar de que, como ya se ha dicho, el dictador había contado con su connivencia. Tampoco creo que se deba dar mayor importancia a este tipo de frases redondas sacadas de todo contexto a las que además, con facilidad, podrían oponerse otras tantas de halago al Dictador, pero sí nos sirve para hacer notar lo poco que se tarda en resumir siete años de gobierno y reducir sus realizaciones y eso en la mente del Monarca.

Según Seco Serrano, el verdadero problema de la Dictadura fue su salida, pues Primo de Rivera «había destrozado el *antiguo instrumental* de la Restauración y no había logrado facilitar uno nuevo»¹⁴. Esto se convertiría pronto en motivo suficiente de preocupación para uno de los frentes que se le abrió al régimen: el de los intelectuales. El otro frente fue el del Ejército que retiró su primitivo apoyo al Dictador y por último lo que el profesor Seco denomina mundo de las finanzas –quizá el que más prisa se da en olvidar–, dicho de otro modo la actividad económica en general para quien, desbaratadas las perspectivas a corto plazo, finalizarían los apoyos al régimen.

En este punto, conectamos con la tan controvertida política económica y presupuestaria de la Dictadura que era a donde quería llegar; dado que, además, las empresas ferroviarias fueron uno de los protagonistas destacados del régimen en este sentido. Estas, al mismo tiempo que atravesaron desde el punto de vista de la rentabilidad por uno de sus mejores momentos, asistieron al proceso en que se fraguó su postrera desaparición como empresas privadas, que tendría su puntilla en el momento en que se cortasen los privilegios de que habían disfrutado, que ya se estimaban en el primer capítulo y que se manifestaban, por ejemplo, en el débil crecimiento del inmovilizado, cuando distinguíamos entre las aportaciones al mismo de las empresas y del Estado.

Primo de Rivera temía las crisis económicas por las consecuencias sociales que se derivaban de las mismas y que había conocido en sus años como capitán general de Barcelona. El dictador necesitaba buscar su legitimación con acciones que tuviesen claros efectos externos entre la población, con lo cual además lograba certificar que en sus críticas al régimen anterior tenía razón¹⁵. En este sentido, buena parte del desarrollo de la política ferroviaria podría buscar precisamente esos efectos. Podemos decir de cuanto se abordó en los primeros meses del directorio militar, al menos en parte, que carecía de criterios, que las medidas no eran del todo acertadas, y, sin embargo, en 1924 ya se había conseguido aprobar un régimen jurídico para los ferrocarriles, quebradero de cabeza para los gobiernos de la Restauración. Esta aprobación de proyectos, tanto

¹³ Gómez-Navarro (1991), p. 488.

¹⁴ Seco Serrano (1979), p. 193. En este sentido se expresa también Gómez-Navarro (1991), pp. 520-523, cuando explica las razones de la crisis y caída del régimen.

¹⁵ Esta misma idea la recoge Gómez-Navarro (1991), p. 508.

políticos como administrativos y económicos, heredados principalmente de los regeneracionistas ya fue señalado por Maura Gamazo en 1930¹⁶. Era el modo más sencillo de contraponer las diferencias entre el antes y el momento presente:

«No tenemos que justificar nuestro acto, que el pueblo sano demanda e impone. Asesinatos de prelados, ex gobernadores, agentes de la autoridad, patronos, capataces y obreros; audaces e impunes atracos; depreciación de la moneda; francachela de millones de gastos reservados; sospechosa política arancelaria por la tendencia, y más porque quien la maneja hace alarde de descocada inmoralidad; rastreras intrigas políticas, tomando por pretexto la tragedia de Marruecos; incertidumbre ante ese gravísimo problema nacional; indisciplina social, que hace el trabajo ineficaz y nulo, precaria y ruinosa la producción agrícola e industrial; impune propaganda comunista; impiedad e incultura; justicia influida por la política; descarada propaganda separatista; pasiones tendenciosas alrededor del problema de las responsabilidades y un solo tanto a favor del gobierno: una débil e incompleta persecución al vicio del juego»¹⁷.

En la segunda etapa de la Dictadura, que se correspondería con el Directorio civil, Primo trató de organizar un proyecto de movilización política dirigido por el partido creado desde el poder: la Unión Patriótica¹⁸. El dictador había vencido en Marruecos y se vio con el respaldo necesario para darle al régimen un carácter más sólido. Además, en un marco de institucionalización del corporativismo, buscó propiciar el desarrollo económico¹⁹. En esta etapa, y como consecuencia del plebiscito que el dictador montó en septiembre de 1926, convocó una Asamblea Nacional Consultiva, sustitutiva de las Cortes, que elaboró un proyecto de Constitución en julio de 1929. En este caso se invertía el proceso legislativo: se iniciaba en las Cortes y luego era el gobierno el que aceptaba o no el resultado. El proyecto fue muy mal acogido por la opinión pública y Primo disolverá la Asamblea por Real Decreto en diciembre de 1929. Ese año había sido pródigo en fracasos políticos del Dictador y a este le fallaron los apoyos, entre otros

¹⁶ «La actividad legisladora del Directorio seguía siendo tan fecunda como incoherente; ningún ramo de la Administración se sustrajo al celo de neófito de los Generales directores, posesionados ya de su fortuito papel hasta el extremo de que por Real Decreto de 3 de julio se les hubo de permitir la jura del cargo con ceremonia idéntica a la de los ministerios del antiguo régimen y autorizarles además, en determinados casos, para el refrendo de las disposiciones regias. Ciertamente que, ahora como antes, no se ajustaban las reformas a plan orgánico ninguno, con la añadidura de que los proyectos de ley no habían de pasar por filtros depuradores de opinión, prensa ni Parlamento, sino sólo por el del Consejo dictatorial, cuando no directamente «en horas veinticuatro», del magín del Dictador a las columnas de la Gaceta. Ciertamente que abundaban por esta causa los titubeos, rectificaciones y contradicciones, aun en materias de no escasa monta; pero se acertaba algunas veces, y, en todo caso, las fuerzas vivas, mejor escuchadas que nunca, a causa del silencio en que resonaban sus voces, ponían en el omnipotente Gobierno esperanzas generales, que no despertaron jamás sus predecesores, cohibidos y trabados de muy diversos modos», G. Maura Gamazo (1930), pp. 75-76.

En este tipo de regímenes eran típicas las críticas a la ineficiencia de los sistemas parlamentarios, como recoge González (1996), pp. 140-141.

¹⁷ Miguel Primo de Rivera en el *Manifiesto* anunciador del Pronunciamiento.

¹⁸ Gómez-Navarro (1991), pp. 507-520, identifica hasta cuatro etapas en función de la variedad de objetivos que el Dictador se propuso a lo largo de todos estos años. Aunque González Calbet (1987) sólo estudia el Directorio militar también identifica para ese breve ciclo las mismas fases que Gómez-Navarro, sobre todo tras la creación de la Unión Patriótica. Para este análisis empleo la tradicional división por directorios.

¹⁹ Olábarri (1992), p. 54.

y por básicos con anterioridad, del Monarca y del ejército. Por eso, cuando el 26 de enero de 1930 y sin consultar previamente al Rey, Primo reclamó la opinión y el apoyo de los militares en la continuación del régimen, y al ser la respuesta de estos tan poco comprometida, dimitió: aislado, agotado y con la confianza del rey perdida. Alfonso XIII nombró al General Dámaso Berenguer nuevo Jefe de gobierno²⁰.

1.2. El corporativismo económico

En mi opinión esta búsqueda del Dictador de legitimación por las realizaciones fue descubierta pronto por banqueros, grandes empresarios y otros grupos sociales que apoyaron las medidas inspiradas por el régimen. García Delgado nos hizo notar el miedo al mercado, el horror a la competencia que existía en España y en particular en la política anti-crisis del marqués de Estella y que se acentuó en estos años a través de la protección arancelaria, la política de fomento de la producción y el corporativismo productivo²¹. Los resultados de este intenso intervencionismo, fueron el de un crecimiento económico ralentizado y que los cambios estructurales de que estaba necesitada la actividad económica, también se viesan frenados²².

De un modo u otro los sectores de la industria pesada o básica se vieron impulsados durante la Dictadura, pero esos mismos sectores padecieron más acentuadamente la crisis en los años treinta. Estoy de acuerdo con Comín (1987) cuando dice que el sector público era poco importante y que el Presupuesto no era un instrumento apto para luchar en contra de la coyuntura, pero la intervención del Estado, tanto en la Dictadura como en la IIª República, sí que tuvo unos efectos, aunque estos no se derivasen directa o exclusivamente de la política presupuestaria. Este mismo autor en dos artículos posteriores, sostiene que la regulación de los mercados (corporativismo) es nefasta; lo mismo que la protección exterior²³. Aunque aludiendo al largo plazo, en esos trabajos glosa, ejemplificando con coyunturas históricas bien concretas, cómo «el drama de la intervención pública en la economía española ha sido que muchos gobiernos han despilfarrado sus energías en acciones contraproducentes, pretendiendo sustituir y tutelar al mercado»²⁴. Lo verdaderamente significativo en estos años de la Dictadura es que se correspondieron con uno de los pocos períodos que en la economía española de los siglos XIX y XX, se convergió hacia el patrón europeo, como ya aclaraba antes. Por ello cabría concluir que, o bien los problemas que lleva aparejado el corporativismo para el crecimiento de cualquier economía no se dieron porque este no fue tan severo, o bien que, a pesar de lo anterior, la favorable coyuntura internacional o el incremento de la

²⁰ Gómez-Navarro (1991), p. 519.

²¹ Esta es la tesis de Velarde (1973) y García Delgado (1985), pp. 193-194.

²² Ya es conocido el debate que se ha planteado sobre esta cuestión. En opinión de Palafox el culpable de ese crecimiento económico ralentizado fue todo el entramado corporativista y la legislación proteccionista de la Dictadura. Para Comín, siendo esto cierto, habría que analizar hasta qué punto se cumplió o no toda esa legislación, puesto que sí hubo crecimiento en los veinte. Como prueba el hecho de que hayan sido los años 1914-1929 uno de los períodos en que la economía española ha convergido con el patrón europeo, Comín (1993), p. 37.

²³ Comín (1993) y (1995b).

²⁴ Comín (1993), p. 46.

inversión pública en infraestructuras y la ausencia de revueltas sociales, inclinaron de su lado la balanza.

Como indicaba antes es cierto cuanto expresa Comín sobre que no podemos reconstruir la Historia desde los Decretos, sino tratando de calibrar sus repercusiones en la economía real. Esto es, en buena medida, lo que me propongo realizar desde un sector importante y peculiar en su comportamiento, donde los haya, en estos años.

Este intervencionismo estatal, que efectivamente no era nuevo, lleva a que se espere todo del Estado, y encogía y cohibía el espíritu de empresa, como ya observase el célebre Flores de Lemus. El empresario español de aquellos años es claro que buscó la ganancia de dinero y, en los sectores de actividad que nos ocupan, la encontró con relativa facilidad²⁵. En consecuencia, estamos ante unos empresarios que cumplen en su objetivo de ganar dinero, cuando disponen de las mejores condiciones externas y ante un gobierno que, apremiado por la necesidad de justificar la ausencia de libertades constitucionales con el crecimiento económico y las ganancias de las empresas, consintió en ese juego y empequeñeció un poco más al grupo empresarial, aunque para ello tuviese que ir contra todos los principios teóricamente más válidos para potenciar el crecimiento económico de un país.

El problema es saber por qué tuvo que suplir en tantas cosas el Estado, por qué tuvo que ser él quien buscara recursos financieros por todos los lados mediante la emisión de deuda que nutría diversas cajas, por qué todos los esfuerzos que se pusieron en los sectores básicos de la industria tuvieron tan pocos resultados en la dinamización del resto de la economía, por qué la prosperidad que alcanzaron en estos años las grandes empresas ferroviarias tampoco fue suficiente para provocar efectos dinamizadores en la economía. Es posible que en la prolongación de las medidas proteccionistas e intervencionistas, con el componente corporativista acentuado durante la Dictadura, se encuentran muchas claves para explicar estas cuestiones. Pero, todas estas medidas, por intereses distintos en cada caso que confluyen en el de obtener los máximos beneficios eran exigidas al Estado por todos aquellos que de alguna manera participaban en la creación de riqueza.

Es cierto que han surgido voces disonantes o cuando menos que sirven de contrapunto a la interpretación del corporativismo que hemos referido más arriba. Como recoge Comín, las cuestiones sobre el intervencionismo y corporativismo deben ser analizadas antes de descalificar globalmente las políticas económicas de la Dictadura y la República y que además el corporativismo fue también un fenómeno europeo de los años veinte y treinta y no una particularidad española. Esto es indiscutible, pero pienso que no es lo mismo que las medidas que se derivan de la decisión corporativista se apliquen en una economía o en otra y tampoco es lo mismo que esas medidas se adopten durante una coyuntura determinada y concreta, a que sea ese el marco preferido para desenvolverse por parte del empresariado español. Como el propio Comín indica, no son tan grandes las diferencias que en lo económico existen en España entre períodos muy diferentes desde el punto de vista político y cronológico: «la orientación de la

²⁵ Este tipo de generalizaciones evidencian la necesidad de los estudios personalizados de biografías de directivos, de empresas concretas y de un mayor número de monografías regionales.

política económica de los gobiernos españoles desde los últimos años del siglo XIX, afianzada durante el conflicto mundial, fue intensificada en el período de entreguerras(...). En este sentido puede mantenerse que la política económica de la Dictadura acentuó las tendencias nacionalistas previas»²⁶.

Es evidente que a lo largo de los años veinte se creció; el problema está en saber si ese crecimiento, sobre todo industrial, era el máximo alcanzable; o, si con otras medidas de política económica, se hubiese logrado llegar más lejos. Parte de las dificultades que economistas e historiadores encuentran para resolver esta complicada cuestión radica en la fiabilidad y validez de las fuentes disponibles sobre las cuales empezar a reconstruir el pasado histórico.

Por lo que se refiere a las empresas ferroviarias, sus problemas no surgen de las medidas adoptadas durante estos años, y sin embargo –considerando que estamos hablando de unas empresas de propiedad privada– estas alargaron su agonía. En realidad el problema ferroviario no era de las empresas ferroviarias en cuanto tal, puesto que ellas, en la medida de sus posibilidades y de las que le ofreció la Dictadura, sí que maximizaron beneficios; el problema era del Estado, que no adoptó la mejor solución para optimizar el servicio ferroviario, como tendré ocasión de tratar a lo largo de este capítulo.

Ya me he referido, con palabras de Gabriel Maura, al celo de neófito del recién estrenado gobierno, quien encontró en las empresas ferroviarias un buen Goliat que presentar como botín. Desde muy pronto la Dictadura comenzó a pedir todo tipo de datos e informaciones a las empresas ferroviarias para dotarlas de un nuevo régimen jurídico que recogió, en lo sustancial, el que había sido el último de los intentos fallidos en la etapa de la Restauración, el proyecto de Argüelles. El mensaje para los ciudadanos era bastante directo: la diferencia entre el antes y el ahora es que la Dictadura aprueba las medidas.

En la época de la Dictadura parece que era ineludible llevar a cabo una serie de transformaciones técnicas costosas, reparaciones, infraestructuras, así como de adquisición de material que las compañías probablemente no estaban capacitadas para realizar. La Caja Ferroviaria vino como *anillo al dedo* para todos, constructores de material, banqueros, empresas ferroviarias, accionistas..., pues existía un problema de plazos de concesión que dificultaba la amortización de la Deuda, además de una fuerte desconfianza en los mercados hacia los valores ferroviarios.

Para concluir estas páginas introductorias puede servir de gran utilidad transcribir las líneas que hace ya algunos años redactasen Comín y Martín Aceña sobre los elementos macroeconómicos que caracterizaron este período: «a) crecimiento de la renta real en torno al 2 por ciento en la década de 1920 ...; b) fuerte expansión de la producción industrial y del comercio exterior hasta 1930...; c) equilibrio monetario; d) estabilidad de precios ; y e) tipo de cambio flexible con notables modificaciones»²⁷. Estos fueron los márgenes por los que se desarrolló el período que a continuación estudiaré desde

²⁶ Como se lee en las pp. 788-789 de Comín (1988), t. II y en (1987) pp. 105-106.

²⁷ Comín y Martín Aceña (1984), p. 240.

la perspectiva del sector ferroviario: los señalados con las letras a, b y d tuvieron mucho que ver en la expansión de las compañías en este ciclo.

2. EL ESTATUTO FERROVIARIO DE 1924

2.1. El camino hacia el Estatuto

La descripción más completa de los prolegómenos del Estatuto se la debemos a Miguel Artola en la obra que él mismo coordinó y que fue publicada en 1978.

Como es lógico, mención aparte merecen los trabajos recopilatorios realizados por la Junta Superior de Ferrocarriles en 1940, como preparación de la nacionalización de 1941, a imitación de lo realizado por Cambó en 1918.

Lo primero que se hizo fue abrir un plazo, entre el diez y el veinte de octubre, de información pública para recoger las «aspiraciones y propuestas de las Corporaciones, Asociaciones, Empresas y particulares»²⁸. Con anterioridad, el director general de Obras Públicas había enviado un cuestionario a las compañías ferroviarias en el que solicitaba a las empresas algunas informaciones, que estas volvieron a entregar en otras solicitudes posteriores realizadas por el Estado. La contestación de las empresas llegó al Ministerio en los primeros días de octubre, antes de la publicación en la *Gaceta* de la petición de información pública. En ese mismo mes, y sin dar tiempo a que comenzasen a llegar las informaciones y sugerencias solicitadas, el Estado constituyó por Real Decreto varias Comisiones para examinar la contabilidad de las empresas e informar al gobierno acerca de la situación económica de estas.

Estas dos medidas generaron gran cantidad de documentación. Aunque ninguno de los autores consultados lo cita, las dos grandes compañías acudieron por separado a la convocatoria de información pública efectuada por el Directorio, aunque luego presentaron una ponencia común que firmaba la mayoría de las delegaciones de las compañías en el Consejo Superior Ferroviario. En todos los casos se proponían unas bases para un nuevo régimen ferroviario y se narraba el periplo recorrido por las empresas antes de la guerra y las consecuencias de esta sobre el aumento de los costes, tal y como hemos tratado en el capítulo anterior. Tampoco ahora faltaban las alusiones a lo que estaba acaeciendo en otros países de todo el mundo. No existían diferencias reseñables entre los dos proyectos, y las Bases que se proponían eran idénticas²⁹. Se fijaban una serie de directrices básicas que servían para la redacción de las Bases. La primera de ellas recogía la realidad y la necesidad de la participación del Estado, lo cual les hacía mostrarse favorables al régimen de concesiones vigente con intervención del Estado y, dentro de esta primera opción que excluía la explotación por el Estado y

²⁸ Real Orden de 10 de octubre de 1923, tomado de Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. 1, p. 86.

²⁹ Ambos textos aparecen recogidos en C/113/254, “Real Orden del Directorio Militar sobre información pública sobre el régimen de ferrocarriles y correspondencia de la compañía presentando propuesta a la ponencia de ferrocarriles del Directorio Militar”, octubre-noviembre de 1923. Las directrices que publicó la Junta Superior de Ferrocarriles en 1940, son las del escrito de Norte. He utilizado mayoritariamente el de MZA.

prefería la de las compañías con entera libertad, se fijaban trece puntos que resumo a continuación:

1º) Se pedía respeto hacia la constitución de las compañías existentes. En este sentido, se manifestaban poco partidarios de la formación de redes demasiado grandes, ni proceder a segregaciones de algunas líneas de una compañía. Sí se mostraban favorables, y así lo manifestaron en la base 3ª, a lograr la unificación de tipos de material fijo, móvil y señales, así como de los sistemas de explotación y administración.

2º) Solicitaban la voluntariedad para adherirse o no al nuevo régimen. El motivo era que así no se vulnerarían los compromisos contraídos por el Estado en las concesiones vigentes.

3º) El nuevo régimen debería ser diferente para las grandes redes y para las pequeñas. Así se había procedido en Francia, donde el nuevo régimen adoptado sólo regía para las seis grandes redes.

4º) El nuevo régimen debería establecerse sobre el principio de que los ferrocarriles se bastasen a sí mismos.

5º) Para que el principio anterior fuese posible era preciso que las tarifas respondiesen a la obtención de los productos necesarios para atender los gastos de explotación, incluidos los que faltaban para implantar la jornada máxima legal, pensiones, cargas financieras, impuestos, amortizaciones, reservas de previsión, y el interés y reembolso del capital.

6º) El nuevo régimen no debía servir para convertir en buenos los negocios malos; por este motivo consideraban que la remuneración del capital debería hacerse considerando la situación de cada compañía antes de la guerra.

7º) Se hacía necesario arbitrar el modo que permitiese revisar las tarifas periódicamente para su ajuste. Asimismo, consideraban que sería conveniente que se mantuviese el sistema de tarificación que se venía utilizando, puesto que era fruto de esfuerzos de muchos años por parte de todas las empresas.

8º) Rechazaban, por errónea, la teoría de que cualquier recargo en las tarifas encarecía la vida en proporciones sensibles. Por ello consideraban que el coeficiente de recargo de tarifas, cuando se ejecutase, debería ser único para todas las mercancías.

9º) Decían que era necesario precisar el coeficiente de recargo aplicable a cada tráfico, para que fuese uniforme en las redes principales acogidas al nuevo régimen, debiendo por tanto fijarse en relación con las necesidades medias de las citadas redes en función del volumen de tráfico en cada una de ellas. Ese coeficiente debería ser justificado por las compañías y acordado por el Consejo Superior Ferroviario.

10º) Dado el modo como se iban a fijar las tarifas, podría ocurrir que hubiese tipos de percepción superiores a los consignados en los pliegos de condiciones de las concesiones; como compensación las compañías podrían comprometerse: a limitar los beneficios; a conceder la jornada legal a todos sus agentes según las condiciones que estableciere el Consejo Superior ferroviario –todavía no se había aprobado el nuevo

consejo– y a la creación de tribunales de conciliación; a dejar rescatar la totalidad de las líneas independientemente de cual sea la legislación que otorgó la concesión y a realizar las obras y adquisición de material que se concertasen con el Estado para lo cual las compañías deberían hacerse con los fondos necesarios, tal y como se señalaba en el siguiente punto.

11º) El Estado autorizará, para los fines señalados, la emisión de obligaciones con un plazo de amortización que excedería el de reversión de las líneas.

12º) Se establecerían las condiciones del rescate. Con ese fin habría que fijar la fecha media de reversión de cada red, si existía más de una concesión, y la anualidad del rescate a partir del producto neto medio del último quinquenio, teniendo como base el respeto al producto líquido medio del quinquenio anterior a la guerra mundial.

13º) El Consejo Superior Ferroviario tendría sobre las empresas la fiscalización técnica, administrativa y económica que requiriese, así como las facultades sobre tarificación, autorización en la emisión de obligaciones, rescate en su caso, cuidando de no entorpecer la gestión industrial de las compañías.

Junto a esto, se valuaban las obras ya comenzadas y las previstas en los cinco años siguientes. MZA estimaba que necesitaba para las obras en curso de ejecución 88,3 millones y en las obras de absoluta necesidad, a acometer, 193,1 millones. Para el Servicio eléctrico 8,7 millones y si se electrificase el llamado ocho de Barcelona 137,7 millones, para esto último decían no contar con fondos en el plazo de cinco años. Para el Servicio de material y tracción 12 millones y en material motor y móvil, 117,6 millones. En total, y prescindiendo de las obras de electrificación de Barcelona, unos 420 millones de pesetas. Norte, aunque no realizaba un Presupuesto tan desglosado como MZA, también estimaba el coste de las inversiones previstas en los cinco años siguientes en unos 400 millones de pesetas. Las compañías ferroviarias eran acusadas de no invertir en el mantenimiento de la red. Quizás en las pequeñas fuese mucho más claro. Pero Norte y MZA se esforzaban en probar que lo que habían gastado, y lo que estaba por gastar, suponía un esfuerzo enorme para sus cada vez más desfavorecidas economías y para el volumen de la recaudación por sus actividades específicas.

En el archivo de Renfe se conservan, asimismo, otras ponencias presentadas: Asociación del Mercado Libre de valores de Barcelona, Sociedad de Material para Ferrocarriles y Construcciones de Barcelona, Cámara Oficial de Industria de Barcelona, Cámara Oficial de Comercio de Madrid, Asociación de Agricultores de España, Cámara de Comercio de Valencia y otros escritos de diversas asociaciones de obreros ferroviarios, de accionistas, de banqueros y particulares³⁰. En la mayor parte de los casos allí recogidos, se trataba de informes que habían recibido las ideas básicas para su redacción en el seno de las empresas ferroviarias, y eran substancialmente las siguientes: que se mantuviese la organización existente de compañías; que para resolver el problema ferroviario había que tender a situar a las compañías en las condiciones que habían tenido antes de la guerra, siendo la elevación de las tarifas el modo de lograrlo, y,

³⁰ C/113/254, “Propuestas a la Ponencia de ferrocarriles del Directorio Militar sobre un nuevo régimen de ferrocarriles”, octubre y noviembre de 1923.

por último, situar a las empresas en condiciones de que pudiesen atender la ejecución de las obras necesarias y adquirir el material móvil preciso para que aumentase la capacidad de transporte de las líneas.

Quizá el ejemplo más significativo lo ofrezca Eduardo Recasens, del Banco de Cataluña, quien en carta a Maristany decía haber redactado cinco informes para enviar al Directorio, de acuerdo con las indicaciones que le había enviado; «uno de ellos lo remití en mi nombre como Director del Banco de Cataluña, Secretario del Sindicato de Banqueros y vocal de la Asociación de Banqueros, otro ha sido remitido desde Lérida por el Síndico del Colegio de Corredores de Comercio y otro desde Gerona por el Director de nuestra sucursal en nombre de un grupo de obligacionistas. A Tarragona remití otro –reconoce que en este caso tuvo dificultades para cursarlo– y el último lo hice cursar por la Económica Reusense de Amigos del País»³¹.

De antiguo provenía la oposición de la Asociación de Agricultores de España a las compañías privadas. En esta ocasión, no dejaron pasar la oportunidad de manifestar ante el Directorio sus quejas, junto con la Cámara Oficial Agrícola de la Provincia de Madrid. Para ellos, en ese momento, las empresas ferroviarias eran ya una rémora al crecimiento económico del país: el desarrollo de nuestra riqueza excede «con mucho a la capacidad de nuestra red de ferrocarriles». La culpa de esta situación la tenían las compañías ferroviarias por las dificultades que habían venido poniendo en completar la red, o en introducir doble vía en las líneas generales. Además de la acusación de tarifas caras y del poco significado que tendría un nuevo aumento de las mismas, recogían otra ocasión de malestar cual era la falta de vagones o de medios para transportar las mercancías, situación que, según dicha Asociación, sucedía todos los años con los abonos, las naranjas, la remolacha, los vinos y las harinas y trigos. Su propuesta, dada la dificultad de las empresas que tenían la concesión para poder llevar a cabo todas las obras necesarias, consistía en que, una vez que los ferrocarriles pasasen a pertenecer al Estado, y como *mal menor* y punto de partida hacia otro sistema, fuesen «las compañías actuales, u otras que se formasen con sus agentes, las que explotasen los ferrocarriles». Un aspecto que resulta verdaderamente llamativo es que en este momento el Presidente de la Asociación de Agricultores de España y el de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España, eran la misma persona: el marqués de Alonso Martínez; quizá por esta causa el marqués, que había firmado la información de Norte, se abstuvo de hacerlo también en la de la Asociación de Agricultores³².

Algunos de estos informes fueron publicados por la prensa de distintas ciudades del país, reflejo sin duda del interés que el *problema ferroviario* suscitaba en la opinión pública.

A la vista de todos estos informes –hasta un total de 300 ponentes acudieron a la información pública–, podemos concluir que las propuestas de las compañías fueron, por lo general, bastante respetadas en la redacción del Estatuto, aunque existían algunos puntos de fricción que iremos tratando. Distinto es que, después, su puesta en práctica

³¹ Carta en C/113/254.

³² *Boletín de la Asociación de Agricultores de España*, septiembre-octubre de 1923, nº 165, pp. 365-371.

no llegase a culminar todos sus aspectos y que el Estado, como ya diremos, reforzase con mayor precisión jurídica su presencia en las empresas, a la hora de establecer las condiciones del régimen de consorcio y de las aportaciones de cada parte a dicho régimen, aspecto que no gustó demasiado en las empresas por lo que significaba. La posición que adoptaron las empresas ante esa información fue razonable, nada extremista, probablemente debido a la creación de las comisiones investigadoras que se sumergieron en cuantos documentos y libros contables consideraron necesarios.

Estas comisiones realizaron un trabajo ímprobo, eficaz para el gobierno, que dispuso así de otra visión sobre la situación, complementaria a la que había tenido habitualmente, que era la que le ofrecían los informes y datos solicitados a las compañías. Asimismo, fue realizado sin dilación, puesto que el 29 de noviembre las comisiones investigadoras de Norte y MZA habían entregado sus respectivas conclusiones. Los problemas surgirían en seguida y serían punto de conflicto hasta la nacionalización: la constitución de reservas por parte de las empresas; el reparto de dividendos a los accionistas; la clasificación de las obras ejecutadas para saber si debían cargarse a la cuenta de primer establecimiento, engrosando así el activo de la compañía o debían considerarse como costes de la explotación. En definitiva, una serie de problemas antiguos que adquirieron particular relieve en un momento en el que se trataba de distinguir muy bien el patrimonio público del privado, de cara a la constitución del régimen de consorcio³³.

El primer problema que detectaron las comisiones de investigación al analizar la cuenta de explotación fue la contabilización que se hacía de los anticipos del Estado. Su uso no se introducía como un gasto de la compañía, sino que simplemente se consignaba en sus cuentas del Activo y del Pasivo como si aquella fuera una mera mandataria del Estado. Para la comisión que el dinero procediera del Estado o de la compañía, no

³³ Quiero dar especial importancia a estas comisiones, en particular por lo que supusieron de cara a sacar a la luz bastante documentación contable de las empresas. El momento de su constitución, tan próximo al del golpe de Estado, ejerció sin duda influencia de cara a la facilidad, prontitud y amabilidad, al menos externa, con que se comportaron las empresas. Al final de todo el proceso Maristany reconocía a Lisle que según la opinión de todo el mundo se acercaba la solución del problema ferroviario y que si se resolvía en ese momento, tal y como estaba la situación política en España «sea la solución buena o mala, no habrá más remedio que bajar la cabeza y acatar lo que se resuelva, sin recurso alguno». Aprovechaba también para recordarle que pronto cumpliría 68 años y que jamás se había visto obligado a desarrollar un esfuerzo mental y físico superior al desarrollado a lo largo de estos tres meses. Carta de 6 de diciembre de 1923. Maristany había bregado con fuerza en otras tempestades, pero como dijimos, el ritmo de trabajo y exigencias que impuso el Directorio en los primeros meses fue muy duro y significó una gran tensión en el seno de las empresas pues eran conscientes, como queda probado, de que en cualquier momento podía llegar el fin. Aunque no sea cuestión para resolver en una nota al pie de página, parece claro que, al menos en el propio año de 1923, la opción nacionalista y corporativista no estuvo tan clara en la política económica del Directorio. Cuando los grupos de presión se empezaron a hacer con las riendas fue más adelante. Aunque trataremos de los informes de las comisiones y réplicas de las compañías en el texto, quería recoger ahora la única reacción que conozco desde los Consejos de París. En carta del 28 de diciembre de 1923 Lisle contestaba a Maristany sobre el informe de la comisión que había investigado a MZA, que le parecía cándido y pretencioso, que hablaba mucho de cosas que conocían mal y que se incluían algunos juicios temerarios. Sobre la réplica realizada por la compañía decía haberle gustado mucho «pues es despiadada pero con finura y discreta». La documentación referida se encuentra en C/113/257 “Expediente sobre la intervención de las contabilidades de la compañía MZA por la comisión especial designada por el Directorio militar”.

significaba que su uso no recargase el gasto de la explotación. Si no se contabilizaba así, llevaría a resultados erróneos pues se distribuirían y aplicarían beneficios que no existían en la realidad³⁴. El análisis sólo se limitaba a las cuentas de 1921 y 1922 y lo que para Norte eran excedentes de 20,6 millones y 22,0, respectivamente, se convertían, con el modo de proceder de la Comisión, en pérdidas de 10,9 y 9,1 millones de pesetas. Con estos resultados maquillados que presentaban las compañías, el Consejo de Administración había incrementado los fondos de reserva con siete y diez millones en cada uno de esos años y repartido dividendos a los accionistas del 5 por 100. En el parecer de la Comisión, las medidas de distribución, teniendo en cuenta sus estimaciones, deberían haber sido más prudentes.

Estas contrastaciones son para nosotros nuevos datos que nos ayudan a situar a las empresas ferroviarias y a sus cuentas dentro de una mayor sombra de duda y que no hacen sino agravar cuanto tratamos en el capítulo I a partir de la contabilidad de las compañías.

Además de esto, las explicaciones que la Comisión realizó sobre algunos otros aspectos, como por ejemplo el aumento de los costes de explotación eran, en lo fundamental, coincidentes con las argumentaciones de las empresas ferroviarias que ya hemos analizado en el capítulo precedente. De todas formas, se manifestaban optimistas sobre una reducción de los costes en los próximos años, prácticamente en todas las partidas, incluida la del personal. No ocurriría así con los intereses y amortización de las obligaciones. Por lo que se refiere al personal, decían observar un crecimiento desproporcionado del que se dedicaba a labores burocráticas si se comparaba con el aumento del tráfico. Señalaban cómo podrían lograrse economías importantes con una revisión de las plantillas y de su asignación, compensando así el aumento que requería la imposición de la jornada de ocho horas.

Los comisarios lamentaron que Norte mantuviese una paga mensual extraordinaria con cargo a un anticipo del Estado; entenderían esa retribución si se realizase con fondos que fuese capaz de obtener la propia empresa, a fuerza de incentivar a los agentes a ganarla con su trabajo.

Sobre el plan de obras que proponía la compañía, la Comisión decía estar de acuerdo con el dinero necesario para llevarlas a cabo, si bien habría que estudiar, una por una, cada una de las propuestas. Ellos proponían una cifra menor, de 275 millones, a ejecutar en obras indispensables durante cinco años, retirando recursos de proyectos menos urgentes entre los presentados. Este dato es interesante. Nos resulta útil saber que las propuestas que presentaban las compañías referentes a obras a realizar eran equilibradas tanto en sus presupuestos como en su necesidad. Otro problema será la partida a la que adjudicasen, después, los costes de las obras realizadas; por eso, como tratamos en el capítulo I, distinguíamos entre el inmovilizado realizado por cuenta de la compañía y el realizado por la Caja Ferroviaria. La Comisión propuso que para las obras que sirviesen

³⁴ C/113/258 “Informes sobre la intervención de la Contabilidad de la compañía del Norte por la Comisión especial designada por el Directorio Militar”. 29 de noviembre de 1923, p. 3. Este informe también se encuentra recogido en la publicación ya referida de la Junta Superior de Ferrocarriles de 1940 en las pp. 89-110. Cfr. asimismo el análisis realizado por Artola (1978), p. 423.

para mejorar las instalaciones y que, por lo tanto, disfrutaría el Estado en la reversión, este contribuyese en la financiación del gasto y ofreciese anticipos reintegrables en mejores condiciones, en cuanto a los plazos, que los concedidos para la adquisición de material; eso significaba anualidades inferiores para las compañías, cancelándose la deuda si durante ese plazo se produjese la reversión.

Diez conclusiones ponían el punto final al informe realizado por la Comisión. La primera reconocía que sin incluir el recargo del 15 por 100 las cifras de recaudación resultaban insuficientes para soportar el peso de los costes de la explotación y las cargas financieras. En la segunda solicitaban que si, como parecía, los productos líquidos estaban siendo superiores a los de 1913, se reintegrase al Estado la cantidad excedente. La tercera afectaba al personal, pues se recogía que «con la sola aplicación de las medidas de economía que se indican al tratar del personal, con sus propios recursos, podía haber atendido la compañía a todas sus obligaciones actuales sin necesitar el anticipo del Estado». El cuarto punto manifestaba ese optimismo en la reducción de los costes de explotación e incremento de las recaudaciones, que les llevaba a sugerir la supresión absoluta de los anticipos del Estado para personal. En la quinta conclusión reconocían que los años transcurridos entre 1917-1921 habían sido críticos, si bien esa coyuntura ya había pasado y para atender a sus situaciones corrientes no serían necesarias condiciones extraordinarias. En la sexta conclusión la Comisión señalaba que no se podrían repartir dividendos en las cuantías acostumbradas y menos aún atender a nuevas emisiones de obligaciones. En la siguiente se especificaba que ese plan de realizaciones, cuantificado en 400 millones, no podría llevarlo a cabo, en ningún caso, la compañía. En la octava se sugería que sería el Estado quien debía facilitar el capital necesario para su ejecución mediante anticipos reintegrables por anualidades con un interés del 5 por 100, en un período de setenta años. En la novena se calculaba cuál sería el aumento de los gastos para atender la nueva carga financiera en los cinco primeros años. Y, por último, manifestaban la dificultad de cifrar las cantidades que compondrían este auxilio, pues dependían del comportamiento de las recaudaciones y costes de explotación, ya que la mejora de las instalaciones se traduciría en un importante aumento de los ingresos que compensaría las cargas ocasionadas por su ejecución³⁵.

Como era lógico, la contestación de la compañía no se hizo esperar demasiado. Los aspectos que suscitaban la reacción más fuerte fueron aquellos en los que hemos insistido. Como es lógico, las compañías, en este caso Norte, tenían que presentar batalla en aquellas cuestiones de claro contenido ideológico y en aquellas otras en las que estuviesen en juego los intereses económicos. El primer aspecto referido era que la Comisión, compuesta por funcionarios públicos, parecía contar con la premisa de suprimir el anticipo que el Estado concedía para el complemento que se entregaba a los trabajadores, pues toda la investigación estaba supeditada a esta idea; en Norte lamentaban que esto fuese así. Para llegar a esa idea preconcebida, la Comisión tuvo que, en opinión de la empresa, interpretar las Reales órdenes que regulaban el anticipo de forma distinta al sentido que se expresaba en su parte dispositiva. De la misma manera los miembros de la Comisión habían dicho que se debía proceder a una reducción del personal, sin especificar ni su número ni las razones por las cuales se consideraba que esa cifra era abultada; tampoco se tenían en cuenta los graves trastornos

³⁵ C/113/258, pp. 19-21.

que ocasionarían las medidas que se proponían sobre descuentos salariales y supresión de algunos conceptos de remuneración. Más adelante se referían a las aplicaciones que hacía la Comisión de gastos corrientes de la explotación a cuentas a que no podían corresponder. Otro de los puntos difíciles era el de la constitución de las reservas. Para la compañía, la Comisión atribuía a las reservas hechas por los accionistas con sus beneficios no repartidos, una finalidad distinta de aquella para la que fueron creadas. Por último, la réplica de la compañía, hacía eco de ese inmoderado optimismo de la comisión que suponía «aumentos futuros de los ingresos y reducciones futuras de gastos, inspirándose fundamentalmente en el buen deseo, y dejar, en fin, sin remuneración alguna al capital empleado en la empresa y sin crédito a esta, por ende, para poder atender a los aumentos de obras y material que el continuo desarrollo del tráfico exige»³⁶. Todos estos puntos recibían, en la respuesta de la compañía, un pormenorizado análisis.

MZA tuvo su propia Comisión investigadora. Ya se decía en una nota anterior que, en este caso, la relación no parece que fuese tan cordial como con Norte. Los datos disponibles para esta compañía son mucho más abundantes y explícitos, pues la mayor parte de lo que conocemos es documentación interna de la propia empresa, así como el informe íntegro de la Segunda comisión que era la designada para MZA, que no aparece recogida en la publicación aludida de la Junta Superior de Ferrocarriles. Una primera dificultad radica en los diferentes datos que sobre ingresos y costes recoge la Comisión con respecto a los que hemos utilizado en el capítulo precedente. No son diferencias apreciables ni homogéneas, en el sentido de que pueden tratarse indistintamente de errores por exceso y por defecto; el hecho es que conocemos que existen diferencias. Algo que sí he logrado detectar es que la compañía no refleja los anticipos como ingresos mientras que la Comisión sí que los contabiliza como ingresos de la compañía. Supongo que en Norte ocurría algo semejante, aunque no hay datos para poder afirmarlo con rotundidad.

Un aspecto en el que ambas comisiones fijaron su atención fue en el del personal y el anticipo que el Estado concedía para mejoras salariales del personal ferroviario. En los dos casos, se decía que los sueldos que proporcionaban las empresas a sus trabajadores, además de otras ventajas de que disfrutaban, eran superiores a los que el Estado abonaba a sus empleados. En el caso de MZA, se decía además que esas mejoras salariales se aplicaban, en la misma forma y condiciones que al personal de la compañía, al del Comité de París y al de las minas de la Reunión. Para la Comisión se trataba de un abuso claro en la interpretación del Decreto que debiera ser atajado. La conclusión, difícil de adoptar por sus consecuencias, era que se debería proceder a una prudente reducción de los haberes del personal y, por lo tanto, a la supresión de este anticipo.

En el análisis de los datos contables, junto con algunas sugerencias y correcciones de apuntes, los miembros de la Comisión elogiaban la ayuda que habían recibido del Jefe de la Contabilidad general de la Compañía y el buen reflejo que la contabilidad hacía de la situación de la empresa a través de los balances de situación presentados cada año. «La contabilidad (...) es buena, clara, aceptable y algunas veces previsor»³⁷. Debido a

³⁶ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. 1, p. 110.

³⁷ C/113/257, p. 34 del Informe de la Segunda Comisión, 29 de noviembre de 1923.

la complejidad enorme que tenía la contabilidad de este tipo de empresas tan grandes y con enormes partidas de ingresos fuera del tráfico –cambio de material móvil con otras compañías, maniobras por cuenta de varios, participación en los coches restaurantes, en alquiler de almohadas y de aparatos automáticos, licencias para ventas, arriendos de terrenos, de fondas, de quioscos y de locales, canon de redes telefónicas y de servidumbres, premios de cobranza por impuestos de Hacienda, derechos de custodia de obligaciones, pensiones censales, intereses de cuentas corrientes, dividendos de las acciones de la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona–, sugerían, además para acallar las voces críticas respecto a los posibles fraudes contables de las empresas ferroviarias, que se estableciese una constante inspección contable cerca de las entidades ferroviarias, cuyas contabilidades deberían acoplarse también al modelo oficial de balances. Otra de las conclusiones obtenidas del examen del activo, la recogíamos ya en el primer capítulo, era que no aparecían reflejadas las cantidades destinadas a la amortización, lo cual en opinión de la Comisión debería contabilizarse.

Respecto a la situación económica de la empresa que se deducía del estudio de los datos contables, la Comisión estimaba que los dos años previos habían sido, de forma clara, favorables a la compañía: los repartos de dividendos a los accionistas fueron similares a los de 1913, y ello teniendo en cuenta los aumentos de los costes de explotación y de personal; y la mejora y saneamiento que se venía haciendo de las cuentas del activo que representaban garantías de las reservas constituidas llevaban también a esta Comisión a concluir que el Estado podía ahorrarse las cantidades que venía dedicando en concepto de anticipos para la mejora de los salarios de los trabajadores.

Las conclusiones extraídas sobre el plan de obras y adquisición de material, son muy similares a las realizadas sobre el de Norte. No dudaban de su necesidad, ni de que la compañía sería incapaz de realizarlo con sus solos recursos. La diferencia fundamental radicaba en que el modo que esta segunda Comisión estimaba para proceder a solucionar ese problema era el de proveer de modo que fuesen los ingresos de la compañía los que bastasen para ello, es decir, que aumentasen las tarifas. Consideraron que esto debería hacerse con urgencia pues la resolución del problema ferroviario sería incompleta sin una mejora de la red existente.

En cuanto a la reducción de los costes, los miembros de esta Comisión eran igual de optimistas que sus homólogos de Norte. Reflejaban cómo el aumento de las cantidades destinadas a conservación, a consecuencia de las numerosas reparaciones necesarias después del desgaste ocasionado por la guerra, sería una partida destinada a disminuir en esos años. Otra partida donde los costes habían aumentado en exceso fue la de personal y ello no había repercutido en un aumento del rendimiento y aplicación de los trabajadores; así que optaron por una reducción en el número de trabajadores de la compañía y una reducción paulatina de sus ingresos. «Para remediar este estado de cosas (...) se ofrecen tres caminos: aumentar los ingresos, reducir los gastos o, finalmente, actuar a la vez en los dos sentidos»³⁸.

³⁸ Informe sobre MZA citado, p. 36.

El aumento de los ingresos vendría con las obras de mejora y ampliación de la red férrea y, a corto plazo, con el aumento de las tarifas, que fijaban en un 10 por 100. Con esas reducciones en los costes y aumentos de recaudación se podrían financiar las obras previstas y con la influencia que ejercerían esas mejoras sobre los ingresos, también se podrían emprender aquellas otras previstas para un plazo de 20 años por valor de 2.000 millones. Es probable que a esto se refiriese la carta mencionada previamente donde se calificaba el informe de cándido y pretencioso. Resulta curioso observar que los argumentos a favor de la elevación de las tarifas eran idénticos a los que empleaban las compañías; en concreto, efectuaron cálculos de la incidencia de esta elevación sobre los precios de consumo, probando que sería prácticamente inapreciable. Un testimonio que sirve como prueba de la veracidad, en algunos casos, de lo que decían las empresas y también, al no ser aceptado con posterioridad, de la impopularidad que tal medida tenía. La Comisión señalaba expresamente no temer que ese aumento provocase un aumento de la competencia del transporte por carretera.

La réplica –despiadada pero con finura y discreta– de MZA llegó pronto, el 6 de diciembre, en un amplio documento de 54 folios. En ella se explica que los anticipos no se incluían entre los ingresos totales, porque eran considerados como una financiación externa de la empresa para la cuenta de primer establecimiento y no para la de explotación, al igual, por ejemplo, que los productos obtenidos en la negociación de las obligaciones. No podía quedar sin contestación cuanto la comisión trató sobre el personal y sus salarios, quizá uno de los apartados en donde fueron más despiadados, pues fueron continuas las alusiones a cómo se estaba procediendo en esos momentos en el ejército o administración pública respecto a los aumentos salariales, las escalas de dichos aumentos en función de la categoría, etc. Consideraban improcedente la medida sugerida de la reducción salarial. Tampoco contemplaban como realizable la reducción del personal, más cuando en las solicitudes que llegaban de todos los jefes de las estaciones, las referidas al aumento de las plantillas eran una constante.

Manifiestan el mismo sentir que la Comisión respecto a los elevados costes que suponían las reclamaciones, y más si se comparaban con los de 1913, pero veían muy difícil que esa tendencia pudiera cortarse o disminuirse en las proporciones que creía esta, con las consecuencias que de ahí se derivarían para la reducción de los costes de explotación. Esa misma inclinación se había producido, de manera muy similar en cuanto a las fechas y porcentajes de incremento, en los ferrocarriles de otros países. Recogían como ilustración la proliferación de agencias de reclamaciones que habían surgido durante los años de explotación más irregulares y que en aquellos momentos, para garantizar su propia subsistencia, incitaban al público a reclamar por cualquier motivo. De igual modo, no cabía esperar que la partida de conservación de material motor y fijo se redujese, tal y como creía la Comisión, efectuando las demostraciones pertinentes para evidenciar dicha imposibilidad. Una vez demostrada la imposibilidad de reducir los costes, y agradeciendo a la comisión que en la defensa del aumento de tarifas hubiese coincidido con las explicaciones que la compañía había venido ofreciendo con anterioridad, también hacen ver que el aumento del 10 por 100, si se suprimen los anticipos, resultaría insuficiente.

Aunque nada más sea por ofrecer desde el punto de vista cronológico una exposición ordenada de las medidas que adoptó el Directorio, hay que decir que en octubre también se encomendó a dos representantes de Estado Mayor del Ejército y a un Ingeniero del

Ministerio de Obras Públicas, la redacción de un proyecto de bases de estructuración de la red ferroviaria nacional. Dicho proyecto se presentó el nueve de noviembre y agrupaba la red en tres zonas: Norte, Este y Mediodía. Este ya antiguo proyecto –pues estaba entre lo que había estudiado Cambó– no tuvo ninguna consecuencia práctica posterior; no dejaba de ser una vieja aspiración para unificar geográficamente, ampliar las redes de las tres grandes compañías y, quizá de asegurar y extender la creciente oligopolización que se venía produciendo desde años anteriores.

Una nueva iniciativa del gobierno, una vez que habían llegado los informes solicitados el diez de octubre, fue la creación, el ocho de noviembre, de una Oficina eventual y especial de Tarifas, aneja al Consejo Superior Ferroviario. Dicha oficina estaría compuesta por siete miembros: dos representantes del Estado, dos de los concesionarios y tres de las corporaciones de carácter mercantil, agrícola e industrial. La misión de esta Oficina era la de, en un plazo que no excedería los veinte días y considerando la posibilidad de que el aumento de tarifas fuese imprescindible, estudiar el modo en que debía concretarse este: bien un coeficiente general o bien coeficientes diversos en función de las empresas, del tipo de mercancías, la posibilidad de suprimir todo tipo de pases de favor, etc. Además, sin plazo fijo para su terminación, debería estudiar una reorganización general de las tarifas ferroviarias. La Oficina emitió su estudio al Consejo Superior a mediados de diciembre y en su informe, los componentes de dicha Oficina, se mostraron partidarios de un coeficiente único para todas las empresas y para todos los tráficos, también manifestaron la posibilidad de que existiese una especie de cámara de compensación entre compañías ferroviarias, al estilo de lo que se había aprobado en Francia, por el cual se debería procurar que los déficit de determinadas compañías pudieran compensarse con los superávits de otras. Asimismo se expresaron partidarios de suprimir los pases de favor a personas ajenas al servicio ferroviario.

En definitiva, a finales del año 1923, la Ponencia de Ferrocarriles del Directorio militar contaba con una copiosa información sobre el problema ferroviario que debía asimilar y sobre la cual pensar si quería encontrar las claves para la resolución de esta espinosa cuestión de antiguos gobiernos del país, que era un problema en sí mismo, llave para resolver algunos otros cuellos de botella de la economía nacional, o al menos así se veía y vivía en aquellos momentos.

Sobre dicha Ponencia apenas sabemos nada, ni el momento de su creación, ni sus miembros, ni siquiera de quien dependía dicho organismo, que era enteramente público, parece que depende del Ministerio de Fomento y que está por encima del Consejo Superior Ferroviario en cuanto a poder real si bien estaba subordinado o trabajaba para él, es decir competía al Consejo aprobar o rechazar lo que este le presentase, pero todo hace pensar que la Ponencia era la voz del gobierno sobre el asunto. De todos modos, a la Ponencia fue llegando toda la información y la misma presentó el 28 de diciembre de 1923 el texto del proyecto del nuevo régimen ferroviario. Parece que el autor más destacado de dicho proyecto fue el teniente coronel Gil Clemente, pues pasó a convertirse en una especie de La Cierva del nuevo régimen, por su enconada oposición contra las empresas privadas; al menos desde el 29 de septiembre dicho teniente coronel había empezado a recibir informes diversos sobre el régimen de anticipos y el problema

ferroviario³⁹. El proyecto fue presentado por el general Mayandía –uno de los vocales que componían el Directorio militar en el que no había ministros– quien ofrecía un plazo de cinco días hábiles a las empresas para que efectuasen las observaciones que considerasen oportunas⁴⁰.

Las Bases propuestas por la Ponencia, como ideas sobre las cuales el Consejo debiera redactar el nuevo régimen ferroviario, eran difíciles de aceptar por las empresas. En la primera, se dejaba claro que la orientación de la gestión ferroviaria debía tender hacia la nacionalización de los ferrocarriles y estaba supeditada al Tesoro. En la segunda, se decía que el Estado tenía que intervenir en la ordenación de las obras y trabajos que tendiesen a la estructuración racional de la red. Aparece ya el Consejo Superior de Ferrocarriles, con su nuevo nombre, como el instrumento que asumirá dicha intervención. En la siguiente, se anunciaba la intervención del Consejo Superior en las obras de ampliación y mejora de las redes, en la adquisición de material y construcción de líneas nuevas y en cualquier tipo de obra ferroviaria. La cuarta base preveía el arriendo a los concesionarios del material y el disfrute de las obras y líneas propiedad del Estado, así como la concesión de anticipos metálicos reintegrables para la adquisición de material y la financiación de las construcciones. En quinto lugar, se consideraba que las tarifas debían cubrir todos los costes de explotación, las cargas financieras y una prudente remuneración a los capitales de los concesionarios. En la sexta, ya se manifestó la posibilidad de crear una deuda especial ferroviaria que anticipase los fondos necesarios para los planes de obras y adquisiciones necesarios. También se hablaba, en la séptima base, de la constitución de la Caja Ferroviaria del Estado, cuyos fines eran los que aparecían en la base anterior, pero que serviría al Estado para garantizar la compensación de pérdidas y la recepción de sus intereses y amortizaciones. La octava recogía un sentir, ya expresado, de la libertad que debían tener las compañías para adherirse o no al nuevo régimen y, por último, se intentaba hacer encaje de bolillos, puesto que se decía que el nuevo régimen debía buscar el funcionamiento autónomo de las compañías «pero constantemente intervenido en todos sus aspectos por el Estado para garantir en todo momento los intereses públicos»⁴¹.

Era lógico que las empresas reaccionasen a pesar del corto plazo que se les había dado para las reclamaciones, pues, aunque algunas de las peticiones que ellas habían realizado cuando redactaron los informes se recogían casi textualmente, existían otros aspectos fundamentales que podían dañar la autonomía en la gestión por lo que no

³⁹ C/112/252 “Informes entregados por MZA al Sr. Gil Clemente”. 29 de septiembre a 16 de octubre de 1923.

⁴⁰ Toda esta cuestión está tratada por extenso en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. 1, pp. 123-147. La documentación de archivo que completa en alguna cuestión a la publicación anterior en C/126/263 “Proyecto Gil Clemente, observaciones y contra bases de las compañías”, 4 de enero de 1924. Consúltese igualmente lo tratado por Artola (1978), pp. 424-425 quien refiere la polémica pública que se suscitó en los primeros días de 1924 por la disparidad de criterios entre los militares, para quienes lo esencial es el servicio de transporte por su incidencia en la economía y defensa, y los de las compañías, fieles a los intereses empresariales. Como decía Gil Clemente en su contestación a las observaciones que hicieron las compañías «lo que conviene al país es robustecer *las instalaciones, los ferrocarriles*, no las empresas; lo que conviene es mejorar *las instalaciones*, aumentar el material fijo y móvil en general».

⁴¹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. 1, p. 123. Aunque lo que ahí aparece recogido es un resumen del proyecto de Gil Clemente.

parecían, al menos en principio, estar dispuestas a pasar sin dejarse oír. Tildaban al régimen que se quería aprobar de estatista. La mayor parte de las empresas, comenzando por las grandes, se adhirieron después al Estatuto, ya que eran conscientes de las dificultades reales que tenían por sí mismas para conseguir fondos; la financiación era la principal arma del gobierno.

Se aportaron ideas interesantes, tanto en la contestación de las empresas como, sobre todo, en la agria contrarréplica de Gil Clemente, quien mezclaba en sus argumentos verdades con inexactitudes, y quien manifestó tomar la palabra a las empresas de que preferirían seguir con el régimen legal de sus actuales concesiones antes que entrar dentro del nuevo régimen. Sabía que las empresas estaban completamente atrapadas por las necesidades de fondos y los plazos de concesión de las líneas. Se les espetó que el regreso a los pliegos de concesión que suponía la no aceptación del nuevo plan significaba, para las empresas, la supresión del aumento de tarifas; de todo tipo de anticipos que estas recibiesen del Estado; el tener que realizar por su cuenta todas las obras necesarias para ampliaciones, mejoras, conservación, así como la adquisición del material; la necesidad de conseguir los fondos para todo esto sin superar los plazos de concesión y sabiendo, como sabían, que no en todas las tarifas la demanda estaría dispuesta a llegar a pagar las tarifas máximas legales. Se les recordaba, además, el derecho que tenía el Estado a rescatar única y exclusivamente por concesiones –lo cual significaba destrozar la red de una empresa– así como la obligatoriedad de la implantación de la jornada de ocho horas de un modo completo.

La posición del gobierno estaba clara y, como se vería después, estaba en lo cierto, pues las compañías aceptarían el nuevo régimen. Gil Clemente definía como fundamentales los cuatro puntos siguientes: 1º) El *valor real de los establecimientos*; que era el valor de coste de lo que existía; 2º) el *capital real* de los concesionarios que se entendía como la diferencia entre el valor real del establecimiento y las deudas de los concesionarios –obligaciones y cargas–, tasadas por el *dinero efectivo* que han llevado a los establecimientos, no por su valor nominal; 3º) se consideraba una compañía de activo saneado, cuando tenía *capital real*, y 4º) cuando se consideraba que una compañía era de activo saneado, el Estado aceptaba, condicionalmente, el pagar con preferencia los intereses y amortizaciones de sus obligaciones y cargas que existiesen. Los aspectos relacionados con las obligaciones y demás cargas financieras fueron un importante punto de fricción. El proyecto pretendía que, como con las obligaciones y otras cargas, en definitiva, se producía un aumento del capital del concesionario y su amortización se realizaba con los productos obtenidos de la explotación, el Estado –quien cada vez habría invertido más recursos para mejorar la explotación– recibiese una parte proporcional a estos del importe que se destinaba a las amortizaciones de obligaciones.

Este nuevo intento reproduce el esquema general que hemos visto previamente: una iniciativa del Estado –esta lo fue de mayor entidad que otras anteriores–; quejas por parte de las empresas concesionarias; aprobación de la iniciativa y búsqueda por parte de las compañías de la rápida adaptación a las nuevas circunstancias en las que hay que desarrollar la actividad, facilitada por la habitual inadecuación entre lo teórico y lo real. La diferencia con la Restauración fue que la censura de prensa y la inexistencia de Cámaras legislativas y de rivalidades partidistas, ayudaron al gobierno. Una vez que se habían recogido las quejas presentadas por las empresas y respondido a estas, la

Ponencia del Directorio elaboró un proyecto de Real Decreto que presentó el 14 de enero de 1924 para su estudio y aprobación al Consejo Superior de Ferrocarriles –que todavía no estaba creado como tal–; será sustancialmente el Decreto que se aprobó y entró en vigor el 12 de julio de ese mismo año. Algunos de los conflictos entre el gobierno y los empresarios que se suscitaron como consecuencia de las negociaciones de las bases del Estatuto, los trataré más adelante.

2.1.1. Los intereses de la gran banca

Mucho se ha escrito sobre las presiones que banqueros y otros empresarios realizaron en los despachos ministeriales para conseguir sus reivindicaciones⁴². También yo lo he hecho en el capítulo anterior y volveré sobre ello en este apartado al considerar que, para este período, estas situaciones revisten un particular interés.

Los profesores Comín y Martín Aceña han acertado a escribir en frase de compleja interpretación que «el apoyo de la banca a la industria era más una cuestión de personas, que de estrategia bancaria»⁴³. A mi modo de ver se está aludiendo a que en el fondo, al final, aun dentro de intereses particulares que muchas veces podían ser contradictorios, o con fuertes luchas por el poder de control dentro de una empresa, y otras diversas situaciones que podríamos referir, el cogollo empresarial era muy reducido, lo suficiente como para que el elemento personal de la relación fuese decisivo. Aquella breve frase, sacada como es lógico de su contexto, viene precedida de las dificultades que para la financiación de las actividades industriales existieron en nuestro país, se utilizan dos significativas situaciones, la de *La Papelera Española* y la de *Hidroeléctrica Ibérica*. Las compañías ferroviarias no fueron una excepción a esta máxima. En las carteras de los bancos españoles, como recogen los autores citados, había menos valores industriales que Deuda Pública y efectos comerciales; y es que el negocio ferroviario lo era para la Banca sin necesidad de formar parte de su accionariado, sino de otras formas. Todos estos aspectos deberán ser matizados con la aparición de nuevas fuentes y cuando se pueda aclarar a fondo el significado real del esfuerzo de la banca en la nacionalización de títulos ferroviarios realizado en los primeros años veinte; es probable que en el mercado de obligaciones tuviesen un papel más importante⁴⁴. Esta correspondencia surge para informar a Maristany de las gestiones que los banqueros y algunos industriales estaban llevando a cabo para disuadir a Primo de Rivera de acudir al extranjero para la financiación y construcción de los proyectos ferroviarios que el recién estrenado régimen tenía en la cartera. Ocharán fue enviando los escritos que estas representaciones entregaron al Presidente, entre ellos estaba una recopilación de las inversiones que se habían hecho en España desde 1913 hasta 1922 con recursos

⁴² Palafox y Cubel (1996), p. 122.

⁴³ Comín y Martín Aceña (1996 b), pp. 24-26.

⁴⁴ C/126/266 “Correspondencia entre Enrique Ocharán y Maristany sobre el fomento de la industria nacional y el apoyo de la banca a las compañías ferroviarias”, octubre-diciembre de 1923. Extraído de una carta dirigida por Ocharán al Conde de Zubiría, consejero del Vizcaya y Presidente de Altos Hornos y de la Constructora Naval, el día 9 de noviembre de 1923. De hecho, en la postrera Federación no existirá ni una sección de banca, ni tampoco de ferrocarriles. Algunas de estas cuestiones aparecen tratadas por extenso en M. Cabrera (1983), pp 46-60.

nacionales y que había sido publicado en el *Anuario financiero de Bilbao*; en dicha recopilación figuraban 250 millones de pesetas invertidos en Norte y 225 en MZA en emisiones nuevas, en total, incluidos organismos públicos, se alcanzaban los 10.290 millones de pesetas. La banca figuraba claro como canalizadora de esos recursos. Se estaba fraguando, como se ve en alguna de las cartas, la Federación de Industrias Nacionales. Industria y Banca, aunque intentaron hacer frente común, tuvieron en estos momentos del otoño de 1923 algunas fricciones, en concreto con la Comisión Protectora de la Producción Nacional que presidía Sánchez de Toca. En el escrito entregado por esta comisión y que no gustó nada a los banqueros, estos echaban de menos alguna alusión a la solución que merecía el problema ferroviario, tal y como habían hecho ellos y echaban de más una frase de su escrito, en el que ofrecían la idea de una agrupación federativa o gremial que resolviese los problemas de la Economía nacional, que transcribo «y con las asistencias que sean inexcusables del capital extranjero»; los banqueros sostenían que el capital español era «suficiente si se le coloca en condiciones...».

Los bancos tenían poder en las compañías ferroviarias pero más bien por el que cedían estas y les otorgaban los accionistas a quienes representaban, no porque hubiesen financiado directamente a las empresas. Por otra parte, y como también recogen Comín y Martín Aceña páginas más adelante, «no hay que olvidar que los empresarios y las organizaciones empresariales tienen una considerable influencia en la conformación de la política económica de los gobiernos»; es decir, que las estrechas relaciones de las empresas ferroviarias –las más importantes del país– con la banca, pretendían objetivos claros que no tenían por qué plasmarse en acuerdos escritos, rubricados y públicos; las decisiones para los nombramientos de los Consejos de Administración son un buen indicador en este sentido⁴⁵.

2.2. El Consejo Superior de Ferrocarriles

Fue el heredero del Consejo Superior Ferroviario, que había sido creado en 1922. El Decreto-Ley de 30 de enero de 1924 cambiaba su nombre y concedía participación, a través de un representante, a los trabajadores y a la minería. Según Bermejo, su labor se plasmó «en una norma compleja, pero de gran éxito, a la que se conoce como *Estatuto ferroviario*»⁴⁶. Sus facultades fueron potenciadas en el Estatuto, donde se le reconocía la misión de ser órgano de enlace entre el gobierno y las empresas. Como hemos visto al tratar el proyecto Gil Clemente, el proceso es ligeramente distinto a como parece deducirse de lo escrito por Bermejo, no se trata tanto de su labor, cuanto del trabajo realizado meses antes por el gobierno, el que logró el fruto del Estatuto de 1924. Entre las atribuciones que le asignó el Estatuto, Artola destaca las de: definir las características de la red, es decir, proponer las ampliaciones y las tareas de mejora que pudieran llevarse a cabo; la fijación de las tarifas; el estudio y la realización de las

⁴⁵ Ortúñez Goicolea (1997).

⁴⁶ Bermejo Vera (1975), p. 99.

operaciones de rescate e incluso podía llegar, temporalmente, a intervenir en la gestión de las compañías⁴⁷.

En esta sección analizaré cuanto aconteció desde su creación hasta la aprobación del Estatuto. El fin primordial que tenía el nuevo Consejo era el de informar sobre el proyecto de nuevo régimen ferroviario, que ya estaba sobre la mesa. Además, debía otorgarse su propio Estatuto de funcionamiento. Según el Decreto fundacional, estaría compuesto por diecisiete miembros que se distribuían del siguiente modo: seis representantes del Patrimonio del Estado, seis de las compañías, cuatro que representarían a las corporaciones mercantiles, agrícolas, mineras e industriales y un representante de los obreros. En el mismo Decreto se mantenían los aumentos del 15 por 100 sobre las tarifas, pero se comenzaban a suprimir los anticipos para el personal que se irían reduciendo en doceavas partes cada mes⁴⁸. Las negociaciones de todo este asunto fueron mucho más complicadas de lo que puede parecer a simple vista. No quiero omitir la noticia de una gestión que en nombre de Félix Boix realizó el Vizconde de Escoriaza con el general Mayandía, del que debía ser gran amigo, con el fin de obtener alguna información para las compañías que estaban preocupadas ante el prolongado silencio del gobierno. Mayandía comunicó la intención que tenía el gobierno, en principio, de olvidarse del proyecto de ordenación ferroviaria y publicar un Real-Decreto que suprimiese el anticipo por doceavas partes a partir del 1º de febrero, aunque pensaban comunicar esto a algunos representantes de las compañías, ofreciéndoles una doble opción, por un lado dejar de lado el proyecto de ordenación y suprimir el anticipo y por otro que las compañías se mostraran conformes con el proyecto de Gil Clemente con algunas modificaciones y entonces se publicaría el proyecto de ordenación conservando el anticipo ligeramente deducido. También les fue manifestado que Primo y los demás generales no entendían nada del proyecto, «no disimulan que les importa un rábano, pero dicen que tienen necesidad de dar una solución en estos días y la dan». Ellos mismos, al parecer, suponían que para dentro de seis meses no estarían ya en el poder y por lo tanto que el que les sucediese se encontrase con la dificultad y lo resolviese como le diese la gana. Igualmente les había llegado de «persona seria y formal» que el Directorio estaba decidido a no implantar el presupuesto el 1 de abril, sino para esa fecha haberse marchado. Su fuente de información suponía que la persona que sucediese al Directorio sería Maura. ¿Qué podemos deducir de todo esto? ¿Qué conclusión sacar sino la de que nuestras ideas sobre el particular e incluso sobre el propio régimen ganan en confusión?⁴⁹ Si admitimos la verdad de cuanto se dice deberíamos pensar que las compañías no aceptaron la propuesta de aprobar el proyecto de Gil Clemente, quizá confiando en la pronta desaparición del régimen, basados en lo inadmisibile que, en ese momento, era para ellas –las grandes– el hecho de que fuese el Estado quien facilitase los capitales

⁴⁷ Artola (1978), p. 425.

⁴⁸ C/136/281 “Expediente sobre la creación del Consejo Superior de Ferrocarriles y la reducción de los anticipos a doceavas partes”. 31.I.24-5.II.24. Y en C/126/265 “Correspondencia entre Maristany y Cervantes sobre el proyecto de suprimir escalonadamente los anticipos a las compañías”, 19 y 20 de enero de 1924.

⁴⁹ En González Calbet (1987), p.128 y en Gómez-Navarro (1991), pp. 507-508, se enmarca, precisamente entre enero y abril de 1924, el nacimiento de una nueva etapa en el desarrollo del Directorio militar, en la que comienza a consolidarse la ruptura con el mensaje de la «letra a noventa días».

necesarios para mejoras, adquisiciones, etc. Sin duda, lo decíamos en el capítulo anterior, una incertidumbre más a todas las ya ocurridas que hacía difícil una normal explotación del negocio, sobre todo para las empresas grandes pues las pequeñas parece que se encontraban desahuciadas por todos.

Este Decreto fue acogido entre los componentes del entorno ferroviario con profunda preocupación, sobre todo en lo que suponía económicamente la desaparición del anticipo para el pago de haberes al personal. La prensa se hizo igualmente eco del Decreto, y en el Archivo de MZA se conservan recortes de publicaciones periódicas sobre este particular aparecidos hasta el mes de junio. Los representantes de las empresas ferroviarias fueron recibidos por el Presidente del Directorio en dos ocasiones, como se verá a continuación.

Se conserva la correspondencia que mantuvo Eduardo Maristany con René Lisle, del comité de París. Correspondencia, como en todos los casos, muy expresiva y elocuente que nos permite conocer la visión que sobre los problemas tenían sus protagonistas. En tres largas cartas se resume el Real Decreto, y Maristany se muestra escéptico sobre el cumplimiento de los plazos que tenía fijado el Consejo para dictaminar sobre el proyecto presentado por Mayandía, que era «en esencia el proyecto de Maura, pero más extenso y peor»; en otra ocasión lo definió como «desastroso e impracticable». Como los plazos no se cumplirían, la situación para MZA se haría imposible puesto que la supresión del anticipo significaba para la empresa una reducción en los ingresos de 30,5 millones de pesetas. Las relaciones con Primo de Rivera eran tensas. En la primera de las entrevistas aludida se sintieron engañados puesto que se les dijo que la solución que saldría publicada, refiriéndose al Decreto que comentamos, sería llevadera y más o menos aceptable. De resultados de la publicación del Real Decreto, Maristany se manifestó a favor, «dentro de lo que las circunstancias consienten», de elevar una protesta conjunta con las compañías para manifestar los gravísimos peligros de la solución adoptada. Con tal motivo, prepararon una Instancia que se imprimió y que estaba suscrita por todas las compañías ferroviarias⁵⁰. El principal problema sobre el que insistían en dicha instancia, era el de que la aprobación del nuevo régimen se retrasaría más allá de la duración del anticipo, sin contrapartida material para las empresas. La verdad es que las experiencias anteriores les daban la razón, pero eso era precisamente con lo que quería cortar el supuesto *cirujano de hierro*. Las compañías exponían que esa situación les llevaría a muchas de ellas a buscar economías que tendrían repercusiones en una pérdida de calidad de los servicios que ofrecían y, más adelante, aunque estuviese prohibido, a reducir la remuneración al personal.

Otro punto en el que fundamentaban su queja era el de que, cuando la Real Orden del 29 de abril de 1920 extendió el anticipo que se había concedido en el mes anterior, se fijó como plazo de su finalización el momento en que recayese una solución definitiva del problema ferroviario en todos sus aspectos. Maristany manifiesta que cuando los representantes de las compañías fueron recibidos por el Presidente del Directorio, con el objetivo de hacerle entrega de dicha Instancia, fueron tratados con gran desapego y

⁵⁰ *Instancia dirigida al Gobierno por todas las compañías de España, en súplica de que se dejen en suspenso los efectos del Real Decreto de 30 de enero de 1924, sobre supresión de anticipos, hasta que se adopte una resolución definitiva del problema, como estaba convenido (1924).*

desconsideración, y que incluso el dictador profirió frases despectivas sobre todo dirigidas hacia las pequeñas compañías. «La Instancia se resistía a recibirla por inútil y por fin la tomó dando a comprender que quedaría allí como un papel más y echándola desconsideradamente sobre una mesa». Primo comentó además que «si las compañías chillaban demasiado, poco le costaría firmar un Decreto suprimiendo a rajatabla todo el anticipo». Una situación desagradable la que se vivió y que hizo confiar a Boix su voluntad de no volver a una entrevista con Primo de Rivera para no exponerse a semejantes desaires a los que, por otra parte, no estaban en absoluto acostumbrados. Sobre el Consejo Superior comentaba que se estaban buscando para su composición enemigos de las compañías y partidarios del *estatismo* al estilo Gil Clemente.

Más interés tienen las medidas, no oficiales, que hizo circular Maristany a través de correspondencia confidencial, con frases enigmáticas, disposiciones cuya existencia no podríamos conocer de ninguna otra forma. El objetivo de estas no sé si era alertar o llamar la atención del gobierno sobre el significado real que estaba teniendo la decisión o, por el contrario, se trataba de verdaderas necesidades. La carta se dirigía a Basilio Beamonte de la Red Catalana al día siguiente de la publicación del Decreto para darle dos directrices: la primera era la de reducir las obras, que algunas se suspendieran y, en general, se siguiera un ritmo sin prisa alguna; y la segunda se refería al personal, para ordenarle que debería proceder a la amortización de todas las vacantes que se fueran produciendo. Si con alguna plaza no pudiese obrar así, se atendería esa plaza suprimiendo otra del mismo servicio. En casos verdaderamente excepcionales, en los cuales no pudiese realizarse ninguna de las dos posibilidades debería resolver la Dirección. Le pedía un cumplimiento estricto de estas medidas y añadía que «las disposiciones que tomes referentes a estos asuntos deben ser verbales, nada de escribir. ¿Me entiendes?» Al día siguiente hubo una nueva misiva que salió de la Dirección hacia otro director y se añadían dos preceptos más: no dar ni un paso más hacia la jornada de ocho horas y que, al preparar nuevos servicios, no se aumentase el recorrido de trenes de viajeros.

Los intereses británicos también elevaron sus protestas al Presidente del Directorio por el Real Decreto en su conjunto. Tenemos constancia documental de lo realizado por los británicos y franceses⁵¹. La gestión fue el resultado de una nota alarmista enviada desde el comité de París al Embajador en Madrid en la que se le explicaba el poco respeto hacia los intereses de accionistas y obligacionistas que manifestaban algunas de las bases del proyecto de Mayandía. Calificaban la situación de más inquietante que la que ya había sucedido en 1922, cuando se consiguió, con la intervención de las Embajadas de Francia, Gran Bretaña y Bélgica, que el proyecto se quedase en el Senado –ya nos referimos a estas gestiones–. En esta ocasión las decisiones del Consejo Superior no van al Parlamento, si no que la decisión la adoptaba el Directorio.

⁵¹ C/136/289 “Instancias dirigidas al Presidente del Directorio por parte de las compañías de ferrocarriles inglesas afincadas en España, en relación con la normativa derivada del régimen ferroviario en estudio”, 7 de marzo a 4 de abril de 1924. C/136/292 “Nota sobre las gestiones realizadas con la Embajada francesa en Madrid, en relación con la discusión del proyecto de Ordenación Ferroviaria”, 12 de abril de 1924.

El Consejo Superior apareció nombrado en la *Gaceta de Madrid* el 22 de febrero de 1924 con sus miembros titulares y suplentes y se reunió por primera vez, para constituirse, a los tres días. Con anterioridad, las compañías habían formado su propia delegación dentro del Consejo, que presidía Félix Boix, y comenzaron a trabajar en las enmiendas que se presentarían a las bases del proyecto de Gil Clemente. Del mismo modo actuaron todos aquellos grupos que pudieron agruparse en función de su número e intereses, el Estado y los usuarios⁵². Como hemos dicho en la nota anterior, el 31 de mayo el Consejo habría cumplido con una de las tareas para la que había sido creado: presentaba un texto de bases para el nuevo régimen, en el que se introducían diferencias respecto al texto que presentase Mayandía y sobre el que tenía que decidir el Directorio. Las dificultades para aceptar un texto único, por parte de todas las Delegaciones en el Consejo Superior, hicieron que se presentasen por cada una de ellas diversos votos particulares. El texto del Consejo y el que se plasmó en el Decreto tenían pocas diferencias, que fueron: se redujo la estimación del capital real del concesionario, dado que la partida de capitales propios estaba artificialmente incrementada con la parte de los productos netos que, procedente del recargo del 15 por 100, estaba destinada a compensar la subida general de precios; para el cálculo de la anualidad de rescate debía deducirse de los productos lo percibido por el recargo del 15 por 100; quedó desechada

⁵² Pienso que no tiene demasiado interés que nos entretengamos con exceso en lo que fue la redacción de enmiendas a dicho proyecto, hasta llegar al que presentó ya el Consejo Superior de Ferrocarriles, como tal institución el 31 de mayo de 1924. C/136/203 “Dictamen emitido por el Consejo Superior de Ferrocarriles respecto al proyecto de nuevo régimen ferroviario en virtud de lo ordenado por el artículo 1º del Real Decreto de 30 de enero de 1924”. Cada Base se convirtió en un punto sobre el que trabajar, precisar bien los términos –auténticas filigranas de redacción– y negociar. Los aspectos más conflictivos fueron los relacionados con las características de conjunto del régimen ferroviario, en particular el hecho de que se redujesen al mínimo los auxilios directos del Estado y aminorasen las atribuciones del Consejo Superior; otros lugares calientes fueron la fijación del capital del concesionario, la posibilidad del rescate por líneas y las nuevas construcciones y concesiones de líneas, así como otros aspectos en absoluto nuevos para nosotros pues han ido saliendo a lo largo del dilatado proceso que estamos describiendo. Cfr. C/144/306 “Estudio de MZA sobre la discusión de bases del nuevo régimen ferroviario” y que contiene los siguientes expedientes: 1) Valor del establecimiento. Situación inaceptable a la que se llegaría si al determinar el valor real de establecimiento provisional y el tope para el definitivo, capitalizando el producto neto medio de los últimos quince años, no se consideraran como ingresos el anticipo del Estado ni los productos del 15%. 2) Rendimiento del capital real del concesionario. 3) Criterio general que merece el proyecto en discusión. Puntos que se iban a desarrollar en una entrevista de Boix con el Rey. 4) Acuerdos sobre el fondo común. 5) Informes sobre el rescate de las concesiones. 6) Cálculo de tarifas y reparto de productos una vez amortizadas las obligaciones y cargas del concesionario. 7) Enmiendas a la base undécima –distribución de productos de las explotaciones–. 8) Prima de gestión. 9) Cálculo de tarifas y 10) Plazo de amortización de obligaciones. Comparación entre las diversas soluciones que podrían adoptarse para fijar el plazo de amortización de las obligaciones que emitan las compañías en el nuevo régimen ferroviario. Otros expedientes relacionados con la redacción de las bases se encuentran en: C/136/295 “Enmiendas principales al proyecto de bases para el nuevo proyecto de régimen ferroviario propuesto por el señor Machimbarrena –delegación del patrimonio ferroviario nacional– al Consejo Superior de Ferrocarriles”, Marzo 1924. C/136/294 “Notas sobre el plan que debe seguirse por la Delegación ferroviaria en el Consejo con motivo de la discusión del proyecto del nuevo régimen y enmiendas que deben ser apoyadas por la misma”, Marzo 1924. Representa un espléndido resumen del plan de ataque de las compañías. C/136/298 “Enmiendas de la Delegación de las compañías y votos particulares de la Delegación de las compañías a los acuerdos adoptados por mayoría en el Consejo concernientes a la discusión de bases del nuevo régimen”, Marzo-Abril 1924. C/136/299 “Enmiendas de la representación de los usuarios mercantiles, industriales y mineros y de la representación agrícola en el Consejo en la discusión de Bases del nuevo régimen”, Marzo 1924. C/136/300 “Enmiendas de la Delegación del Estado en el Consejo en la discusión de Bases del nuevo régimen”, Marzo 1924.

toda autorización para que los concesionarios pudieran emitir obligaciones con un plazo superior al de las concesiones, y se reducían los plazos concedidos para que el Consejo Superior clasificara a las compañías y a estas para solicitar su ingreso en el régimen⁵³. Todos esos añadidos del gobierno eran puntos cuya supresión había sido calificada de ventajosa en la nota en que se comparaba el proyecto del Consejo y el de Mayandía; al final, en aquellos puntos que el gobierno consideró de partida innegociables se impuso su criterio, otros ni tan siquiera habían llegado al proyecto del Consejo⁵⁴. De momento, cuanto acontece desde la entrega del boceto hasta la publicación del Real-Decreto el 12 de julio, resulta más enigmático. De difícil interpretación viene a ser también el hecho de que la mayor parte de las empresas, incluidas todas las grandes, se adhieren al nuevo régimen. Hablaré de ello cuando analice el Estatuto en posteriores apartados⁵⁵.

Consciente de lo delicado que es proceder a una estructuración excesiva de cuantos aspectos llevamos tratados, he buscado el orden cronológico. Si lo emprendo de este modo es en pro de la claridad. La realidad fue mucho menos irreducible y, de hecho, cuando alcancemos la aprobación del Estatuto, la exposición derivará hacia los bloques temáticos. En particular, lo que ahora tratamos sobre el Consejo Superior es nada en comparación con las referencias a él que deberemos hacer después al ser este el organismo que tenía competencias sobre la Caja Ferroviaria y diseño de la política de ferrocarriles que debía seguirse, además de las múltiples secciones en que fue estructurado que, si bien de modo desigual, realizaron un trabajo abundante.

⁵³ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. 1, p. 259.

⁵⁴ C/144/304 “Exposición de la delegación de las compañías en el Consejo Superior de Ferrocarriles al Directorio Militar sobre la discusión y aprobación del proyecto de nuevo régimen ferroviario”, 27 de mayo de 1924. Está escrito una vez que el Consejo ya ha terminado con su labor de redactar las bases del nuevo régimen ferroviario. Fue enviado a París. Con la base de esas ideas, se publicó un artículo en *La Época* de 21 de junio de 1924 titulado «El nuevo régimen ferroviario juzgado por las empresas». C/144/307 “Índice e informe sobre las principales modificaciones que en el proyecto de Mayandía de nuevo régimen ferroviario ha introducido el Consejo Superior de Ferrocarriles, con el resultado de la discusión del mismo”, Junio 1924. En dicho texto se fueron anotando al margen de las modificaciones las que de estas se consideraban ventajosas, indiferentes o inconvenientes para las empresas. Eran más las consideradas como ventajosas. Para los votos particulares cfr. Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. 1, pp. 198-257.

⁵⁵ C/136/281 “Expediente sobre la creación del Consejo Superior de Ferrocarriles y la reducción de los anticipos a doceavas partes”, 31.I.24-5.II.24. Sirva, para entender un poco más a qué me refiero, un informe que parece haber sido escrito para el Consejo de Administración de MZA donde se resumen sobre el nuevo régimen tres cosas: 1º) defender las bases que propusieron cuando la información pública, aunque sólo se aplique a Norte y MZA; 2º) rechazar toda solución de comunidad, que equivaldría entregarse al Estado, y 3º) con tal de rechazar la comunidad, se podría aceptar la solución del fondo común en los ingresos. A la vista de esto, ¿por qué luego sí aceptaron el Estatuto?, ¿qué cambió, el Estatuto o ellos de parecer? Podemos adelantar que sobre el texto del Consejo Superior el texto del Estatuto no se alteró sustancialmente. Sí que se produjeron algunos cambios con respecto al de Mayandía, pero las batallas emprendidas en algunos aspectos principales para las compañías, no fueron rotundas victorias para estas, como ya hemos visto.

2.3. El Estatuto ferroviario en la Bibliografía

Resulta significativo que Bermejo Vera se refiera a este régimen como la «nacionalización» ferroviaria de 1924⁵⁶. Su concepto de nacionalización no es económico, sino jurídico. A lo largo de las páginas citadas, confirma algo a lo que ya había aludido en el capítulo anterior: el problema ferroviario es un problema de indefinición jurídica; aunque quizá el peso que el autor concede a este hecho tenga un carácter demasiado exclusivista. Para Bermejo el fracaso de todos los proyectos anteriores había sido el resultado de pensar sólo en resolver los problemas económicos que presentaban las compañías explotadoras de las líneas que tenían concedidas por el Estado. Según este autor, las reformas proyectadas con anterioridad habían sido condescendientes con las peticiones realizadas por los concesionarios; en mi criterio pienso que esta afirmación es algo exagerada. En su razón está el efectivo fracaso de las disposiciones que se habían sucedido hasta entonces, que buscaban el arreglo económico –todo hay que decirlo, con bastante tibieza– y, sin embargo, no habían logrado ninguna solución. Este hecho hizo, sigo glosando a Bermejo, que comenzase a tomar cuerpo la idea de «reforma general del planteamiento jurídico de los ferrocarriles (...) la única solución comenzaba a cifrarse en una reforma total del sistema ferroviario»⁵⁷. Otorga enorme importancia a este Decreto-Ley, puesto que trató de proporcionar soluciones eficaces al problema ferroviario. Considera su significado desde una triple vertiente: a) en lo que significa de «innovación del régimen jurídico fundamental de los ferrocarriles», b) por el «cambio de organización administrativa», y c) por lo que «supone en el orden de la *publicatio* de los patrimonios afectos a las concesiones»⁵⁸, quizás el punto más importante en su exposición. Aspectos cuyo pormenorizado análisis quedan fuera de nuestros objetivos.

De igual modo se manifestó Tedde de Lorca, para quien el período que se iniciaba en 1920 y finalizaba con el inicio de la Guerra Civil constituía el inicio de una nueva fase en la Historia del ferrocarril que denominó de «institucionalización de las compañías», por el progresivo control del sector público en el ferrocarril y por estar en los prolegómenos del proceso estatizador⁵⁹. Mientras Bermejo se fijaba en el espíritu de la Ley de modo muy acertado, Tedde recoge cómo la aplicación del Estatuto fue retrasándose, pues no se produjo la modificación de tarifas que estaba prevista y poco a poco, al final ya de la Dictadura, fue disminuyendo el apoyo crediticio del Estado a las compañías, lo cual propició, de nuevo, las dificultades económicas en las empresas y que estas entrasen en situación deficitaria. Pone como ejemplo el caso de Norte, que desembocó en una nueva suspensión del servicio de obligaciones, la tercera en su historia. Reconoce, por otro lado, que el Estatuto «colmaba un proceso legislativo que arrancaba de cinco años antes»⁶⁰.

⁵⁶ Bermejo Vera (1975), pp. 79-120.

⁵⁷ Bermejo Vera (1975), p. 92.

⁵⁸ Bermejo Vera (1975), p. 100.

⁵⁹ Tedde de Lorca (1978), pp. 210-216.

⁶⁰ Tedde de Lorca (1978), p. 213.

Muñoz Rubio, en la línea de las argumentaciones de Bermejo, señala en su tesis doctoral que el Estatuto generó una serie de cambios trascendentales, en cuanto a la formación del capital público, que conducirán y facilitarán la nacionalización de la red. Momentos antes quiere ver en el Estatuto el marco que recogía las aspiraciones de las burguesías industrial y financiera⁶¹. Aunque las posturas de ambas burguesías no son irreconciliables, eran tantos y tan diversificados los intereses de estos grupos, de estas personas, como vimos en un caso bien concreto con anterioridad, que hay que desconfiar ante ese tipo de afirmaciones. De hecho, el propio Muñoz Rubio reconoce, al resumir las Bases que estableció el Estatuto, que el concepto de servicio público quedó realizado y, en consecuencia, quedaba justificada una mayor intervención estatal que mermaba las competencias y autonomía de las compañías, esta intervención quizá fuese del interés de alguna burguesía industrial y financiera, pero, en absoluto, como en parte ya hemos podido ver, de toda la burguesía. Muñoz realiza una excelente exposición del significado que tienen las distintas Bases que componen el Decreto, así como del Consejo Superior de Ferrocarriles y de la Caja Ferroviaria del Estado desde el Estatuto. Acierta, igualmente, al definirlo como punto de inflexión en el sistema concesional, pues así lo vieron las propias empresas, hasta el punto de plantearse la necesidad de cambiar sus estatutos al haberse alterado sustancialmente los fines para los que se habían constituido las sociedades con el papel que había adquirido dentro de la explotación el Estado.

Parece claro que los intereses de las compañías y del Estado eran diferentes, que incluso el gobierno no tuvo en esos meses las ideas demasiado claras sobre lo que quería hacer. Además, por lo que se vio con la creación del Consejo Superior, donde se hallaban reunidos todos los intereses sobre el transporte ferroviario, resultaron evidentes las diferencias existentes entre todos ellos, incluso dentro de las agrupaciones “naturales”, por la multitud de votos particulares que surgieron. Estos aspectos restan fuerza a la interpretación del bloque de poder que defiende en su tesis Muñoz Rubio, algo más matizadas en la posterior publicación⁶². La cuestión es mucho más compleja. Hubo multitud de intereses diversos que se fueron adaptando a las circunstancias que se presentaban para mantener e incrementar sus niveles de rentas. Los propietarios del ferrocarril, también lo eran de empresas constructoras de material ferroviario, de bancos –que abre el horizonte de los intereses casi hasta el infinito–, de fábricas de abonos, de minas, ... ¿En cuál de todos esos intereses estaban pensando cuando se promulga el Estatuto? Probablemente, sólo en sus participaciones de las empresas ferroviarias para sacar el mejor partido o perder lo menos posible.

El gobierno, y así lo demostraría toda la historia precedente, era consciente de las deficiencias del transporte por ferrocarril, de las dificultades que tenían las empresas para ofrecer respuestas satisfactorias a lo que requería la economía de la nación y buscó los modos de solucionarlo, también por intereses políticos. Los usuarios del ferrocarril son en parte también los grupos o entidades de los que hemos hablado ahora, propietarios y Estado. Con ellos están multitud de intereses de pequeños usuarios y personas, imposibles de detectar. Es normal que reclamasen un mejor servicio de

⁶¹ Muñoz Rubio (1993), pp. 64-85.

⁶² Muñoz Rubio (1995), pp. 32-37.

transportes que además resultase lo más barato posible, nada hay de extraño en todo ello, aunque para defenderlo se incurriese en argumentos de difícil sustento, pero que sí podían servir para presionar. Por referirme a algo en concreto, y ya que aparece aludido en la obra de Muñoz, el voto particular de los agricultores al proyecto presentado por el Consejo Superior incluye entre sus argumentos algunos aspectos que analizados hoy no hacen sino dar la razón a las compañías ferroviarias en su petición de aumentos de tarifas. Al publicar el aumento experimentado, por ejemplo, en el transporte de cereales desde diversas estaciones hacia Barcelona entre 1913-1923, en todos los casos que refieren, el aumento de las tarifas de transporte estuvo muy por debajo del aumento de precios en esos años⁶³.

Recientemente, Tedde de Lorca ha reflexionado sobre los efectos de dicha legislación que se manifestaron en una «renovación de las infraestructuras básicas –nuevo material móvil, electrificación de líneas privadas– además de prolongar la red. Para financiar esta inversión se emitió, con garantía del Estado, una deuda especial de la Caja Ferroviaria, que, entre 1926 y 1929, superó los 1.000 millones de pesetas. Al tiempo se reforzó el control administrativo sobre las compañías»⁶⁴. Aspecto con el que se incide de pleno en el debate sobre la incidencia del presupuesto y de la intervención del sector público en el proceso de crecimiento económico español. Una vez más el ferrocarril y las compañías explotadoras del negocio ferroviario se insertan en otro de los problemas transcendentales de la historiografía económica⁶⁵. Comín refiere cómo es precisamente la Dictadura de Primo de Rivera uno de los pocos momentos en la historia de la Hacienda del siglo XIX y primera mitad del XX, en que los políticos recurrieron a la emisión de Deuda pública para financiar los «gastos reproductivos»⁶⁶.

El profesor Artola trató también con profundidad este período, el Estatuto en sí y cuanto de él se derivó⁶⁷. Después de un magnífico resumen de las Bases fundamentales del mismo, concluye que «la puesta en vigor del *Estatuto* solucionó, al menos temporalmente, el problema ferroviario»⁶⁸. Habría que preguntarse, ¿cuál fue el problema ferroviario que solucionó?

A la vista de cuanto llevamos escrito podemos concluir que nos hallamos ante una etapa transcendental para la historia ferroviaria y la de las compañías explotadoras. Aunque no se produjo una total implantación del Estatuto, no es tónica la expresión de que hay un antes y un después a partir de julio de 1924.

⁶³ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. 1, p. 231 y tablas de índices de precios de Bustelo y Tortella (1976).

⁶⁴ Tedde de Lorca (1996b), pp. 27-28.

⁶⁵ Por citar las referencias últimas, cfr. Comín (1994) y Palafox y Cubel (1996).

⁶⁶ Comín (1994), p. 303.

⁶⁷ Artola (1978), pp. 422-436.

⁶⁸ Artola (1978), p. 427.

2.4. El Estatuto ferroviario de 12 de julio de 1924

Las compañías ferroviarias, como ya hemos dicho, no se sustrajeron al celo inicial con el que abordó el Directorio militar sus primeros compases al frente del gobierno. Los trabajos conducentes a la redacción del Decreto-Ley, que trataba de solucionar el problema de indefinición jurídica y de regular la participación creciente del Estado dentro del sector de los transportes ferroviarios, comenzaron muy pronto y se plasmaron el 12 de julio de 1924⁶⁹. El Decreto estaba compuesto por una serie de Bases que contenían la reforma del régimen de concesiones vigente hasta entonces. Las empresas podían libremente incorporarse al régimen que inauguraba el Estatuto, aquellas que no lo hiciesen conservarían el régimen jurídico que habían tenido hasta entonces, pero quedarían fuera de las ayudas económicas que el Estado se comprometía a facilitar, además tendría que renunciar a los anticipos para el personal y al aumento del 15 por 100 de las tarifas. Quedaban fuera, en definitiva, del régimen de consorcio –como consorcio fue considerado en la época, incluso por las propias compañías– que se establecía; no es de extrañar que las compañías aceptasen, aun a costa de renunciar a determinados aspectos otrora irrenunciables. A nadie se le escapaba que la financiación estatal de gran parte de las actividades y necesidades de las empresas, ponía en entredicho la pretensión de las compañías de seguir operando como propietarios.

Aunque fueron pocas y pequeñas las compañías que se abstuvieron, el estudio de su decisión resultaría de interés. El consorcio implicaba una mayor penetración del Estado, manifestada incluso en la acumulación de un capital real formado por las cantidades públicas invertidas, que resultó decisiva al acentuar el carácter público de los patrimonios ferroviarios, y supuso también la solución para el Estado de otro problema histórico que era el de las concesiones a perpetuidad otorgadas en el Decreto-Ley de 14 de noviembre de 1868⁷⁰.

Quizá lo que más caracterizó al régimen del Estatuto fue la constitución de un consorcio entre el Estado y las compañías, aunque acaso, como precisó Bermejo, desde el punto de vista jurídico no se tratase exactamente de un consorcio, en la mente de las partes sí que era este esquema el que finalmente se adoptaría. Esto no significa que fuese lo preferido por las compañías, si bien era, dentro de lo que podía llegar a exigir el Estado, probablemente lo más benigno para ellas. De hecho, años más tarde, cuando la Dictadura ocupaba ya un lugar entre los recuerdos, uno de los argumentos que las empresas emplearon para justificar la mala situación en la que se encontraban fue la de que el Estatuto no se había aplicado, en algunos aspectos decisivos, hasta el final. En el fondo, las compañías reivindicaban entonces la adopción del período definitivo previsto en la base décima, por cuanto significaba de revisión de las tarifas para que fuesen capaces de financiar los costes de explotación, las pensiones de retiro, las cargas

⁶⁹ Nos recordaba Artola (1978), p. 422, que la Real Orden de 10 de Octubre de 1923 abría información pública escrita sobre el problema ferroviario, habían transcurrido sólo dos semanas desde el pronunciamiento. Si bien tengo constancia de que Vicente Arche, encargado del despacho del Ministerio de Fomento, solicitó información sobre el problema ferroviario a Maristany el día 27 de septiembre. En C/112/249.

⁷⁰ El texto del Estatuto apareció publicado en infinidad de lugares. La Gaceta lo publicó el 13 de julio de 1924; en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. 1, pp. 259-280.

financieras, el interés legal y una amortización prudencial al capital del Estado, y el rendimiento que correspondiese al capital real del concesionario. Estos puntos nunca los alcanzaron las empresas.

El Decreto-Ley comprendía la Exposición previa dirigida a Su Majestad, 17 Bases, que contenían los temas estrella del problema ferroviario, varias Disposiciones adicionales y transitorias y dos anexos con la fórmula para calcular la fecha media de reversión de varias concesiones, el primero, y la tabla de la reducción que experimentarían los anticipos para el personal, desglosado por empresas, el segundo.

En la Exposición de motivos, bastante suave, se recogían los aspectos más señalados de las Bases que se desarrollarían después y se explicaba que no se trataba de convertir en buenos a los malos negocios ferroviarios, sino sólo mejorar los servicios, «si con las mejoras, con buenos servicios de explotación, con medidas indirectas de gobierno y con tarifas adecuadas el negocio no prospera, será porque el ferrocarril no responda a una verdadera necesidad comercial, porque el agio ha predominado en relación con la explotación, porque se ha querido obtener una subvención y no organizar un transporte». Es decir, todavía estaba presente la idea del exceso de capacidad, incluso en la mente del legislador. Una de las estrategias principales era la agrupación de líneas, para reducir todo tipo de costes en las empresas.

La Base I contenía en efecto las «características de conjunto del *Régimen Ferroviario* que se establece por este Real Decreto», y que eran la «agrupación de líneas», las adquisiciones de material y obras de ampliación y mejora, la construcción de nuevas líneas, las fechas de reversión y la adopción de nuevas cargas. No se decía nada concreto sobre todo ello, pues correspondería su desarrollo al trabajo del Consejo Superior. Lo primero que se escribía era una declaración de principios: «la intervención del Estado (...) está impuesta por los intereses públicos». Llama la atención el hecho de que, antes de que se fijasen las funciones del Consejo Superior de Ferrocarriles, ya se le asignasen misiones con plazo de realización. Según esta Base le competía la agrupación de las líneas, para lo cual el Estado estaba dispuesto además a facilitar las fusiones, cesiones, agrupaciones y rescates que estuviesen encaminados a dicha agrupación mediante estímulos y exenciones fiscales, que se concretaban en la primera de las Disposiciones adicionales. También debía proponer los planes generales para la adquisición de material y la ejecución de obras, que el gobierno debía aprobar y después, por regla general, encargarse de su abono. El Estado se adjudicaba, salvo excepción, la ejecución de las líneas de nueva construcción. Se preveía que las empresas, al acogerse al nuevo régimen, quedarían sometidas al cálculo de las fechas medias de reversión que haría el Estado para todas las concesiones de una empresa, incluyendo aquellas que no tenían plazo de reversión. Estos aspectos se concretaban en el anexo 1º del Decreto. Las empresas no podían, sin autorización del gobierno, gravar sus concesiones con nuevas cargas hipotecarias. Todos estos aspectos aparecían incluidos en la primera Base.

En la segunda se concretaban las líneas que quedaban comprendidas en el Real decreto.

La tercera Base realizaba una clasificación general de las empresas de acuerdo con varios criterios escalonados. En primer lugar, estaban los casos generales y los especiales. Los primeros conocían varias subdivisiones en función de los plazos de concesión de las líneas y de la necesidad que tenían de los auxilios económicos del

Estado. Y los segundos comprendían, entre otros, los ferrocarriles explotados por el Estado, por Diputaciones, etc. Con independencia de esta clasificación, todas las empresas serían divididas según tuvieran el activo saneado o no saneado⁷¹.

La Base cuarta daba origen a la Caja Ferroviaria del Estado, a cuyas realizaciones y funcionamiento nos referiremos más adelante. El Estatuto decía concretamente: «los recursos necesarios para las obras y adquisiciones de material que en las líneas y redes ferroviarias deban aplicarse como auxilios del Estado ingresarán en la Caja especial, llamada *Caja Ferroviaria del Estado*, invirtiéndose los fondos de la misma con arreglo a las normas y preceptos que al efecto establezca el Consejo Superior de Ferrocarriles y sancione el gobierno». Renglón seguido, se establecía el origen de los fondos que iban a nutrir dicha Caja especial; el fundamental era la Deuda Especial Ferroviaria –que veremos en la Base quinta–, pero también se preveía una consignación anual desde los Presupuestos generales del Estado, y algunos otros recursos menores. Como ya advirtiese Velarde, los fondos se destinarían a dos cuentas que reflejan en definitiva dos conceptos: mejora y ampliación de las líneas existentes, por un lado y nuevas construcciones, por otro⁷². La Caja Ferroviaria sería administrada por el Consejo Superior de Ferrocarriles e intervenida directamente por el ministro de Hacienda.

La Base siguiente trataba sobre la Deuda Especial Ferroviaria, creada con el objetivo de poder ejecutar el Estatuto, que se denominaría *Deuda Ferroviaria Amortizable del Estado*. La cuantía y condiciones de dicha Deuda serían propuestas por el Consejo Superior.

La Base sexta lo hacía sobre los planes generales de ejecución de obras y adquisiciones de material. Dichos planes eran formulados por el Consejo Superior, si bien podían obedecer a iniciativas de las empresas. Su ejecución debía realizarse en el quinquenio siguiente al año en que hubiesen sido propuestos.

En la Base séptima se fijaban las normas que permitirían proceder a una revisión de la legislación de ferrocarriles. Dicha revisión se realizaría por el Consejo Superior con arreglo a ocho normas o principios, de entre los que podemos destacar la clasificación de los ferrocarriles en los de servicio general y los de servicio particular, algunas disposiciones sobre la construcción por parte del Estado de ferrocarriles de servicio general y la protección de los intereses nacionales, al ser sólo empresas radicadas en España, y con este domicilio social, las que podrían construir o explotar nuevos ferrocarriles. En esta línea, se preveía que el presidente y las dos terceras partes de los miembros de los consejos de administración deberían ser españoles, así como los directores y gerentes. Estas nuevas empresas «no podrían tener organizaciones administrativas, Comités o Delegaciones constituidas con una mayoría de miembros extranjeros y en ningún caso fuera del territorio nacional».

⁷¹ Ya se ha definido en otras ocasiones el concepto, en cualquier caso recordamos aquí que se consideraba una compañía de activo saneado aquella cuyo valor de establecimiento fuera superior al capital obtenido por obligaciones hipotecarias. En caso contrario se consideraba de activo no saneado.

⁷² Velarde (1973), pp. 98-127.

La Base octava hablaba del Consejo Superior de Ferrocarriles y tenía cinco apartados. En el primero se preveían sus atribuciones, la mayor parte de las cuales ya ha sido referida al hablar de las Bases anteriores. En el segundo, se fijaban las obligaciones que tenían las empresas en relación con el Consejo, muchas derivaban, como es lógico, de las atribuciones que el gobierno otorgó al Consejo. Las empresas debían entregar al Consejo los proyectos de planes de obras y adquisición de material, otros datos de muy variada índole que pudiese necesitar el Consejo sobre contratos, cuadros de personal y sus retribuciones, balances y cuentas de los ejercicios, etc. En el tercero, se preveía el modo de suspender los acuerdos del Consejo que correspondía al gobierno. El cuarto dividía el Consejo en varias Secciones para facilitar su funcionamiento. En el Estatuto se hablaba de cuatro, pero no se cerraban las puertas a otras posibles en función de necesidades posteriores. Estas cuatro eran las siguientes: 1) explotación comercial, 2) unificación de material, 3) contabilidad y Caja Ferroviaria y 4) agrupación de líneas. El quinto apartado hablaba de la posibilidad de que el Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo, constituyese Delegaciones, con carácter temporal, que interviniesen en la gestión de alguna empresa.

La Base novena era uno de los pilares del Estatuto ya que en ella se establecieron los criterios para fijar los contenidos de los «Capitales del Estado», el «Valor real de los establecimientos» y los «Capitales reales de los concesionarios», conceptos claves, como se verá en la Base decimocuarta, para proceder al rescate. Los «capitales del Estado» se correspondían con las aportaciones del mismo y las cesiones de inmuebles y de material fijo y móvil y se establecía el modo de valorar todo eso. Algo más complejo era el modo de calcular el «valor real de los establecimientos», pues se efectuarían dos evaluaciones. En la primera se determinarían: A) «las cantidades efectivamente invertidas por el concesionario en la construcción, adquisición, ampliación y mejora de sus líneas, (...) en buen estado de conservación». B) «el inventario valorado, por su coste de adquisición, del material móvil que se encuentre (...) en buen estado de servicio, así como (...) de cuanto esté destinado a la explotación o administración de la línea o red: terrenos, edificios, obras, oficinas con sus ajuares, talleres con sus máquinas e instrumentos, materiales, acopios, contratos de suministro y derechos de otra índole», y C) «El metálico afecto a la explotación normal y el saldo de los créditos activos y pasivos que, previa depuración, resulte de la misma». En los cuadros que se efectuaron, una vez que se hizo la admisión de las empresas en el nuevo régimen, se emplearon incluso las letras A, B y C para expresar la suma de esa evaluación. La segunda cantidad se obtenía capitalizando «al 4,25 por 100 el promedio del producto neto obtenido en la línea o red durante los últimos quince años». Para realizar este cómputo debían incluirse en los productos brutos las cantidades procedentes del recargo del 15 por 100 sobre las tarifas y las sumas anticipadas por el Estado para atender los aumentos de sueldos y salarios del personal. No se admitirían productos netos superiores a los de los promedios que surgiesen de calcular los productos netos de dos quinquenios, a elección de las empresas, anteriores a 1919. Una vez que se fijaban esas dos cantidades como valor real, se consideraban límite mínimo y máximo del valor real del establecimiento del concesionario. Entre esos límites se fijaba la cuantía del valor real del establecimiento sin precisarse el modo. Los «capitales reales de los concesionarios» se definían como el resultado de restar a la cantidad aprobada como valor real, el capital obtenido mediante la emisión de obligaciones, que no hayan sido amortizadas, y toda clase de cargas no extinguidas y subvenciones reintegrables.

No menos importante era la décima Base en la que se establecía el régimen de tarifas; que atravesarían tres estadios: transitorio, provisional y definitivo. El régimen transitorio comenzaría para todas las empresas el día de aprobación de las Bases y terminaría, para las que fuesen admitidas, el día en que se pusiesen en vigor las tarifas del régimen provisional. Esta segunda fase se concebía como un período de prueba en el cual, buscándose cubrir con las tarifas los objetivos del período definitivo y a los que me he referido ya en líneas anteriores, se ponían en práctica las tarifas que se habían estudiado en el período precedente, teniendo en cuenta los cálculos efectuados para fijar los valores y capitales reales de los concesionarios, mientras se completaba el estudio sobre la tarificación definitiva que abriría el tercer período. Este último quedaría determinado por el Consejo Superior a propuesta de su Sección de Explotación Comercial. Al Consejo correspondía igualmente señalar el coeficiente de corrección sobre las tarifas en uso para que quedasen cubiertas todas las atenciones que se preveían en esta Base. Junto a este objetivo, se debían realizar los estudios necesarios que permitiesen a las tarifas del régimen definitivo acomodarse a las normas que recogían las antiguas aspiraciones de los usuarios sobre la clasificación de las mercancías, la adopción de tipos de percepción kilométrica uniformes para las mercancías de cada clase o el mejor modo de establecer las tarifas combinadas.

En la base siguiente se acotaron algunos principios que permitirían la revisión de las tarifas en determinadas circunstancias. El Estado se reservaba el derecho de acordar algunas reducciones o de establecer alguna tarifa especial por motivos de conveniencia pública. La reducción de ingresos que esto supusiese se intentaría equilibrar con otros recargos⁷³.

La Base duodécima regulaba la distribución de los productos obtenidos en la explotación. En este sentido las empresas quedaban diferenciadas entre las de activo saneado y no saneado⁷⁴. Se procedía al reparto de los productos líquidos obtenidos en la explotación, en diferentes partidas de las empresas y el Estado, y sobre todo, en el caso de que los resultados hubiesen sido deficitarios, se estipulaba que esa cantidad se saldaría entre el Estado y el concesionario. Según reclamaron las empresas años más tarde, cuando llegaron los resultados negativos, este extremo nunca se produjo y era considerado por estas como algo esencial del consorcio. La parte de los productos que correspondiese al Estado deberían ingresarlos las compañías en la Caja Ferroviaria. Las de activo no saneado quedaban exoneradas de la obligación de atender a sus cargas financieras con los productos obtenidos en el desempeño de sus actividades específicas, pero tampoco aclaraba la ley cómo se saldarían esas deudas, puesto que parecía que los productos netos que iban a obtener estas empresas eran infinitos dada la cantidad de obligaciones que con ellos debían atender. Las obligaciones derivadas del pasivo de estas empresas cargaba de «modo directo y exclusivo sobre los productos correspondientes al concesionario, sin merma de los del Estado». En el caso de que hubiese pérdidas, estas las afrontaría el Estado y el concesionario «proporcionalmente al

⁷³ Soy consciente de la necesidad de realizar estudios más detallados sobre los efectos reales que tuvieron las bases 10 y 11 sobre la explotación comercial de las empresas ferroviarias. Por desgracia las fuentes documentales disponibles no facilitan este análisis.

⁷⁴ Los conceptos eran los mismos que se vieron antes, que ahora se empleaban para diferenciar cómo se efectuaría la distribución de los productos obtenidos en la explotación.

capital de aquel y al valor real del establecimiento de la empresa». Para estas situaciones, el Estado obtendría sus fondos de la Caja Ferroviaria.

La Base decimotercera establecía algunas disposiciones para aplicar a las «empresas con déficit, aun con los auxilios recibidos del Estado» y a casos especiales, en el caso de que quisieran acogerse al nuevo régimen.

En la decimocuarta se establecían las condiciones del Rescate de las líneas y concesiones, en dos apartados: objeto y condiciones del rescate. El objeto de rescate quedaba claramente expresado: «los bienes y derechos que constituyan el valor real de los concesionarios», una vez que finalizasen los plazos de concesión. Se delimitaban una serie de bienes que quedaban fuera del rescate: en primer lugar, las concesiones y labores mineras que perteneciesen a las empresas; en segundo lugar, las reservas en metálico y valores con la condición de que se probase que habían sido constituidas con beneficios no repartidos. Este aspecto de las reservas resultó muy conflictivo en las relaciones del gobierno con las empresas. Se excluían otras propiedades y derechos no relacionados con la explotación, así como el metálico afecto a la explotación e incluido en el valor real de establecimiento, al iniciarse el régimen, si la empresa, al ingresar en él, aceptaba que su importe no figurase en el capital sujeto a amortización, ya que, en este último caso, aumentaría el valor real del establecimiento y, por lo tanto, habría repercutido en favor del concesionario por partida doble.

Parece obvio que, puesto que esta Base hablaba del rescate, se pensase en la posibilidad de adelantar el vencimiento de las concesiones. No se entiende, en consecuencia, que se realizase aquella aclaración transcrita en el párrafo anterior sobre el objeto de rescate una vez que hubiesen finalizado las concesiones. Esperar el vencimiento de las concesiones sería sólo la reversión al Estado de algo que ya le era propio. El concepto de rescate llevaba implícito el de adelantar ese momento con un cálculo de la fecha media de reversión debido a la disparidad de concesiones que existían, sobre todo en las grandes redes. En la Base no quedaban claras las diferencias entre ambos conceptos que, de ese modo, se hacían sinónimos. En el caso de que se adoptase la decisión de rescate por parte del gobierno, este pasaría a disfrutar de lo que, en esa fecha, constituyese el valor real de establecimiento del concesionario según inventario. De aquí la importancia que tenían esos conceptos definidos en la Base novena. En cuanto a las condiciones, se fijaban una serie de normas generales sobre las que, si llegase el caso, el gobierno y el Consejo Superior determinarían las condiciones de rescate. No se decía nada sobre si esta medida se efectuaría para todas las empresas en el mismo momento o se trataba de decisiones de aplicación coyuntural que afectarían a las empresas separadamente. Se trataba de ocho reglas en las cuales salían temas ya habituales como el abono de las anualidades desde la fecha de rescate hasta la de reversión legal, el modo de calcular dichas anualidades, para lo cual se remitían al anexo primero, y el modo de calcular las cantidades correspondientes⁷⁵. Además, se aclaraban

⁷⁵ La anualidad se correspondía con el resultado de dos sumandos. El primero era la cantidad que correspondiese a la renta obtenida de las concesiones en el período anterior al rescate y que se calcularía haciendo el promedio de los productos netos del tráfico durante los últimos cinco años y el segundo sumando trataba de evaluar el incremento que la renta del primer sumando iría experimentando durante el transcurso de los años hasta la reversión legal.

algunas deducciones que experimentarían esas anualidades, por ejemplo el exceso obtenido en las recaudaciones a consecuencia del Real Decreto de 1918, asimismo, si en el cálculo habían intervenido años en los que ya se hubiese aplicado el Estatuto, también se deducirían las aportaciones de capitales del Estado ya realizadas.

La base decimoquinta adelantaba el deseo del gobierno, que delegaba en el Consejo Superior, de que se estableciesen reglas generales de contabilidad para las empresas ferroviarias. Esta Base parece obedecer al trabajo realizado por las comisiones investigadoras que echaron en falta la existencia de un plan común de las cuentas que llevaban las empresas ferroviarias. El gobierno consideraba imprescindible la existencia de criterios comunes que facilitasen la implantación del Estatuto. De esta labor se encargaría la sección de contabilidad y caja del Consejo Superior, a la cual se le auxiliaría con una oficina compuesta por funcionarios del Cuerpo de Contabilidad del Estado.

La penúltima Base trataba sobre las tropas de ferrocarriles. Se ordenaba a las empresas que admitiesen a oficiales y tropa de los Regimientos de Ferrocarriles en sus redes para que no les faltase la práctica ferroviaria necesaria.

La Base decimoséptima, y última, versaba sobre la «resolución de los problemas del trabajo ferroviario y de las cuestiones sociales relacionadas con los ferrocarriles». Se aclaraba, en primer lugar, que el hecho de que las redes pudiesen ser objeto de fusiones o rescates no alteraría los sueldos y beneficios así como las pensiones y retiros que los trabajadores tuviesen en sus primitivas empresas. Además, nombraba a unos tribunales especiales como los encargados de dirimir en los problemas de trabajo y en las cuestiones sociales. No se decía nada sobre los recientemente constituidos Tribunales regionales y centrales del Trabajo ferroviario de 23 de diciembre de 1923⁷⁶.

En las Disposiciones Adicionales aparecían aspectos de toda índole, algunos ya son conocidos, como aquellos sobre los descuentos y ayudas que buscaban facilitar la fusión de las empresas; se les recordaba la obligación que tenían de cumplir la Ley de 14 de febrero de 1907 sobre protección a la producción nacional; se pedía que el 70 por 100, como mínimo, del personal superior técnico de las empresas debía tener el correspondiente título español y algunas otras cuestiones sin mayor importancia.

En la decisión de las compañías de aceptar el Estatuto influyó mucho la revisión de las tarifas que se preveía en su Base décima. También se interrumpió la desaparición del anticipo de personal prevista en el Decreto-Ley de 30 de enero de 1924, el anexo 2º proponía diferentes reducciones del mismo para cada empresa, que podían llegar a la desaparición según la situación de las empresas. Al inicio del definido en la Base décima como período provisional, en julio de 1926, se suprimieron estos anticipos. Con la nueva etapa, el Estado comenzaba a asumir el papel de socio.

Se puede decir que el Estatuto contenía numerosas posibilidades para haber transformado algunos puntos importantes de cara a la resolución del problema

⁷⁶ C/126/274 “Real Decreto creando los tribunales de trabajo ferroviario”, Gaceta de Madrid, 24 de diciembre de 1923 y “Real Orden dictando el reglamento para su funcionamiento”, Gaceta de Madrid, 28 diciembre de 1923.

ferroviario, pero su incompleta aplicación lo dejó a medio resolver, si bien es cierto, como veremos más adelante, que sí se notaron diferencias respecto a etapas anteriores. La adhesión al Estatuto les correspondía a las empresas y, para ello, tenían que solicitarlo al gobierno presentando, entre otras cosas, una certificación del acuerdo que autorizase la petición, autorización que debía aprobarse en Junta de Accionistas. El verano del veinticuatro fue de intenso trabajo en las sedes de las grandes empresas, que tuvieron que decidirse por el Estatuto y preparar las Juntas Extraordinarias para convencer a los accionistas, además de lograr que acudiese la representación necesaria que hiciese válido el acuerdo, aspecto este que debía ser compatible con el de mantener el control sobre la Junta. Ambos podían ser difíciles de compatibilizar⁷⁷.

2.5. Las reacciones en las empresas

La visión del problema ferroviario por parte de las empresas ferroviarias ha sido tratada ya en el capítulo anterior. No podemos perder de vista que el Estatuto ferroviario no fue sino un episodio más, aunque muy importante, de este problema y de los intentos de solución que existieron. Como era lógico las empresas ferroviarias –conocemos los informes de Norte y MZA– acudieron con sus escritos a la información pública de octubre de 1923. Ya he tratado sobre su actitud y respuestas ante las comisiones de investigación y ante el proyecto de Gil Clemente y el Decreto que creaba el Consejo Superior y suprimía el anticipo. En este apartado nos referimos expresamente al Estatuto y a todos aquellos aspectos hasta ahora menos conocidos, y sobre los cuales sólo los archivos que he consultado de las empresas arrojan algo de luz. Esto completará la “Historia oficial del problema ferroviario”, ya narrada por otros autores, y en las páginas previas tratada con algo más de extensión y un mayor aporte de fuentes documentales.

La adhesión al Estatuto no fue sencilla para las empresas, ni mental ni jurídicamente, como hacía notar al finalizar el apartado anterior⁷⁸. El Estatuto había introducido algunos cambios sobre el proyecto que presentó el Consejo Superior⁷⁹. En nota oficiosa, que publicó *La Vanguardia*, se dijo que parte de esas modificaciones obedecieron a los votos particulares que habían presentado Gil Clemente y el representante agrario. Para las empresas, el hecho de que no se hubiese aceptado ninguno de los suyos era manifestación de lo poco que podía esperarse del gobierno respecto a ellas.

Uno de los aspectos que les resultaba más difícil de admitir a las empresas era la pérdida o limitación de autonomía en lo que se refería a la política de adquisiciones, de nuevas obras y en la gestión técnica, económica y financiera, que en adelante estaría inspeccionada e intervenida por el Consejo Superior. Junto a esto, no era menos

⁷⁷ Hemos estudiado en otro trabajo algunos conflictos entre accionistas, Ortúñez Goicolea (1997).

⁷⁸ C/144/312 “Expediente sobre la adscripción de la compañía MZA al nuevo régimen ferroviario”. Contiene: Nota sobre conformidades de accionistas y acreedores en relación con acuerdo que pueda ser adoptado de sumisión al nuevo régimen ferroviario, 10 de junio de 1924 e Informe del Jefe de lo contencioso de la compañía al director general sobre la necesidad que había o no de reformar los Estatutos y su procedimiento, 23 de junio de 1924.

⁷⁹ C/196/345 “Modificaciones introducidas en el dictamen emitido por el Consejo Superior de Ferrocarriles sobre el nuevo régimen ferroviario en el Real Decreto por el que se promulga dicho régimen”, 15 de julio de 1924.

importante el que fuese el Consejo quien fijase las tarifas o quien decidiese el modo de aplicar los productos netos de las explotaciones. En definitiva, pensaban que el calificativo de empresas concesionarias pasaba a convertirse en un eufemismo. Como es evidente, eso era lo que el gobierno trataba de lograr. Y eso era también lo que hacía temer una reacción negativa en el accionariado. En MZA, pensaban que la adhesión al Nuevo Régimen suponía una modificación de su objeto como Sociedad que se podía calificar de esencial; en concreto del artículo 2º de los Estatutos donde se definía como tal objeto el de la construcción y explotación de sus concesiones de ferrocarriles. Al tratarse en el Estatuto de una asociación con el Estado, se habría modificado su objeto social, entre otras cosas, debido a la pérdida de autonomía. Todo esto requeriría, en consecuencia, la necesidad de modificar los Estatutos, o al menos así se creyó. Con posterioridad, el jefe de lo contencioso de MZA elaboró un informe para Maristany donde le explicó no ser necesaria ninguna transformación de los Estatutos para adherirse al Nuevo Régimen, pero no estaba nada claro el asunto y, de hecho, en la Junta de accionistas se modificaron.

La convocatoria de dicha asamblea de accionistas resultó harto complicada. Había que reunir un número mínimo de acciones en circunstancias difíciles, por encontrarse en los meses de verano y, además, por algo de un enorme interés, que contribuye a desenredar los lazos y relaciones entre las empresas ferroviarias y las grandes casas de banca –al menos en parte y para el caso de Madrid– que eran las coincidencias de los plazos para las operaciones de dobles –que explicaré más adelante– con las fechas en las que se establecían los depósitos de acciones para participar en las Juntas con derecho a voto. Un mes antes de la Junta de Accionistas debían haberse recogido las acciones de las personas interesadas en presentarse, bien en la caja de la compañía, bien en las de los bancos que se fijasen. Los 150 que más acciones hubieran entregado, tendrían derecho de voto, en caso de empate entre los últimos, este se resolvería por aquellos que hubiesen realizado antes el depósito.

Quizá no sea lo más importante saber en qué consistían las operaciones de dobles sino que existían, que debían ser usuales y que una gran parte de las acciones que había en Madrid eran de especuladores que las tenían dobladas⁸⁰. En la carta a que he hecho alusión en la nota anterior, se aludía a los propietarios de acciones que eran especuladores. Las operaciones de doble consistían en la compra al contado de valores al portador, y en la reventa simultánea a plazo y a precio determinado a la misma persona, de títulos de la misma especie. En este contrato se transfería la propiedad al comprador; en definitiva era una venta con pacto de recompra. Este tipo de operaciones, desde el punto de vista funcional, debía su origen a dos grupos de operaciones: la primera se origina como consecuencia de una prolongación de una operación a plazo porque las expectativas de una de las partes no se hubiesen cumplido y de mutuo acuerdo se prolongase por un plazo más; la segunda, la que más nos interesa, ocurría en el caso de que un inversor poseedor de títulos, tuviese necesidad de numerario y no deseara vender sus títulos. En ese caso, entregaba los títulos como vendedor de contado y comprador a plazo. Así conseguía dinero sin perder la posesión de sus valores.

⁸⁰ C/197/357 “Correspondencia con diversos bancos sobre los depósitos de acciones para asistir a la Junta extraordinaria”, julio-septiembre de 1924. Así lo recoge José Sainz, del Banco Sainz de Madrid y consejero del Banco de España, en carta que dirige a Eduardo Maristany el siete de agosto de 1924.

Recíprocamente, un capitalista con dinero disponible, deseaba disponer de títulos pero no quería comprarlos, se presentaba entonces como comprador de contado y vendedor a plazo. Esta situación ocurría cuando se deseaba contar con una gran masa de acciones para asistir a una Junta de Accionistas, que es exactamente el caso que nos ocupa⁸¹. Parece ser que este tipo de operaciones de doble fue muy frecuente en el primer tercio del siglo XX y que fueron prohibidas después de la Guerra Civil. Eran especulativas porque la inversión se desinmovilizaba para una de las partes y la otra podía aprovechar movimientos de un mes para vender las acciones, puesto que no tenía porqué devolver los mismos títulos físicamente, sino de la misma especie. Los contratos se podían renovar cuantas veces se deseara e, incluso, automáticamente si no se decía nada en contrario; en esas renovaciones podían alterarse las condiciones.

El problema en el caso que nos ocupa radicaba en que las “dobles” se contrataban del 20 al 27 de agosto, ambos inclusive; supongo que los otros meses serían también fechas similares, próximas a fines de mes. Hay que tener en cuenta, además, que el último día válido que los accionistas tenían para efectuar el depósito de acciones era el 22 de agosto, coincidiendo de lleno con los plazos de negociación de las dobles, plazo que regía también para los bancos. Había otra circunstancia que confluía en esta coyuntura, que fue el hecho de que se darían dos pesetas a cada acción que se depositase. A los banqueros, de los cuales parece que Sainz se erigió en portavoz, les preocupaba el que hubiese que efectuar dentro del plazo los depósitos de acciones para poder participar en la Junta y beneficiarse de las dos pesetas de bonificación⁸². Como hemos dicho, al resultar coincidentes las dos fechas, negociación de dobles y depósitos de acciones, los bancos temían posibles dificultades en que podrían introducirles los especuladores jugando con los plazos: si los bancos, considerando que las renovaciones fuesen automáticas procedían a depositar las acciones en la caja de la compañía, podían verse atrapados por los especuladores si estos, después del día 22 y hasta el 27, acudían al Banco a retirar sus acciones. Las soluciones que Sainz proponía a Maristany eran dos: una que iba contra los Estatutos, pues significaba autorizar a los bancos para que efectuasen los depósitos el día 28, ya finalizado el plazo de renovación de dobles y otra, que parece fue la adoptada, que permitiese a los bancos que, una vez cumplido el trámite y realizado los depósitos, antes del día 22, pudiesen retirar cuantos valores fuesen necesarios al requerimiento de los especuladores. De otro modo, se arriesgaban a perder dinero.

El Consejo de Administración tenía la necesidad, más acuciante que nunca, de controlar la Junta. Para ello, Maristany desplegó una intensa correspondencia con todos los grandes banqueros de su Consejo de Administración: Julián Cifuentes, José Sainz, el conde de los Gaitanes, Juan Manuel Urquijo, César de la Mora y José Manuel Figueras,

⁸¹ Los aspectos teóricos están extraídos de Fernández Amatriain (1974), pp. 211-219.

⁸² Este hecho que nos impide conocer cuántos y quiénes estaban implicados en este tipo de operaciones, si bien cabe casi la certeza de que al menos todos los grandes con representación en Madrid.

a quienes insistió para que, en primer lugar, reuniesen un elevado número de acciones y, después, su representación en una o dos personas⁸³.

Las primeras reacciones ante el Estatuto por parte de los administradores de las dos grandes las conocemos a través de la intensa correspondencia que mantuvieron durante los meses julio y agosto⁸⁴. Uno de los primeros aspectos que lamentaron fue el plazo de tres meses que se dio a las compañías para adherirse al Estatuto. De igual modo, las modificaciones que el gobierno había realizado sobre el proyecto presentado por el Consejo Superior y que afectaban sobre todo a los plazos y a los cálculos de las cantidades para el rescate, causaron una deplorable impresión tanto a Boix como a Maristany. Mayor aún fue la inquietud y desasosiego que la definitiva publicación del Estatuto provocó en el Comité de París. Esa inquietud se tradujo en la reproducción de los intentos, por parte de este Comité, de utilizar nuevamente sus instrumentos de presión en relación con los medios diplomáticos, puesto que consideraron que el Estatuto lo único que buscaba era adelantar el rescate y en condiciones económicas desfavorables para sus intereses.

Ante esta circunstancia, se produjo una de las pocas ocasiones en las que hubo discrepancias entre las decisiones del comité de París y Maristany, que era en último extremo quien marcaba las pautas a seguir. Este se enfrentó a París y a Alvarado –antiguo presidente del Consejo de Administración de MZA–, quienes veían probable el rescate inmediato por parte del gobierno de, al menos, las grandes compañías ferroviarias; este hecho les llevaba a dudar de la conveniencia de adherirse al Estatuto y a la posibilidad de emprender algún medio extraordinario, cuyo contenido una vez más se nos escapa, para frenar al gobierno. Maristany decía haber advertido ya sobre lo negativos que eran los distintos proyectos que habían ido surgiendo desde finales de 1923, de todas formas no dudó de la necesidad de incorporarse al nuevo régimen ferroviario, y sobre la inmediatez del rescate decía que eran temores completamente infundados y «por lo tanto cualquier gestión en ese sentido, sobre ser improcedente, podría valernos un revolcón»⁸⁵.

Por tanto, desde España, aquellos que gestionaban la empresa desaconsejaban vivamente cualquier tipo de gestión, mientras que el comité de París, aunque finalmente accedió a lo que se decidió desde España, no se manifestaron demasiado conformes⁸⁶. Como he dicho, el temor fundamental era la posibilidad de una reversión inmediata, junto con una reducción de la cantidad que percibirían. Aunque el Real Decreto redujese en 26,5 millones de pesetas la anualidad del rescate respecto del dictamen emitido por el Consejo Superior puesto que se sustraía de los cálculos el importe del aumento de las tarifas del 15 por 100, Maristany confiaba a Bauer que la cantidad resultante sería

⁸³ C/197/357 “Correspondencia con diversos bancos sobre los depósitos de acciones para asistir a la Junta extraordinaria”, cartas de Eduardo Maristany del 4 de agosto de 1924 a las personas referidas en el texto.

⁸⁴ C/196/347 “Correspondencia varia de la compañía con el Comité de París en relación con el ingreso de la compañía en el nuevo régimen ferroviario”. Julio, agosto de 1924.

⁸⁵ C/196/347, carta dirigida por Eduardo Maristany a Juan Alvarado el 5 de agosto de 1924.

⁸⁶ C/196/347, tal y como le confió Bauer a Maristany en carta de 10 de agosto de 1924.

todavía algo más elevada que el producto neto de 1923, y dejaría un producto neto aceptable según su parecer⁸⁷.

En el ínterin, las empresas estudiaron el Estatuto e hicieron sus cálculos para preparar las Juntas de Accionistas. MZA convocó en seguida varias reuniones del Consejo de Administración, que Maristany preparó a conciencia. Entre sus apuntes para transmitir al Consejo realizó un resumen de las razones para entrar y para no entrar en el nuevo régimen, que por su claridad merece la pena transcribir. Los primeros: «A) No podemos vivir sin el 15 por 100 ni los anticipos. B) El R. D. está basado en que el ferrocarril se baste a sí mismo y para conseguirlo un día u otro tendremos la salvación por este lado. C) No hay que esperar que aun cuando desaparezca el Directorio cambie el R. D. ya que este en su esencia no es más que variación de los proyectos Maura y Argüelles; es por lo tanto difícil que nadie lo eche abajo, todo lo más que podemos esperar es que se modifique si sus resultados son muy malos. D) Si no entramos, los empleados nos obligarán a entrar. E) No olvidemos que tenemos 34 concesiones distintas y que el gobierno tiene en su mano con arreglo a las leyes actuales el rescate de las mejores que puede obligarnos a llevar contabilidad de gastos e ingresos por cada concesión haciéndonos la vida imposible. F) Que es un sueño pensar que podríamos vivir aplicando las tarifas máximas legales. G) Que tenemos una serie de problemas en Madrid y Barcelona y además las dobles vías que no podríamos resolver por nuestras propias fuerzas». La conclusión era que había que entrar en el régimen con todas sus consecuencias, y esa fue la decisión que adoptó el Consejo de Administración por unanimidad. Había, además, una ventaja apreciable y era que, en virtud del Estatuto, quedaba nulo el contrato de sindicatura con el Norte, lo cual les ahorraría dos o tres millones al año.

Los motivos que podrían inclinar la balanza hacia la negativa a entrar en el Estatuto eran los siguientes: A) «Pierde la compañía la facultad exclusiva a la percepción de la tarifa. B) La libre disposición de sus fondos sobrantes. C) Pierde asimismo la perpetuidad de las líneas libres. D) Se la impone la limitación en la organización y realización de los servicios. E) Queda mediatizada técnica, económica y financieramente por el Consejo Superior. F) Ha de aplicar las tarifas que señale el gobierno con el Consejo Superior. G) Viene a constituir con el Estado un consorcio o comunidad de bienes. H) Deja de ser verdadera concesionaria»⁸⁸. Con fecha ocho de agosto llegó la contestación necesaria para que lo acordado en Madrid fuese válido según preveían los estatutos de la compañía en su artículo 26. En París reconocían que no quedaba más remedio que adherirse al Estatuto por las graves consecuencias que para el accionariado tendría no hacerlo. Pero aclaraban que no debía renunciarse a entrar en negociaciones con el gobierno en aquellos aspectos que resultaban más perjudiciales a los intereses de la compañía, y que esos puntos más conflictivos debían ser expuestos con total claridad

⁸⁷ C/196/349 “Informe sobre la aplicación de la Base decimocuarta del Decreto de 12 de julio a MZA”. En el cual se hacen los cálculos, desde la perspectiva de MZA, de la cantidad que debería abonar el Estado si procediese a un inmediato rescate de la compañía, según lo establecido en dicha Base. La cantidad resultante era de 84.644.494 pesetas, algo inferior a la que hemos ofrecido en el capítulo anterior.

⁸⁸ C/196/349 “Nota sobre otros datos a tener en cuenta en la sesión del Consejo de Administración de MZA”, 21 de julio de 1924.

en la Junta a los Accionistas. El Comité de Barcelona se mostró conforme con lo decidido por el Consejo en Madrid⁸⁹.

Cada empresa procedió a convocar sus Juntas, y no merece la pena entrar en todos los detalles de cada una de ellas porque aunque no dejan de tener cierta relevancia, constituyen un aspecto menor. Como siempre es de la compañía MZA de la que conservamos más referencias, incluida el acta taquigráfica de la reunión⁹⁰. En MZA dilataron cuanto pudieron la presentación de la solicitud de ingreso en el nuevo régimen, obedeciendo a dictados que procedían de París, pero finalmente presentaron la petición⁹¹.

2.6. Las consecuencias y realidades del Estatuto

Este apartado trata de calibrar el grado de aplicación, de penetración del Estatuto ferroviario y sus consecuencias para las empresas. A partir de julio de 1924, se acumulaban y repetían las solicitudes de datos diversos por parte del Consejo Superior a las empresas para poder avanzar por los distintos períodos que se habían establecido hasta alcanzar el definitivo, o para estudiar lo que ocurría con las reservas, los anticipos, las tarifas, etc.

Algo que dejó patente la aplicación del Estatuto fue la imposibilidad que manifestaban las empresas para desarrollar su actividad de modo autónomo. Norte estimaba que no acogerse al nuevo régimen significaba un descenso de 64 millones de pesetas en los recursos disponibles. Para MZA esos conceptos que se dejarían de percibir representaban unos 58 millones. En ambos casos, se hizo notar a los accionistas que, de no ser por aquellos, los resultados de la explotación hacía tiempo que hubiesen sido altamente deficitarios. Consideraban, además, que el adoptar las tarifas máximas legales no era solución viable. El sistema de tarifas vigente, aunque hubiese conocido un incremento del 15 por 100, permitía disminuciones comparativas de precio en los largos recorridos que no podrían realizarse con el sistema de percepción que imponía el uso de las tarifas máximas legales. De modo que mientras en el corto recorrido las tarifas vigentes eran algo superiores a las máximas legales, conforme se incrementaban las distancias recorridas, las tarifas vigentes se distanciaban por abajo de las máximas

⁸⁹ C/196/348 “Dictamen del Comité de París y del de Barcelona relativos al ingreso en el nuevo régimen ferroviario”, agosto de 1924.

⁹⁰ C/197/357 “Actas taquigráficas y extracto de la Junta Extraordinaria de accionistas de MZA”, 22 de septiembre de 1924. Fruto de las diversas Asambleas celebradas fueron las peticiones de admisión en el nuevo régimen ferroviario en el caso de MZA, C/197/359 “Borradores e Instancia presentada al Presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles por MZA solicitando el ingreso en el nuevo régimen ferroviario según se acordó en la Junta Extraordinaria de accionistas”, 9 de octubre de 1924. Para algunas otras empresas, y debido a la correspondencia que mantenían entre ellas, C/197/364 “Copias de los documentos cursados por las compañías Norte, Andaluces y MZOV al Consejo Superior de Ferrocarriles para su ingreso en el nuevo régimen ferroviario”, octubre de 1924.

⁹¹ C/197/363 contiene una carta de Maristany a Lisle fechada el 10 de octubre de 1924 en donde le comunica que “hemos atendido hasta donde ha sido posible su indicación de retrasar la petición del ingreso en el nuevo régimen y no la hemos cursado hasta hoy día 10, o sea el penúltimo día hábil; de hoy a mañana puede tenerse la seguridad de que no cae el Gobierno”.

legales que, por elevadas, se hacían inaplicables en opinión de las empresas. En consecuencia, se puede decir que las compañías ferroviarias necesitaban la ayuda del Estado para continuar desarrollando su actividad.

El Estatuto había previsto, en su base décima, tres fases o períodos a través de los cuales se procedería a la implantación del consorcio. Conforme se fueron alcanzando cada uno de los plazos previstos, los conflictos entre las partes se incrementaron y se hicieron más patentes las dificultades de entendimiento entre ellas. El período transitorio terminaría el 30 de junio de 1926. El Real Decreto-Ley de 8 de agosto de ese año, abrió el período provisional, que finalizaría con el año 1928. El comienzo del año 1929 debía abrir el régimen definitivo. Teóricamente cada uno de estos pasos iría precedido de transformaciones en el régimen de tarifas, pero la realidad fue diferente.

2.6.1. El período transitorio

Las compañías entraban en este período al ingresar en el régimen que inauguraba el Estatuto del 12 de julio. Las percepciones para las empresas no sufrían variaciones, es decir se conservaba el incremento del 15 por 100 y también los anticipos autorizados en 1920 para aumentar los salarios de los trabajadores. Como ya se dijo, estos anticipos sufrían una reducción que era diferente según las empresas y que quedaba recogido en el anexo segundo del Estatuto. El período provisional se iniciaría en el momento en que se pusiese en vigor el nuevo régimen de tarifas. Todo esto requería que en los años transitorios se realizasen una serie de estudios, tras los cuales se debían de cuantificar los conceptos básicos definidos en la base novena, tal y como vimos.

En el tiempo que transcurrió desde julio de 1924 a junio de 1926, primero las compañías tuvieron que decidirse, y dilataron cuanto pudieron la entrega de la solicitud de adscripción al Estatuto; después, el Consejo Superior procedió a estudiar toda la documentación presentada y a fijar la situación económica de las empresas, así como dotar de contenido, en cada una, los conceptos de la base novena, lo cual dio lugar a multitud de estudios y trabajos con los que se trató de perfilar, del modo más favorable a cada interés en lucha, dichas cantidades. Por fin, el ingreso oficial en el régimen del Estatuto se realizó por Real Orden de 29 de diciembre de 1925⁹².

CUADRO III. 1 Estado-resumen de las compañías de ferrocarriles que, con arreglo a la disposición 3ª transitoria del Real Decreto-ley de 12 de julio de 1924, son admitidas en el régimen ferroviario establecido por dicha disposición

⁹² Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. II, pp. 20-23. Gaceta de Madrid, nº 365, 31 de diciembre de 1925, pág. 1.718; en C/197/369. Como resulta obvio esta es la fuente del cuadro, que ha sido recogido directamente de la R. O.

COMPAÑÍAS	Valor del Establecimiento Pesetas	Capital real del concesionario Pesetas
Ferrocarriles Andaluces	290.136.228,97	72.184.412,33
Ferrocarriles de Castilla	19.733.278,85	5.943.278,85
The West Galicia (Santiago a Carril y Pontevedra)	7.666.017,67	4.969.167,67
Argamasilla-Tomelloso	3.584.601,51	807.655,00
Olot a Gerona	6.071.349,56	3.384.999,56
Lorca a Baza y Aguilas	26.083.214,95	18.805.886,86
Ferrocarril de Sóller	4.759.434,17	2.822.203,52
Valdepeñas a Puertollano	1.788.097,40	1.788.097,40
Cortes a Borja	308.696,03	308.696,03
Haro a Ezcaray	4.035.323,71	999.717,91
Caminos de Hierro del Norte de España	1.699.226.910,34	519.297.576,20 ⁹³
Madrid a Zaragoza y a Alicante	1.584.987.074,72	541.424.405,83
Zafra a Huelva	32.531.629,38	31.415.191,71
Sádaba a Gallur	6.376.156,43	2.376.156,43
Medina del Campo a Salamanca	13.825.430,31	8.159.775,97
Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante	20.102.678,60	12.459.881,55
Alcantarilla a Lorca	6.012.219,83	6.012.219,83

A continuación me ocuparé, con algún detalle, de este período en el que además ocurrieron otras muchas cosas de interés.

2.6.1.1. Problemas de financiación

Uno de los aspectos más interesantes cuando se aborda el estudio de las empresas ferroviarias, es el de su financiación, en particular para los años de la Dictadura. Hasta que se creó y comenzó a funcionar la Caja Ferroviaria, las compañías empezaron a impacientarse dadas las dudas que se albergaban en el seno de los Consejos de Administración sobre esa nueva vía de financiación.

En esa impaciencia incidían factores de diversa índole, como la necesidad de obtener recursos líquidos con los que cubrir los costes de explotación, así como los pagos ya comprometidos por los encargos de material realizados con anterioridad y los de otros compromisos de deuda. Otros motivos, más difíciles de rastrear, pudieron ser los intereses de los banqueros de las compañías en conservar el modo tradicional de financiación por obligaciones o el mero hecho de mantener –dentro de las limitaciones de independencia que otorgaban estas– una autonomía mayor respecto al Estado. El valor que las empresas lograsen crear con estos recursos le era propio, no debería compartirlo con nadie⁹⁴. Aludiré a otras hipótesis al final de este apartado que tienen que ver con las estrategias utilizadas por las empresas para eludir algunos preceptos del Estatuto e incrementar las cantidades de su patrimonio y el reparto de dividendos a los accionistas.

Para seguir con la vía tradicional existía un inconveniente, no pequeño, cual era la prohibición contemplada en el Estatuto de que las empresas obtuviesen recursos de otros

⁹³ Lo que implica un reconocimiento de un valor por acción de unas 1.006 pesetas a lo que habría que añadir las propiedades privadas que no entraban en el consorcio. En el caso de MZA, a continuación en la tabla, se reconocería un valor a cada acción de unas 1.089 pesetas, haciendo iguales prevenciones que en Norte. El nominal en ambos casos era de 475 pesetas.

⁹⁴ C/189/371 “Documentos sobre la nueva emisión de obligaciones de la serie I con hipoteca sobre las líneas de la Red Catalana”. 11 de octubre de 1924-6 de diciembre de 1924.

fondos distintos de la Caja Ferroviaria. Para ello debía contarse con la autorización del Consejo Superior. Prácticamente todas las grandes solicitaron permiso para emitir nuevas series de obligaciones hipotecarias, pero ninguna lo consiguió, salvo MZA, y esta con una reducción sustancial sobre la cantidad prevista. El proceso tiene interés desde muchos puntos de vista, en particular porque nos permite conocer las fuentes de financiación de las empresas y porque resultó ser un motivo más de colisión entre el Estado y las empresas.

La proyectada nueva emisión de la serie I de MZA debía estar compuesta por 300.000 títulos de 500 pesetas nominales cada uno. Se hipotecaban las líneas de la Red Catalana, cuyos productos todavía garantizaban un capital de 150 millones y los intereses de dos años al 6 por 100 que sumaban 18 millones. La amortización se haría por sorteo, iniciándose el 1 de abril de 1929. Al tener este tipo de interés, pensaban que se cotizarían alrededor de la par. Los recursos que proporcionase dicha emisión, vendrían a completar a los de la ya exhausta serie H, que se preveían agotados para el primer tercio del año 1925. Sobre la necesidad de los mismos no hace falta que insistamos⁹⁵. Cuando desde Madrid comentan a París la reducción de las cantidades previstas de que han sido objeto, lamentan la multitud de gestiones que tuvieron que realizar para conseguirlo y el que tendrán que volver a repetir el intento a finales de 1925 a consecuencia de la reducción. Esta había provocado que todas las previsiones y las horas de trabajo invertidas contando con 150 millones hubiera que echarlas por tierra. Lo que dará pie a Maristany a confiar que la autorización que había que recabar del Consejo Superior tenía como consecuencia la desorganización de las compañías “el primer desorganizado soy yo y si el director lo está, mal puede dejar de trascender a los servicios”⁹⁶. La frase no tiene desperdicio ya que refleja la naturaleza de las dificultades que la gestión ferroviaria acarreo para sus directivos a lo largo de todos estos años.

A consecuencia de la aprobación, el mismo día 4 se hicieron llegar las instrucciones pertinentes para que se realizase el plan de obras previsto pidiendo que se cuidase “de no rebasar ninguna de las cifras señaladas”⁹⁷.

⁹⁵ C/189/371 “Necesidad de proceder a una nueva emisión de obligaciones y características que debe reunir la misma”. 11 de octubre de 1924. En C/198/374 “Acuerdos tomados por el Consejo de Administración, comité de Barcelona, comité de París y comisión delegada del consejo de MZA sobre la emisión de obligaciones I”. En la reunión del consejo del 6 de diciembre de 1924 se procedió a leer la R. O. de 2 de diciembre por la que se autorizaba a la emisión y negociación de las obligaciones hipotecarias, pero reduciendo su número a 160.000 que representaban un valor nominal de 80 millones de pesetas. Asimismo C/198/375 contiene “Borradores e instancias de MZA al Presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles solicitando la emisión de obligaciones de la serie I”. La instancia se presentó el 5 de noviembre y en ella se trataba se explicar que no buscaban suplir a la Caja Ferroviaria sino poder continuar las obras comenzadas y pagar el material encargado.

Respecto a la serie H sabemos que estaba compuesta por 150.000 títulos de 500 pesetas al 5½ por 100 de interés y que fueron colocadas en tres períodos: las primeras 75.000 mediante suscripción pública en 1º de abril de 1924. Después se colocaron 10.000 en ventanilla desde el 1 de julio al 1 de octubre y las últimas 65.000 fueron tomadas en firme por los banqueros de la compañía. Información facilitada a Machimbarrena, del Consejo Superior, en C/198/380, enero de 1925.

⁹⁶ Carta de E. Maristany a R. Lisle el 4 de diciembre de 1924 en C/198/376.

⁹⁷ C/198/379 “Instrucciones de la Dirección a los servicios de MZA sobre el plan de obras a realizar a partir de la emisión de obligaciones de la serie I”. En el expediente hay instrucciones para el

Se ha visto ya en una nota anterior cómo se procedió en la negociación de las obligaciones de la serie H y también se hacía alusión, en el inicio de estas líneas, a la preferencia de los banqueros por la emisión de deuda. Vamos a tratar ahora con mayor detalle cómo se procedió en este caso. Las primeras noticias son de enero de 1925 cuando Enrique Camps escribió a Maristany en nombre del Barón de Purroy, presidente de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Barcelona, para saber si MZA les avisaría para asistir a la suscripción de obligaciones sin intermediarios. En la contestación Maristany le decía que en esas operaciones siempre concertaban el seguro con los banqueros de la compañía y por lo tanto que deberían llegar a un acuerdo con uno de ellos, él le recomendaba el Banco de Cataluña por ser el que se encargaba de la operación en Barcelona⁹⁸. ¿Quiénes eran y qué papel les correspondió a los llamados banqueros de la compañía? Para esta emisión se les aprobó una comisión del 2½ por 100 en otras ocasiones había sido del 2 por 100. Los bancos que habían tomado en firme estas obligaciones eran: el Hispano Americano, el de Bilbao, el de Vizcaya, el Central, Urquijo, Español de Crédito, Banca Sainz, los Sres. Bauer y Compañía, el Sindicato de banqueros de Barcelona –S.A. Arnús Garí, Garriga-Nogués Sobrinos, Banca Tusquets, Hijos de F. Más Sardá, Soler y Torra Hermanos–, Banco de Cataluña y Banca Marsans. Los detalles de cómo se efectuaría la operación los fijaba la comisión delegada del Consejo de Administración directamente con los banqueros. Entre esos acuerdos se dividió el número de títulos. 94.000 correspondieron a Madrid y Bilbao que se repartieron a partes iguales de 11.750 títulos las ocho entidades siguientes: Hispano Americano, Bilbao, Vizcaya, Central, Sainz, Urquijo, Español de Crédito y los Sres. Bauer y cía. El coordinador de la operación en estas dos plazas fue Julián Cifuentes del Hispano y consejero de MZA desde 1919. Los 66.000 restantes fueron a Barcelona verificándolos el Banco de Cataluña y coordinando Eduardo Recasens, de dicho banco. Además se estableció que la suscripción pública se estableciese simultáneamente en las tres ciudades anteriores, si bien los bancos podrían aceptar encargos con anterioridad. Los títulos serían entregados por la compañía antes del día 1 de abril, el de la subasta, contra el abono, en esa fecha, del importe correspondiente a los títulos. El 28 de marzo escribía Maristany a Lisle en París diciéndole que la operación había sido un éxito y que desde hacía tres o cuatro días no había ya obligaciones disponibles, es decir, antes de la suscripción pública⁹⁹.

También otras empresas trataron de emitir obligaciones. Utilizaron el mismo tipo de argumentos e incluso, en esta ocasión, se arguyó con las continuas quejas de los usuarios ante la falta de material suficiente para evitar los retrasos y acumulaciones en las estaciones. Andaluces solicitó que se le autorizase una emisión de 60.000 obligaciones que supondrían un nominal de 30 millones de pesetas¹⁰⁰. Norte aspiraba

Administrador delegado de la Red Catalana, para el Jefe del Servicio de Contabilidad General y Caja y para los Ingenieros Jefe de Vía y Obras, Material y Tracción y Servicio Eléctrico.

⁹⁸ C/198/382 “Correspondencia entre Maristany y Enrique Camps sobre el reparto de títulos de la emisión de obligaciones”. Enero de 1925.

⁹⁹ C/198/384 “Acuerdo tomado por el Consejo de Administración de MZA sobre la colocación de obligaciones de la serie I y correspondencia sobre este tema”. Marzo de 1925.

¹⁰⁰ C/203/398 “Instancia y dictamen sobre la emisión de obligaciones por Andaluces”. Enero-marzo de 1925.

conseguir una autorización por 200 millones de pesetas. La instancia del Norte presentaba dos nuevos argumentos. A la pega de la lentitud con la que pensaban que se iban a realizar todos los trámites relacionados con las emisiones de Deuda de la Caja Ferroviaria, añadían las dificultades con las que contaba la Hacienda Pública. La Deuda Ferroviaria tendría que salir al mercado con condiciones más ventajosas que las obligaciones del Tesoro, con lo cual se produciría en los valores públicos el doble efecto de alejar el dinero de las obligaciones del Tesoro y de impedir o alargar la posibilidad de consolidar la Deuda flotante del Estado, lo cual gravaría los intereses públicos y dificultaría la gestión de la Hacienda. El segundo de los argumentos esgrimidos era el de que, ya que ese capital se destinaría básicamente a nuevas inversiones, se daría trabajo a la masa obrera de todas las regiones de España pues en todas había obras que realizar¹⁰¹. Las condiciones eran similares a las de MZA, si bien se ofrecía un interés medio punto más bajo que en esta. Se les comunicó la negativa mediante un oficio del Consejo Superior en el cual se les explicaba que ya se había creado la Deuda ferroviaria amortizable y que tenían aprobado su plan de obras y, en consecuencia, que debían proponer «la emisión de la cantidad correspondiente de dicha deuda ferroviaria»¹⁰².

MZA trató de lograr una nueva autorización en mayo de 1926. No tenemos constancia de los resultados de las gestiones efectuadas. Cuando en diciembre se había publicado la autorización con la reducción señalada, ya se había hecho notar que, con probabilidad, habría que realizar una nueva petición en 1926. Por ello el principal argumento empleado en esta ocasión fue la merma de su primera solicitud. Otro de los argumentos esgrimidos, teniendo como punto de partida el ya aludido, son las dificultades de tesorería por las que atravesaba la compañía causadas, en parte, por los intereses y amortizaciones de obligaciones que tendrían lugar en enero de 1927. Además la compañía no podía pagar, sin recurrir al crédito, las horas extraordinarias realizadas por el personal una vez que se había ido instaurando la jornada legal de ocho horas; este hecho hacía que los trabajadores mostrasen cierta inquietud «y es de temer muy fundadamente –según noticias privadas que se tienen– que adopte una actitud que imponga una intervención de fuerza por parte del gobierno»¹⁰³.

En el primer caso vimos cómo se buscaba con las inversiones que se realizasen con las obligaciones el incremento de la cuenta del valor del establecimiento y no la de los capitales del Estado y en este segundo la compañía aludió gravísimas necesidades de tesorería y la aplicación de los fondos que se obtuviesen al concepto “metálico afecto a la explotación” que había sido fijado por el Estado en el momento de su adhesión al régimen en 27 millones. MZA trata de probar que esos 27 millones son absolutamente insuficientes para afrontar las necesidades que se le iban a presentar en el primer trimestre. Una vez más estamos ante una estrategia de la compañía para eludir alguno de los efectos del rescate ya que en la base decimocuarta, en su artículo primero se

¹⁰¹ C/203/399 “Petición de la compañía del Norte al Consejo Superior solicitando una emisión de obligaciones hipotecarias”. Marzo de 1925.

¹⁰² En C/204/416, donde aparece recogida la copia de dicho oficio de fecha 20 de agosto de 1925. La Deuda se había creado con fecha 23 de julio.

¹⁰³ C/212/443 “Borradores e instancia dirigida al ministro de Fomento por MZA pidiendo que el Consejo Superior de Ferrocarriles autorice una emisión de obligaciones de 40 a 50 millones de pesetas por dificultades de tesorería en esta compañía”. Mayo-junio de 1926.

contemplaba, como no comprendido en la reversión, el metálico afecto a la explotación. En su defensa señalaron que esa cantidad se había fijado sobre los resultados de 1923 y que en este momento se manifestaba insuficiente si se quería atender con normalidad a las necesidades de la explotación, al pago de las cargas financieras y a satisfacer los gastos correspondientes a algunas obras, instalaciones y material, considerados de primer establecimiento¹⁰⁴.

Parece posible pensar que la idea, en primer término, correspondió a MZA y cuando las demás vieron que se les había autorizado la emisión, quisieron hacer lo mismo, pero el Estado, sobre todo a través de Gil Clemente, no pareció dispuesto pues se percató del significado profundo que se derivaba de esta vía de financiación diferente de la estatal¹⁰⁵. Lo que no resulta fácil de entender es la insistencia de las empresas en utilizar esta fórmula, ya vimos sus efectos en el capítulo primero. Durante los años de la Segunda República se produjo el desmoronamiento de toda la estructura financiera de las compañías, en el cual intervino el descenso del tráfico fruto de la crisis internacional y por tanto el descenso de las recaudaciones que, al menos sobre los papeles de las emisiones, servían para garantizar las cargas y amortizaciones de las obligaciones.

Alguna luz sobre el particular procede de las diferentes estrategias de financiación seguidas a lo largo de la historia de las empresas ferroviarias en el siglo XX. Para MZA, disponemos de un informe interno en el que se demuestra, que la estrategia que se siguió hasta la entrada en el régimen del Estatuto según la cual en la financiación de los gastos de primer establecimiento se habían empleado tanto recursos procedentes de obligaciones, como fondos de reservas y productos de la explotación, aunque hubiese supuesto menores percepciones para los accionistas, hizo que el incremento de las cargas financieras fuese más lento y por tanto, se estimaba que en su conjunto había significado un comportamiento más eficiente o maximizador de los intereses de los propietarios. Esta estrategia debía variar con el nuevo régimen debido a que, según el Estatuto, la única propiedad absoluta de los accionistas eran las reservas, aunque su

¹⁰⁴ En C/212/443 se encuentra una nota adjunta a la instancia presentada al conde de Guadalhorce en donde se especificaban los pagos que vencían en fecha 1 de enero de 1927. Por intereses y amortización de obligaciones 27,3 millones de pesetas; en concepto de las anualidades a satisfacer al Estado por los anticipos de material móvil 0,72 millones; por otro tipo de cargas 0,19 millones; por el concepto de costes de la explotación aproximadamente 18 millones. Además se veían forzados a adelantar fondos para gastos de personal y material de obras de primer establecimiento que debía cubrir la Caja Ferroviaria que calculaban como estimación en 6,7 millones. Una vez realizados todos estos pagos en todas las cajas y cuentas de la compañía, incluidas las oficinas del Banco de España, debería existir un remanente de 20 millones. En conjunto todas estas cantidades, para enero de 1927, alcanzaban aproximadamente unos 72,9 millones, como los ingresos estimados para ese mes alcanzarían cerca de los 26 millones, la cantidad realmente necesaria al principio del mes sería de 46,9 millones. Prueba, aparentemente irrefutable, de la necesidad de la emisión y de la insuficiencia con que se calculó la cantidad del metálico afecto a la explotación. Sabemos que el Consejo Superior acordó en junio de 1926 que las compañías presentasen las condiciones de la emisión de obligaciones que arbitrasen los recursos necesarios para abonar a los trabajadores las cantidades devengadas por trabajo en horas extraordinarias desde noviembre de 1921 hasta ese momento y que, al menos MZA, recordó el resto de las necesidades, pero no tenemos ya más noticias sobre si se emitieron nuevas obligaciones y en qué cantidades o no se llegó a culminar el proceso.

¹⁰⁵ En C/203/399 “Enmienda suscrita por el vocal designado por el Gobierno, Sr. Gil Clemente, al dictamen de la comisión especial designada para examinar la instancia de la Compañía del Norte”. 25 de mayo de 1925. En ella se quejaba de que las compañías empleasen siempre los mismos argumentos y de que fuesen contra algo previsto como excepcional en el Estatuto de 1924.

utilización estuviese condicionada por el Consejo Superior. Ni las líneas libres, ya que habían dejado de serlo, ni siquiera si lograban amortizar las obligaciones, cabría pensar que les permitiría disfrutar del aumento consiguiente en los productos líquidos, pues era razonable que, en ese mismo momento, se les obligase a reducir las tarifas. Por todo ello el interés de los accionistas estaría circunscrito al aumento de su participación en los beneficios anuales y a la forma en que verían reembolsada su inversión, que era el fin primordial de las reservas, cualquier otra cuestión fuera de estas carecía de importancia.

Dado que la situación de las reservas era incierta, en lo que pensaron, y de hecho fueron los años mejor remunerados para los propietarios de las grandes, fue en ir procediendo directamente al reembolso de acciones con parte de los beneficios anuales en lugar de hacerlos pasar por la situación intermedia de reservas. Evidentemente esto conlleva un mayor recurso a las obligaciones, pues ya no se va financiar con recursos que se detraen de las reservas. Esta práctica fue detectada, como veremos, por el gobierno quien tratará de limitar los dividendos repartidos a los accionistas bajo la amenaza de reducir las percepciones por las tarifas. En definitiva no parecía que, en esa situación, tuviese demasiado interés seguir aumentando las reservas, pues podría dar pie a que se les exigiese su inversión de una u otra forma.

En MZA consideraron que era más aconsejable el reparto directo de los intereses originados por las reservas o de una buena parte de los mismos para conseguir un dividendo razonable a las acciones y de este modo, en vez de con las reservas constituidas, ir disponiendo del producto líquido para ir realizando la amortización de las acciones¹⁰⁶.

Para Norte no dispongo de documentación suficiente como para establecer alguna hipótesis del estilo a la realizada para MZA, pero se verá más adelante, cuando tratemos sobre algunas fusiones o intentos de ello, que Norte adquirió las acciones del Central de Aragón mediante recursos procedentes de las reservas, quizá el objetivo era el mismo que persiguió MZA. No deja de llamar la atención además que el Central fuese un ferrocarril de los no adheridos al Estatuto.

2.6.1.2. Los conflictos entorno a las reservas

El término reservas ya ha sido utilizado en múltiples ocasiones y, casi siempre, rodeado de un halo de cuestión conflictiva. No podía ser de otra forma desde el momento en que en la base decimocuarta se excluían, como sujeto de rescate, aquellas reservas en metálico y valores que se hubiesen constituido con beneficios no repartidos a los propietarios; siempre que estas no figurasen, al mismo tiempo, como valor o capital afecto a las explotaciones. Estos sí se incluían en la base novena como elementos constitutivos del valor real de los establecimientos y como rescatables salvo que se aceptase, al entrar en el Estatuto, que su importe no figurase en el capital sujeto a amortización. Las compañías defendían que las reservas no estaban incluidas en la base novena, clave de cara a calcular el precio del rescate y a fijar lo aportado por cada uno

¹⁰⁶ C/213/494 “Informe de MZA sobre las razones que han aconsejado efectuar mejoras en el establecimiento con cargo a reservas y a gastos de explotación y circunstancias por las que conviene proceder en otra forma con los beneficios que no se distribuyen”. Mayo de 1926.

en el consorcio y, en consecuencia, en caso de años de pérdidas, de cara a calcular lo que debería aportar cada parte para sufragar el déficit. En definitiva, muchos problemas del máximo interés económico que se derivaban de la tremenda dificultad de valorar una empresa. Además han sido estudiadas ya diferentes estrategias seguidas por las empresas en el uso de las reservas durante cada coyuntura, en función de lo que pudiese resultar más rentable para ellas. Elemento este que no hace sino añadir más intereses enfrentados para cada uno de los que confluían en las empresas ferroviarias.

Si bien el marco cronológico utilizado, para este caso concreto del estudio de las reservas, resulta estrecho ya que estará presente a lo largo de las dos fases siguientes, puesto que no se trata de un problema del período transitorio en exclusiva, voy a proceder con este criterio evolutivo para clarificar las tensiones que se suscitaron en este punto¹⁰⁷.

Dicha cuestión de las reservas se suscitó con particular virulencia cuando, el 25 de noviembre de 1924, el vocal que representaba los intereses agrarios en el Consejo Superior –Mariano Matesanz–, presentó una moción solicitando que se interpretase, con mayor claridad que la expuesta en el Estatuto de julio, si dichos fondos de reserva formaban o no parte de la base novena. El Consejo resolvió con rapidez, puesto que el 16 de diciembre, con los votos en contra de Matesanz, Gil Clemente y Sánchez Ferrer –representante de los obreros–, dio la razón a la interpretación de las compañías: las reservas constituidas con beneficios no repartidos, no se incluirían en el valor del establecimiento. Pero con esto el problema no había hecho sino iniciar su vida¹⁰⁸.

Maristany se apresuró a escribir a París, el día 18, notificándole que habían vencido la batalla de las reservas «pues pretendían quitárnoslas para acumular al valor del establecimiento con que cada compañía entra en el régimen». Le comunica también cómo el propio presidente del Consejo, Machimbarrena, –representante del Estado– se había puesto del lado de las empresas.

Como he dicho, el problema, a pesar del optimismo que en esta ocasión manifestó Maristany, estaba en sus albores. En la Navidad de 1924, las compañías tienen que establecer una serie de contactos para desbaratar algún plan que se estaba tramando, cerca de Magaz, en contra de las empresas. Habían llegado rumores al gobierno de que las compañías trataban de repartir inmediatamente las reservas, lo cual, como confesó Magaz, no pareció correcto y les había llevado a pensar en revocar o suspender el

¹⁰⁷ Un buen resumen, si bien de aquellos aspectos que resultan puramente descriptivos, se encuentra en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. II, pp. 35-42.

¹⁰⁸ Para no multiplicar las referencias en notas a pie de página incluiré en esta el expediente que contiene mayor número de documentos al respecto, cuando sea diferente lo advertiré oportunamente. C/203/389 “Acuerdos tomados por el Consejo Superior de Ferrocarriles sobre la interpretación de las reservas constituidas por las compañías en el nuevo Estatuto ferroviario” que contiene alguna correspondencia con París; estudios sobre el proceso que se siguió; el folleto que publicaron en 1925 Matesanz y Garrido, *Las “reservas” ferroviarias*, que contenía graves acusaciones a las compañías y en particular a Norte, y la contestación de los representantes de las compañías en el Consejo Superior a dicha publicación *Contestación al folleto publicado y repartido por la representación agrícola sobre la cuestión de las reservas*. Además se incluyen algunas instancias dirigidas a Magaz, presidente interino del Directorio, o al vicepresidente del Consejo Superior.

acuerdo que había alcanzado el Consejo Superior algunos días antes. Por otra parte, en la entrevista en la que se trataron estos temas entre Magaz y los representantes de las compañías, este les había espetado que había llamado la atención del gobierno la curiosa coincidencia de intereses y argumentos de las compañías y algunos usuarios –refiriéndose a los banqueros presentes en el Consejo Superior–. Esto lo conocemos por una carta que el subdirector de MZA, presente en dicha reunión, envió a Maristany. En ella manifestó con indignación que se pudiera sospechar una cosa así, para acto seguido comunicarle cómo, a la salida de la reunión, se plantearon la oportunidad de que los banqueros acudiesen a hablar con Magaz. Decidieron que acudieran, sin necesidad de audiencia, en calidad de amigos personales de Magaz, Cifuentes y Ruiz Senén, para comentarle «el peligro que entrañaría la suspensión del acuerdo del Consejo Superior». Entre los consejeros era patente la inquietud y la sospecha de que se querían quedar con su dinero.

El 2 de enero Maristany escribió de nuevo a París y culpó fundamentalmente a Gil Clemente de ser el promotor de la revisión que el gobierno estaba efectuando sobre el acuerdo del Consejo Superior. Al mismo tiempo, aparecía recogido por primera vez, manifestó su pensamiento de que todo lo que pasaba se debía a lo que había hecho Norte, ya que con una parte de sus reservas había comprado el ferrocarril de Bilbao a Portugalete –aspecto sobre el que trataré en otro lugar– y, a mayor desgracia de las compañías, se había producido el fallecimiento de Machimbarrena «que tanto nos había ayudado».

Ante la ausencia de noticias oficiales sobre el particular a lo largo del mes de enero y, dados los intereses que había en juego, aunque no se disponga de ninguna referencia directa, hay que suponer la inquietud que existiría entre el accionariado y el reflejo que esto pudo llegar a tener en los distintos mercados bursátiles. Probablemente con el objetivo de apaciguar los ánimos apareció publicado en *El Pueblo Vasco* del día 20 de enero una nota enviada por Enrique Ocharán, que según se dice había sido remitida por telégrafo a todos los periódicos de Bilbao. Con ello se inició un cruce de acusaciones entre el representante de los intereses agrarios y los de las compañías ferroviarias. Teóricamente se trataba de instancias que se dirigían al presidente del Directorio, pero en realidad se publicaban con las miras puestas en la opinión pública; extremo que se escapa de los objetivos de este trabajo. Entre las críticas del primero estaba la de haberse constituido las reservas con los beneficios que las empresas habían obtenido gracias a los auxilios proporcionados por el Estado a través del aumento de las tarifas o de las ayudas para material o pagos al personal, en consecuencia no eran «sus reservas», sino recursos a reintegrar al Estado, antes de hablar de reservas, deberían restañar todas las deudas contraídas.

El gobierno publicó una Real Orden con fecha 26 de febrero en la que se solicitaba de las empresas una relación del importe de las reservas de cada compañía consignándose en ella, por separado, el de las destinadas única y exclusivamente a la amortización del capital acciones. Este matiz obedecía al énfasis con el que las empresas habían destacado la obligatoriedad que tenían de separar anualmente de los beneficios una suma que, agregada a los intereses compuestos y multiplicada por los años de concesión, diese la cantidad necesaria para que al término de esa, quedase amortizado el capital de la empresa. La respuesta a esta petición fue variada. Sólo conocemos la actuación de Norte y de MZA. La primera, interpretando que con ella el gobierno trataba

de resolver si las reservas debían aportarse al valor del establecimiento o quedar a la libre disposición de los accionistas, lo que hizo fue dirigir una instancia al gobierno solicitando la suspensión del ingreso de la compañía en el régimen del Estatuto, si se le coartaba la libertad de disponer de las reservas, hasta que otra Junta General de Accionistas, conociendo los cambios en las condiciones, decidiese de nuevo.

MZA envió los mismos datos que ya había enviado al solicitar el ingreso e hizo constar que no disponían de una única reserva destinada a la amortización de las acciones y que todas ellas podían, si llegaba el caso, utilizarse con ese objeto si así lo acordasen los accionistas.

Ambas resoluciones son, a mi parecer, y de cara a defender los intereses de las empresas, francamente buenas y coherentes con la línea argumental empleada hasta entonces. Desconozco el efecto que en el Directorio pudo tener el que una de las grandes empresas del país efectuase esa suerte de plante y el que la otra comunicase que no efectuaba diferencias en la aplicación de sus reservas. El objetivo del gobierno parece más o menos claro. Trataría de efectuar una solución intermedia, ni todas las reservas para las empresas, ni nada para el Estado, pero las compañías, como se ve, lucharon hasta el final en la defensa de estos recursos¹⁰⁹. Esto tenía lugar a mediados del mes de marzo de 1925.

Hasta el 27 de junio de ese mismo año no disponemos de más referencias en la documentación sobre este particular. Con esa fecha se publicará una Real Orden en la que se decía que, efectivamente, las reservas de las compañías continuarían figurando como tales, pero las compañías no podrían disponer de ellas para repartirlas como beneficio a los accionistas hasta el momento de liquidar el Estatuto por rescate o reversión. Asimismo se preveía la posibilidad de intervención del Estado en la administración de esas reservas, que debían estar constituidas por valores de fácil realización¹¹⁰.

Norte solicitó una primera aclaración de dicha Real Orden mediante una instancia dirigida al presidente del Directorio, el día 13 de julio. Desde el Directorio contestaron a dicha petición mediante la Real Orden de 5 de agosto, diciendo que no se precisaba ninguna explicación, al ser claros los términos utilizados. Para Norte se había alterado un punto sustancial del Decreto-Ley de 12 de julio, cual era la libre disposición por los accionistas de las reservas. En cualquier caso había algunos puntos oscuros que también reflejó MZA en un informe de uso interno, recogiendo además que la actitud a manifestar en el Consejo Superior debía ser de «enorme prudencia y diplomacia, no manifestar claramente su opinión sobre el tema, limitarse a decir que no era lo que ellos habían planteado y que ayudarían en la tarea de fijar el capital provisional de cara al

¹⁰⁹ Según lo aportado en el momento del ingreso, Norte había estimado dichas reservas en 134,2 millones y MZA en 82,2. La *instancia-plante* de Norte venía firmada por todo el Consejo de Administración, que en 1925 estaba compuesto por 26 miembros de lo más escogido de los mundos de las finanzas y la industria. Absolutamente abrumador.

¹¹⁰ En C/213/485 texto de la Real Orden. El expediente lleva por título o referencia “Instancia y resolución sobre la libre disposición de Norte de las cantidades reservadas de los beneficios dentro del nuevo régimen ferroviario”.

ingreso en el nuevo régimen»¹¹¹. Similar a la adoptada por el Estado en cuanto a no manifestar claramente su parecer.

¿Cuáles eran los puntos oscuros que hacían sospechar y llenaban de zozobra a las empresas? Además de lo señalado, también necesitaban saber si lo regulado afectaba a las reservas constituidas o a las por constituir a partir de la entrada en el nuevo régimen; no menos inquietante era esa cualidad que debían de tener de estar constituidas en valores de fácil realización, pues hacía concebir sospechas de que quisiesen afectarse a las contingencias del nuevo régimen para utilizarlas en caso de que algún ejercicio se liquidara con pérdidas, lo que les llevaba a insistir en la necesidad de distinguir entre las constituidas antes del ingreso y las realizadas con posterioridad. En caso de déficit, este se habría producido en los años del consorcio y esos recursos no formaban parte del mismo al haber sido excluidos del valor de las empresas. ¿Que ocurriría con los intereses devengados? ¿También debería administrarlos el Estado? En opinión de las empresas todas estas cuestiones entraban en flagrante contradicción con el espíritu que destilaba el Decreto-ley de 1924.

Es fácil entender que este frente abierto con el gobierno hacía forzoso prever la apertura de otro con los accionistas, quienes solicitarían las explicaciones oportunas sobre lo que ocurría con sus inversiones. Esto complicaba la postura y estrategia más adecuada que los Consejos de Administración debían seguir en sus relaciones con el gobierno: desde la prudencia, por si la resolución de las dudas se hacía del modo menos favorable a los intereses de las empresas, a la discrepancia para, al menos externamente, contentar al accionariado. De hecho, quizá esa sea la causa de que, en las Juntas de Accionistas que se convocaron al final de ese verano de 1925, buscasen prioritariamente la ratificación de las medidas adoptadas por el Consejo y el respaldo para poder realizar cuantas actuaciones se considerasen necesarias con el fin de «salvaguardar los intereses de la compañía», es decir, la adhesión unánime de las Juntas al parecer y obrar del Consejo. Pretensión lógica ante la actitud tan expeditiva mostrada por el gobierno al desautorizar resoluciones adoptadas por mayoría en el seno del Consejo Superior, como habían sido por ejemplo la de las reservas y la petición de emisión de obligaciones efectuada por Norte y Andaluces.

De nuevo se produjo un íterin hasta abril de 1927, ya dentro del período provisional. En ese momento Norte solicitó de nuevo explicaciones sobre la mencionada R. O. de 27 de junio de 1925. Esta vez sí obtendría una respuesta por parte del nuevo encargado del gabinete de la etapa del Directorio civil. Vino por la R. O. de 4 de mayo de 1927 que efectivamente reconocía la diferencia existente entre las reservas constituidas antes del Estatuto y las que se pudiesen constituir con posterioridad. Quedarían muchos flecos por perfilar a partir de esta disposición, pero se convierten ya en cuestiones menores dentro de todo el proceso nacionalizador¹¹².

Una de las interpelaciones de la que los de Norte nunca se defendieron en profundidad fue la de haber comprado el Bilbao-Portugalete con fondos procedentes de

¹¹¹ C/203/390 “Correspondencia sobre la resolución tomada por el Consejo Superior acerca de las reservas de las compañías”. Junio-julio de 1925.

¹¹² Para el texto de la R. O. Junta Superior ... (1940), t. II, p. 42.

beneficios no repartidos; pasaron por ello como sobre ascuas. En el fondo lo único que dijeron, no se les podía negar, es que habían hecho con las reservas lo que habían querido y que estas no habían desaparecido, ya que los títulos comprados formaban parte del Activo de la compañía. Además se defendían diciendo que «con la adquisición de esos valores se había realizado un buen empleo de fondos y un importante servicio a la región de Bilbao». Nada se aclaraba sobre el precio de dicha compra, que sí recogía el folleto publicado por los agrarios. Según estos se habían pagado 1.350 pesetas por acción, mientras que su última cotización había sido de 625. Un aspecto importante, también destacado en la instancia agraria, ese ferrocarril no había entrado en el nuevo régimen ferroviario. Se me escapa el significado profundo de esta adquisición para lo cual, por otra parte, haría falta un mejor conocimiento de la compañía que lo había explotado hasta entonces¹¹³.

2.6.1.3. El paso de uno a otro período

El ingreso de las empresas en el régimen abierto por el Estatuto se verificó en enero de 1926. La R. O. de 31 de diciembre de 1925 disponía el ingreso en el régimen de las compañías ferroviarias que lo habían solicitado y se incluía en ella el capital real del concesionario. Se iniciaba, al día siguiente, el período transitorio que duraría tres meses. El Estado necesitó ampliarse el plazo para poder cumplir con los objetivos previstos para estos tres meses, principalmente por cuanto afectaba al régimen de tarifas. De otra parte en la disposición transitoria séptima se señalaba que si las tarifas que iban a emplearse en el período provisional no se fijaban en los tres meses del transitorio, se facultaba a las empresas para elevar sus tarifas hasta las máximas legales de su concesión, de ahí la prórroga que se marcó el ejecutivo. El 30 de junio, cuando vencía el plazo, se llegó a un acuerdo, tras un proceso en el que nos detendremos, que quedó reflejado en el Real Decreto-ley de 8 de agosto de 1926, tan importante como el que dos años antes inauguraba el régimen provisional.

¿Qué pasó en estos seis meses?¹¹⁴ Cuando se estudie el Consejo Superior se verá que a estas alturas habían cambiado los representantes de algunas delegaciones, en particular los del Estado y usuarios. Entre otros había desaparecido Gil Clemente, el cambio fue a mejor para las empresas, al menos en cuestión de formas. El inicio de la prórroga puso sobre el tapete la controvertida y difícil cuestión de las tarifas. Muy pronto la delegación del Estado, mediante diversas fórmulas que no vienen al caso, dejó clara su posición de que, en unas compañías por unos motivos –en las grandes, por no ser necesario– y en

¹¹³ A las referencias que aparecen en el texto de Matesanz y Garrido habría que añadir la moción que presentó Gil Clemente en el Consejo Superior a finales de noviembre de 1924 en donde solicitaba a Norte que aclarase con qué fondos se habían adquirido esos valores; fue quizá esta la excusa para montar toda la cuestión sobre las tarifas que hemos estudiado. C/203/396 “Mociones elevadas por el vocal de la Delegación del Estado al Consejo Superior”. 24-27 de noviembre de 1924.

¹¹⁴ Para ello utilizaremos básicamente la documentación publicada en Junta Superior...(1940), t. II, pp. 49-97, ya que la que procede del archivo de MZA es confusa, desordenada y en exceso detallista para lo que nos interesa de este corto período cronológico. Aun con todo disponemos de dos expedientes de más importancia: C/204/441 “Estudios y conclusiones sobre el cálculo del coeficiente de corrección de tarifas para el período provisional”. 20 de abril a 4 de julio de 1926 y C/212/447 “Expediente de la fórmula adoptada por el Consejo Superior de Ferrocarriles en relación a las tarifas que deben aplicarse al período provisional”. Mayo de 1926 a junio de 1927.

otras –en las pequeñas por la competencia de «los autocamiones por carreteras paralelas o porque transportan principalmente mercancías de bajo precio»– por otros, en ninguna se aumentarían las tarifas.

Tengo noticia de una primera entrevista con la representación del Estado en el Consejo, el día 20 de abril de 1926. En ella esta mantuvo cuatro puntos: 1º) cuál sería el modo de calcular el rendimiento de una empresa para comprenderlo en las tarifas del período provisional; sin que en la reunión se expresase ninguno. 2º) La aplicación a un fondo común de las reservas que se formasen dentro del nuevo régimen. 3º) Parecía conveniente aplazar la concesión de los fondos necesarios para el pago de los atrasos de la jornada de ocho horas hasta que se precisase el modo de pagar a los interesados. Era una primera forma de decir que no se aumentarían las tarifas. Y 4º) se manifestaba la imposibilidad de aumentar las tarifas para compensar el anticipo y los gastos de la jornada de ocho horas.

La contestación de las compañías se produjo sin demora. En una nota enviada por MZA al conde de Guadalhorce, se le recordaba que «se estableció como fundamento esencial del Nuevo régimen, que los ferrocarriles, con las tarifas elevadas hasta donde fuese necesario (subrayado en el original), se habrían de bastar a sí mismos cubriendo sus gastos de explotación –incluidos los de la jornada de ocho horas corrientes y atrasados–, sus cargas financieras, una remuneración al capital real de las empresas y una amortización para los capitales que aportase el Estado para obras y material». Continuaban señalando que si esto no se hacía así, tanto la representación del Estado en el Consejo Superior, como el propio gobierno habrían faltado al Estatuto. En verdad era como decían y por eso hemos reseñado que el Real Decreto de 8 de agosto fue tan importante como el del 12 de julio, en cuanto a la transformación del espíritu de este que supuso aquel. MZA responsabilizaba al gobierno de la situación próxima a la quiebra en la que se colocaría a la empresa como consecuencia del incumplimiento de lo más esencial del régimen de julio. Llegarán a admitir como suficiente una elevación entorno al 6 u 8 por ciento. Sin ella sólo cabía una solución, que era la de la prórroga indefinida del período transitorio con la continuación de los anticipos para personal¹¹⁵. De otro modo, en el momento en que entrasen en el período provisional, cesaría el derecho de aplicación del aumento del 15 por 100 y de recibir el anticipo para el personal.

Se realizaron muchos dictámenes con los que se trataba de sentar las bases mediante las que se procedería a efectuar las correcciones necesarias sobre las tarifas que presidirían el período provisional. Desde dictámenes particulares efectuados por representantes de las empresas y por los del Estado, a otros efectuados por determinadas secciones del Consejo Superior, como fue el caso del elaborado por la Sección de explotación comercial. A este escrito le fue puesta una enmienda por la Delegación del Estado y, aunque no tengamos una certeza absoluta de lo que ocurrió a lo largo de ese lapso de tiempo de tan sólo unos días por la premura con que se tuvo que trabajar, sí sabemos que se nombró una comisión especial que estuvo formada, en representación del Estado, por el marqués de Benicarló y Juan Barceló; las compañías lo estaban por Rafael Coderch de MZA y Escoriaza de Norte; los usuarios contaron con Luis Olariaga

¹¹⁵ Tanto lo tratado en la reunión como la nota de MZA al ministro, en C/204/441.

y el Conde de Caralt y los obreros con Sánchez Ferrer. Su dictamen fue el definitivo y sobre él, el gobierno formalizó el Real Decreto-ley del 8 de agosto con ligeras modificaciones. Como se decía en la introducción a las conclusiones que habían obtenido, aceptaban el criterio de la Delegación del Estado expuesto en la enmienda de «no proponer elevación alguna en las tarifas que actualmente aplican las compañías, pero al mismo tiempo entiende debe prevenir desde ahora la contingencia de que en alguna o algunas compañías la supresión de los anticipos del Estado sin elevar las tarifas, pueda perturbar la normalidad de la explotación ferroviaria»¹¹⁶. Una redacción de compromiso capaz de satisfacer a todas las partes en conflicto.

Entre este dictamen final y aquello sobre lo que se había empezado a trabajar en el mes de abril, existieron algunas diferencias que no desagradaron en demasía a las empresas y tampoco a los usuarios. MZA el 2 de julio acordó en el Consejo de Administración que, aunque la fórmula convenida era contraria al Estatuto, la votaban para evitar males mayores. El 4 de julio *El Sol* publicaba un artículo en el que daba noticia de que se reducirían los anticipos porque se esperaba un aumento del tráfico. Aprovechaban en él para alabar el régimen del consorcio, al Consejo Superior por el trabajo desarrollado y a Luis Olariaga, como miembro del Consejo y colaborador habitual del periódico.

La solución aprobada contaba con la desaparición del anticipo, pero mantenía –durante el período provisional que concluiría el 31 de diciembre de 1928– las bases de percepción aplicadas a las tarifas en ese momento, es decir, subsistían sin variación las tarifas que no estaban afectadas por el recargo y las restantes continuarían elevadas en un quince por ciento, de acuerdo con el R. D. de 26 de diciembre de 1918. Se preveía además el socorro de la Caja Ferroviaria para aquellas empresas que obtuviesen productos brutos inferiores al promedio de los obtenidos en el trienio 1923-1925, en un porcentaje que quedaba determinado. Las que los obtuviesen superiores ingresarían un porcentaje del exceso en la Caja Ferroviaria. Otra base, la octava, prescribía que para este trienio que se abría, no se computarían rendimientos al capital del Estado.

Los artículos del Real Decreto-ley eran idénticos a los de esta propuesta, si bien añadían un artículo décimo en el que se concretaba más el caso de las compañías que hubiesen logrado beneficios líquidos superiores al promedio de los del último trienio, por haber mejorado su coeficiente de explotación. Dichas empresas podrían disponer de ese aumento de utilidad sólo para aumentar los fondos de reserva y hasta una suma que representase, como máximo, el 10 por 100 de la cantidad que como promedio anual hubieran destinado a ese mismo fin en el último trienio. Lo que excediese de ese porcentaje se ingresaría en la Caja Ferroviaria.

En consecuencia, dos artículos trataban sobre el caso de los resultados positivos por encima del promedio de los tres últimos años, el tercero y el décimo. Las diferencias entre ellos eran sustanciales y también lo eran las consecuencias que se derivaban para las empresas, en particular las grandes, quienes enseguida se percataron de ello. En el primero de los casos se hablaba de un excedente calculado sobre los productos brutos y

¹¹⁶ La publicación de la Junta Superior... (1940), omite la mayor parte de los dictámenes y en concreto este, que fue el definitivo, con fecha 29 de junio de 1926 y que se encuentra en C/204/441.

en el segundo sobre productos líquidos mejorados como consecuencia de una reducción del coeficiente de explotación. Dicha reducción podía derivarse de una disminución de los costes de explotación o de un incremento de los productos brutos, que evidentemente no tenían el mismo significado, aspecto que no está claro que hubiese percibido el legislador, si bien con el objeto de provocar el descenso de los costes de explotación de las compañías –ya se verá más adelante su relevancia– había decidido que el 70 por 100 de los costes de renovación de vía se incluyesen dentro de la cuenta de primer establecimiento y no como costes de explotación, el primer concepto no se incluía entre los que constituían el coeficiente de explotación, con lo cual este descendería y las posibilidades de procurar ingresos para la Caja Ferroviaria se incrementarían.

Las grandes, en definitiva, venían a considerar que se les menoscababa el estímulo para mejorar su gestión, haciéndose más sencillo el recurso a los auxilios que se pudiesen recabar de la Caja Ferroviaria, que provocar una reducción de los costes de explotación o que lograr un incremento de la capacidad de transporte para engrosar los productos brutos. Menos atrayente aún resultaba esta última opción, puesto que en este caso todo excedente iría a parar a la Caja Ferroviaria. ¿Cuál sería la consecuencia lógica de esto? Que a las grandes, aquellas en las que el tráfico crecía, les convenía no reducir el coeficiente de explotación, es decir, imputar a la cuenta de explotación todos los costes que con algún fundamento pudieran cargarse a dicha cuenta. No sabemos con certeza si se hizo o no así. Este tipo de cosas no se acordaban, quedaban en el fuero interno de las empresas. Por los datos disponibles, que aparecerán recogidos en el apartado tercero de este capítulo, no se aprecia ni en Norte ni en MZA con claridad nada que nos pueda llevar a pensar que se actuó conforme a como hemos señalado. En ambas el coeficiente de explotación aumentó en 1927 respecto a 1926, pero después volvió a descender y respecto al promedio de los tres años anteriores, en Norte aumentó en dos puntos y en MZA disminuyó prácticamente en uno. Quizá haya que pensar que, o bien prescindieron de estos aspectos y los consideraron menores dentro de los problemas que les afectaban o quizá tenían menos control sobre los aspectos relacionados con la explotación como para poder disponer a su antojo de determinadas variables.

2.6.2. El período provisional

Antes de que dicho período hubiese iniciado su andadura ya era tomado con cautela. En una Junta de Accionistas de Norte se decía que, conociendo ya las cantidades que se habían admitido como valor del establecimiento y capital real fijado a la compañía, cabía pensar que la aplicación del Estatuto conduciría a una remuneración razonable del capital –cierto que tampoco en un informe presentado a los accionistas se podía reflejar otra cosa, soy consciente de la limitación de uso de dicha información– con la condición de que las tarifas se fijasen en la cuantía necesaria para cubrir las atenciones previstas en el Estatuto. Pero como se preveían posiciones encontradas respecto a este último punto –tal y como ha quedado reflejado en las líneas anteriores– y dada la negativa, también referida, para realizar una nueva emisión de obligaciones, podría ocurrir que el aumento de tarifas que se aprobase no aportase los capitales necesarios. Todos estos elementos peligrosos infundían «un justificado temor de aceptar un régimen en el que la compañía

enajena parcialmente su libertad de acción, quedando compartida la gestión de sus intereses con una entidad sobre la que no tiene acción decisiva»¹¹⁷. Los acontecimientos ya narrados nos permiten conocer que no se concedió autorización alguna para incrementar las tarifas.

Ya he tratado sobre el accidentado modo en que se llegó al Real Decreto del 8 de agosto. Maristany dijo de él en un Consejo de Administración que lo que se había tratado era de «mantener durante el período provisional el mismo estado económico que en promedio tuvieron las compañías en 1923-1925»¹¹⁸. Este Decreto era el que inauguraba oficialmente el período provisional, aunque se había entrado en él el día 1 de julio.

Como vimos la prensa se hizo eco de las situaciones vividas. En *El Economista* se publicó el 10 de julio un artículo sobre la determinación de las tarifas ferroviarias y *La Vanguardia* del 13 de agosto, al día siguiente de que lo hiciese la *Gaceta de Madrid*, llegó a publicar la parte dispositiva del Real Decreto, ¿a tanto llegaría el interés de la opinión como para publicar la legislación en la prensa periódica? He apuntado, pero tan sólo dispongo de este tipo de manifestaciones indirectas, que hubo de ser grande la incertidumbre sobre lo que ocurría en las empresas ferroviarias, no sólo en los mercados, sino probablemente también en las propias compañías ferroviarias: ¿cómo reservar parcelas de la inteligencia de los directivos para otros temas diferentes de las complicadas negociaciones que se seguían con los funcionarios públicos? La determinación de los conceptos de la base novena, la interpretación que cabía hacer de cada una de las bases y artículos que surgían de las diferentes regulaciones, la lucha por las tarifas, la lucha por las reservas, las relaciones con el Consejo Superior, y una larga retahíla de situaciones difíciles son algunas de las que hemos estudiado. Aunque como digo permanezca desconocida en qué proporción y cantidad, estas situaciones se reflejaron sin duda sobre la explotación de las redes e incrementaron los costes de transacción.

Visto con perspectiva histórica se puede decir que es a partir de este momento cuando se inicia la era ferroviaria de la Dictadura. Los tres años que comenzaban debían reflejar el concepto de ferrocarril diseñado por el régimen. En realidad, el período definitivo no sería sino la continuación y ratificación de lo que había comenzado a rodar en los años previos. Un supuesto aumento de los tráficos que se registraría en los tiempos por venir y los recursos que iba a proporcionar la Caja Ferroviaria hacían respirar entre los gobernantes un viciado aire de optimismo. Supuestamente las grandes compañías estaban superando la crisis económica de tiempos pasados. En la exposición previa al articulado, junto a los aspectos relacionados con las tarifas, se enumeraban una serie de consideraciones sobre las dificultades por las que algunas líneas atravesaban y se alentaba a la búsqueda de soluciones para esos casos especiales, entre las que se citaba la posibilidad de reducir costes por medio de agrupaciones oportunas u otras medidas. De igual manera, de ahí los artículos tercero y décimo, palpitaba la

¹¹⁷ C/204/416 “Correspondencia, recortes de prensa, sobre la celebración de la Junta Extraordinaria de accionistas de Norte”. Septiembre de 1925.

¹¹⁸ Reunión del 14 de octubre de 1926, en C/212/447.

preocupación de limitar de algún modo los beneficios de aquellas empresas con capacidad para obtenerlos. ¿Qué se hizo en estos tres años?

Tras del Reglamento vinieron unas normas para su aplicación en cuanto a la concesión de auxilios, que fueron aprobadas por el Consejo Superior en diciembre y ratificadas en febrero de 1927. Después, en julio de 1927, vendrían las normas para la aplicación del famoso artículo 10 del Real Decreto. El marco institucional, en su esencia, ya había quedado definido desde entonces para las empresas. No obstante las grandes resultaron parcialmente beneficiadas de estas normas que perfilaron algunas de las dudas que habíamos señalado en el epígrafe anterior¹¹⁹. Todas estas aclaraciones obedecían a la enorme diversidad de situaciones a las que había dado lugar el Estatuto para las compañías ferroviarias. Cada una podía realizar una lectura diferente de las numerosísimas bases o artículos que componían la prolija legislación ferroviaria.

Cabría entonces pensar, desde la perspectiva del Estado al menos, que a partir de esos momentos se habían dotado las condiciones de normalidad para desarrollar la explotación de las redes.

2.6.2.1. ¿Qué hicieron las compañías? ¿De nuevo planteamientos expansivos?

De entre los muchos aspectos que podrían abordarse dentro de este epígrafe, quizá haya uno que se antoja más llamativo. Se trata de la política, apoyada por el gobierno, de proceder a las fusiones de líneas por parte de compañías más fuertes. En este sentido las decisiones de Norte y de MZA difieren por completo. Ya hemos hablado algo de la adquisición de las acciones del Bilbao-Portugalete. Mientras eso sucedía en Norte, en el Consejo Superior se recibía una Instancia del Alcalde de Orihuela en solicitud de que la línea Murcia a Alicante y Torreveja, de Andaluces, pasase a depender de MZA, por el mal servicio que daba la compañía concesionaria. MZA respondió que no tenía «propósito alguno de adquirir la línea de Murcia a Alicante»¹²⁰. Esto, que no pasa de ser un ejemplo, sí que refleja una actitud de fondo según la cual la compañía no debía crecer a través de un incremento de las concesiones que explotase. Norte adoptó otra actitud radicalmente diferente en esos años –si bien es cierto que pareció rectificar al final– buscando algunas líneas que completasen su red en la zona noroeste. La mayor parte de ellas eran pequeñas explotaciones de escaso provecho económico, con las que al final no se hizo, pero a las que se aproximó manifestando su interés.

En julio de 1926 estallaron los rumores entre determinados administradores de MZA, de que Norte estaba entrando en negociaciones para hacerse con el Central de Aragón¹²¹.

¹¹⁹ Por no hacer excesivamente pesado todo este tema legislativo, me limitaré a reseñar en esta nota que, a efectos del artículo 10º, no se consideraron todavía como auxilios del Estado –de cara a su reembolso en las condiciones que se establecían en él– aquellos que se habían concedido durante el primer semestre de 1926.

¹²⁰ En C/204/423, donde no se ofrecen más detalles de los que he facilitado en el texto.

¹²¹ C/213/471 “Documentos sobre la adquisición de la compañía Central de Aragón por Norte”. La liebre, al menos por los datos disponibles, la levantó una carta enviada por Antonio Valenciano, miembro de los Consejos de Administración de MZA y del Central de Aragón, a Maristany. Como en otras ocasiones, para no multiplicar las referencias, y salvo advertencia en contrario, lo referido en el texto procede de este expediente. Julio-septiembre de 1926.

Todas las negociaciones se realizaron dentro del más escrupuloso secreto. Un secreto con filtraciones puesto que a Valenciano le llegaron los movimientos que se estaban emprendiendo y porque la prensa se hacía eco de las frecuentes entrevistas que el ministro de Fomento mantuvo con F. Boix. MZA se había planteado algunos años atrás la posibilidad de hacerse con esas concesiones, pero realmente para ella no tenía demasiado interés, salvo el de que no las tuviese Norte. Para Norte era diferente, puesto que cuando se estaba hablando de la construcción por el Estado del Santander-Mediterráneo, Bilbao quedaba fuera y también las líneas que unían Bilbao y el valle del Ebro, en poder de Norte. La adquisición del Central significaba la posibilidad de unir Valencia y Bilbao sin abandonar las líneas de Norte. Esa compañía estaba en manos de capital belga, de forma mayoritaria por la *Société Générale pour favoriser l'Industrie National* que fue a quien se dirigieron determinados banqueros de Norte para iniciar las negociaciones. Al parecer, en un principio, haciéndoles llegar el rumor de que el Estado podría rescatar de oficio las concesiones de la compañía para después ofrecerlo a Norte o a MZA, quizá con el objeto de forzarles tanto a reducir el precio de venta a los intereses españoles, como a realizar la venta. El intento de los belgas de aclarar de donde partían los rumores y el interés por la línea fue lo que facilitó las primeras confusas noticias –que comienzan a apuntar al vizconde de Escoriaza como su promotor– entre la representación de los banqueros en Norte, tanto bilbaínos como catalanes. En un primer momento en MZA la operación fue considerada, en palabras de Maristany «una jugada de nuestros buenos amigos», supongo que se referiría a Norte, si bien nada debían hacer pues no estimaba que supusiese un perjuicio sensible para MZA, ante la variada intervención del Consejo Superior, así como la condición que los belgas habían manifestado de imponer un precio elevado.

Una vez realizada la compra de las acciones por Norte, en los primeros días de septiembre de 1926, Escoriaza pidió a Valenciano, en nombre de los consejeros de Norte, que continuase en el cargo de administrador del Central. Este había expresado su intención de dimitir por la contradicción que significaría estar en el Consejo de la competencia de MZA, ya que para él «MZA siempre sería lo primero». El vizconde le manifestó entonces que no pensaban en realizar transferencias de concesiones del Central a Norte, «ni modificación alguna en la marcha y administración del Central, que se explotará con independencia de la red de Norte y seguirá viviendo fuera del Nuevo Régimen; habiendo de reducirse el cambio, a que el paquete de acciones del Central, antes pertenecientes a unos señores, ahora pertenecerá al Norte. El Norte no se propone luchar ni perjudicar a MZA sino, antes al contrario, quiere marchar de acuerdo». Valenciano siguió en el consejo del Central.

La venta del Central –Calatayud-Caminreal-Valencia y Cariñena-Zaragoza– que comprendía las minas de hierro de Tierga, se hizo por 57 millones de pesetas, según datos que le facilitó a Valenciano, Eduardo Garre, de Norte, que pasaba a ser administrador-delegado del Central. Para unir directamente Valencia con Zaragoza, faltaba por construir el tramo que, desde Caminreal, empalmase con Cariñena, Norte obtuvo su adjudicación por R. O. de 23 de septiembre de 1927¹²².

¹²² Según se dejó constancia en el Proyecto para la Memoria a presentar en la Junta General Ordinaria de mayo de 1928. En Cordero y Menéndez (1978), p. 259, se da noticia de que esa línea se abrió al tráfico en 1933.

Para más datos sobre el proceso hemos de recurrir a la información que proporcionó la prensa periódica. *El Sol* recoge la noticia algunos días después de que esta se produjese, el 18 de septiembre de 1926, refiere también la cantidad de los 57 millones y añade que proceden de las reservas de Norte. El proceso fue estimulado por el Consejo Superior, si bien considero que sería más exacto decir que lo fue por el gobierno. Lo califican de excelente negocio para Norte y ofrecen alguna información sobre la estructura financiera del antiguo Central. Esta compañía estaba constituida por un capital acciones de 19.656.000 pesetas, en el que se diferenciaban 19.312 acciones privilegiadas y 20.000 ordinarias. Las obligaciones representaban 12.430.400 pesetas. En fondos de reserva tenía 6.048.000 pesetas y en los últimos años había repartido los siguientes dividendos a los accionistas: en 1917 el 5 por 100, 1918 el 6 por 100, 1919 el 7 por 100, 1920 el 7 por 100, 1921 el 8 por 100, que fue el dividendo que se repartió en los tres años siguientes, para llegar a repartir el 10 por 100 en 1925.

El Debate retrasó hasta el 24 sus referencias al evento y tituló el artículo: «¿Hacia una unificación ferroviaria?». Donde se manifiestan partidarios de las políticas de fusión de líneas que propugnaba el gobierno y que habían llevado a cabo Norte y MZA a finales del siglo pasado. Según el columnista esta política había tenido que abandonarse por las desfavorables condiciones por las que después atravesaron sus economías. En consecuencia si esto renacía, al menos en Norte, era manifestación de la recuperación de las finanzas de las empresas, pues esta empresa se habría hecho, disponiendo de sus reservas, con la línea Silla-Cullera; Bilbao-Portugalete y el Central de Aragón. De la primera de estas tres no disponemos de referencia alguna.

La Semana Financiera, el 1 de octubre daba noticia de que el 29 del mes anterior, Norte había entregado en la caja del Banco Internacional de Industria y Comercio los 56.447.150 pesetas del precio del Central a disposición de las entidades belgas y adelantaba que, en su política de expansión, había manifestado interés por el Salamanca-Frontera portuguesa y por el Ávila-Salamanca.

¿Qué más podemos decir? Con los datos proporcionados por la documentación directa consultada, aquí habría terminado todo. Norte pagó unas 1.450 pesetas por cada acción del Central, de valor nominal 500 pesetas y se nos escapan bastantes *flecos* del tema en cuestión: ¿por qué hicieron esta adquisición?, ¿qué tiene que ver con la polémica sobre las reservas que ya hemos tratado?, ¿entonces por qué esta vez lo aprobó el gobierno, hubo algún cambio sustancial de criterio con la llegada del Directorio Civil?, ¿es verdad que no se quería hacer competencia a MZA? Lo cierto es que efectivamente Norte, tal y como anunció desde un principio Escoriaza, nunca se incorporó las líneas del Central, sino que todo apunta a que se trató de una empresa independiente jurídicamente de Norte, pero controlada por los mismos administradores¹²³. Cabría pensar que se trató de un modo de diversificar las inversiones

¹²³ Componían su consejo de administración en 1928 las siguientes personalidades: presidente: marqués de Alonso Martínez. Vicepresidentes: marqués de Urquijo y José Joaquín de Ampuero. Administrador delegado: Eduardo Garre. Secretario: Juan Rózpide. El resto de los administradores eran: Félix Boix, Ramón de la Sota y Aburto, Juan Sánchez de León, Venancio de Echevarría, vizconde de Escoriaza, Tomás Urquijo, conde de Gamazo, conde de Torroella de Montgrí, Domingo de Epalza, Valentín Ruiz Senén, Julio de Arceche, Antonio Valenciano, barón de Satrústegui, Enrique de Zárata y el marqués de Caviedes.

adquiriendo una empresa entonces rentable, fuera del régimen del Estatuto, de reducidas dimensiones pues explotaba una red de 299 km., con un coeficiente de explotación más bajo que el de las grandes y cargas financieras muy reducidas hasta 1931, momento en el que pasaron de 400.000 pesetas a 2,8 millones aproximadamente, para continuar creciendo hasta el final¹²⁴. Dentro del ámbito especulativo cabría pensar también, como otro de los factores que pudieran explicar este desembolso, –sin demasiado fundamento– sería la búsqueda de la protección de sus líneas frente a la competencia que supondría el Ontaneda-Calatayud. Pero si fue este el motivo no se entendería el apoyo y ánimo recibidos del gobierno para la finalización de esta operación, salvo que a este le fuese suficiente para manifestar el aliento que la empresa pasase a manos nacionales. No he encontrado referencias de esta adquisición en la bibliografía.

Este proceso emprendido por Norte, no dejó las cosas igual que antes de que se iniciase y, al menos entre ciertos administradores de MZA, surgió cierta rivalidad e inquietud por cómo sería interpretada la postura de pasividad adoptada entre los accionistas. Junto a esto provocó en el seno del Consejo de MZA, la duda sobre la oportunidad y motivos que llevaron a Norte a la adquisición, descartándose en parte el de ir contra ellos, así como la necesidad o no de cambiar de criterios respecto a este tipo de políticas. Pronto se le planteó ya más concretamente este dilema, en parte por lo que pudiese significar de contrapunto a Norte: ¿Debía MZA comprar o fusionarse con Andaluces? El Comité de París manifestó su parecer negativo a esta sugerencia que le había sido hecha a Maristany¹²⁵. MZA veía en esa posibilidad muchos más inconvenientes que ventajas.

Al poco tiempo surgió una nueva alternativa, la de la anexión del Madrid a Cáceres y Portugal. Resultó mucho más delicado que el caso anterior por muchos motivos, entre otros porque fue comunicado a Norte y MZA de forma oficiosa y del mismo modo se les hizo saber que era propósito del Rey y del gobierno que la compañía de MCP y del Oeste (Plasencia-Astorga) desapareciese y se repartiesen sus líneas entre las dos grandes. Norte manifestó estar dispuesta a asumir todas las líneas, si bien, «por deferencia», no veía inconveniente en que MZA explotara las líneas de MCP y ellos los ferrocarriles del Oeste. Pienso que, aunque ninguno de los dos casos se concretase después, el proyecto resulta del máximo interés en esta etapa que vendría a ser buque insignia de la política ferroviaria de la Dictadura y, en particular, por las interesantes ideas que surgieron sobre la estructuración de la red ferroviaria nacional. El resultado final nada o muy poco tendrá que ver con el cariz que fueron tomando los acontecimientos a lo largo de finales de 1926 y hasta el verano de 1928, pues el proceso se cerrará, al menos parcialmente, con la creación de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. Esta oferta debió contribuir en Norte a que pensasen

¹²⁴ Cfr. Junta Superior...(1940), t. IV, pp. 28-31.

¹²⁵ Carta de Lisle a Maristany el 16 de octubre de 1926, donde le dijo que no y que no cambiaría fácilmente de opinión «serían precisas circunstancias muy extraordinarias y condiciones muy excepcionales para que cambiase de parecer». Sin embargo sí se manifestó favorable a la adquisición de una mina. A esto último serán los administradores nacionales los que se opongan, si bien estudiaron la posibilidad de hacerse con la de Sabero. Cfr. igualmente C/212/451 “Correspondencia entre César de la Mora y Maristany sobre la adquisición por Norte de la Central de Aragón y posible adquisición de nuevas líneas por MZA”. Septiembre-octubre de 1926.

en la posibilidad de ampliar su primitiva red a costa de pequeñas concesiones en el occidente peninsular que le brindarían el dominio absoluto sobre el tráfico ferroviario en la mitad septentrional de la península.

Las empresas, o al menos así lo manifestó MZA, se veían impulsadas a hacerse con unas líneas muy poco interesantes desde el punto de vista de la explotación por el hecho de complacer al gobierno y de no ser acusadas de obstruir sus decisiones. Además, y ya en concreto en el caso de MZA, contemplaron otra serie de circunstancias particulares que podrían hacer necesario pasar por ese aro. Para esta, si Norte aceptaba y ellos no, por una parte serían los únicos obstruccionistas, pero por otra se daría mucha ventaja a la competencia, en concreto no interesaba nada que Norte se hiciese con la línea Madrid-Cáceres, que sí competía directamente con la suya de Badajoz. A estas desventajas se añadían las habituales respecto a la desigual situación del personal que había que asumir y que pronto querría estar en las mismas condiciones que el de MZA, y las fuertes inversiones a realizar en material motor y en la propia infraestructura, por otra parte bastante abandonada. Una desventaja, de las no habituales, la constituía el hecho de que «ciertas comarcas estuviesen invadidas por el paludismo», además de atravesar regiones pobres¹²⁶. Además, en este caso, se trataba de descomponer una red y no de anexionarse una compañía completa; los problemas que se derivaban de ello resultaban más engorrosos de resolver, entre otros y no de menor importancia, el del personal cualificado de la compañía que se fragmentaba. La respuesta dada desde París incidía en el poco atractivo que tenía el proyecto, si bien se reflejaba el sentir de que podía haber un serio inconveniente en dejar que Norte cogiese toda la red. En el caso de tener que llegar a hacerse con la empresa, el modo de que este se realizase sería por una cesión realizada por el Estado una vez que este hubiese rescatado la empresa. Norte y MZA entregarían un canon anual al Estado. Como es obvio esto dependería de la cuantía de dicho canon y de si existían perspectivas razonables de poder obtener dicha cantidad a partir de la explotación de las nuevas líneas; este extremo es el que vieron más difícil de lograr.

La cuestión que estaba de fondo era la de la estructuración de la red ferroviaria que pretendía realizar el gobierno. Esa idea, en estos momentos, se asentaba sobre el principio de que dicha estructuración se realizaría entorno a dos grandes compañías que agrupasen a las restantes y que serían Norte y MZA. Si MZA no aceptaba, se enfrentaría al gobierno y además, cuando este régimen se desbaratase y volviesen a surgir las condiciones más reales de competencia, contaría con una red desequilibrada en su magnitud respecto a la más grande de Norte. Por otra parte consideraban también el efecto que una negativa en ese sentido pudiera causar entre los accionistas, puesto que estos intervenían ya más activamente que antes en la gestión de la compañía¹²⁷.

¹²⁶ Como siempre y para no aumentar el número de referencias y notas, la información de que hacemos uso en estas líneas se encuentra en C/213/479 “Reparto de las líneas de la compañía de MCP y del Oeste de España entre MZA y el Norte”. Enero de 1927 a Junio de 1928.

¹²⁷ Un problema típico de los conflictos entre propiedad y control, sobre el que he tratado con algún detalle en otro trabajo (1997). Recordaba Tedde (1996a), p. 276, que al ser estas empresas Sociedades Anónimas, las decisiones de expansión podían ser tomadas por el equipo directivo, pero debían ser refrendadas por la Junta de accionistas y, sobre todo, en el mercado financiero.

No sé con absoluta certeza lo que aconteció respecto a este problema entre marzo y mayo. En el mes de marzo la postura del gobierno era la ya conocida y debió proceder a redactar un proyecto que ratificase esa decisión, si bien desconocemos los extremos del mismo, pero fueron los representantes del Orense-Vigo quienes, enterados del propósito de repartir las líneas del Oeste, movilizaron a los banqueros gallegos –desconozco de quien se trataba– que debían tener ascendiente sobre Calvo Sotelo, para recabar en su favor la línea de Plasencia a Astorga o de Zamora a Astorga cuando menos. De este forcejeo fue de donde surgió el plan de constituir una red o compañía del Oeste con todas las líneas de MCP, del MZOV, de Medina del Campo a Salamanca, de Ávila a Salamanca –cuya construcción estaba recién finalizada por el Estado–, de Salamanca a la frontera portuguesa, de Betanzos a Ferrol y por último la de Zamora a Orense y Santiago, también construido por el Estado, confiándola a la compañía de Orense a Vigo, que había sido objeto de reciente adjudicación.

La situación descrita había cambiado la idea inicial prevista por el gobierno y se buscaba que todas las entidades interesadas en dichas líneas, llegasen a pactar la organización de la nueva compañía del Oeste. Norte había ido adquiriendo alguna concesión en esa zona tiempo atrás, compró las 40.000 acciones de la compañía que explotaba la línea de Salamanca a la frontera portuguesa¹²⁸, había solicitado en julio de 1927 que se le concediese la explotación de la línea de Ávila a Salamanca, en manos del Estado, con el objeto de facilitar los servicios directos entre Madrid, Salamanca y la frontera de Portugal, el Consejo Superior se negó a conceder dichos derechos de explotación, curiosamente la negativa se derivó del voto particular de los representantes de la delegación de las compañías en dicho consejo, puesto que la representación del Estado había cambiado en el último momento algunas de las condiciones de la adjudicación y quiso hacer que Norte asumiese las pérdidas que la línea llevaba en los dos años de explotación desde su inauguración. Parece asimismo que se hizo con el Medina del Campo a Salamanca si bien de este hecho no tenemos ninguna noticia directa, aunque se habría tratado de una operación con características similares a las estudiadas en casos anteriores: una vez compradas las acciones, se sustituían los miembros del Consejo de Administración por los banqueros y consejeros de Norte. Tampoco dispongo de datos suficientes como para afirmarlo con rotundidad, pero en la documentación de MZA, sin citarse nunca de modo expreso, se detecta cierto malestar por lo que definen como «pellizco» y que parece referirse a la venta que realizaría Norte de las acciones de esta última línea, «compradas por 18 pesetas y vendidas a 300»¹²⁹. Esto ha de tomarse con muchas cautelas, incluso las cifras de 18 y de 300 podrían reflejar “un modo de decir”. En cualquier caso, parece que Norte consiguió hacer negocio a consta de alguien, que no tuvo por qué ser el Estado, que sería quien comprase esas acciones, pues me inclino a pensar que cuando se produjo la nacionalización de la red, estas ya no eran de Norte. Lo fundamental sería conocer quien adquirió después las de la compañía del Oeste, cuyo valor nominal estuvo en 500

¹²⁸ Se le había autorizado a Norte la adquisición de dicha línea, en la sesión del Consejo de Ministros celebrada el 10 de junio de 1927, por la cantidad de 7.200.000 pesetas. En *Actas del Consejo de Ministros* (1992), p. 179.

¹²⁹ Carta de R. Coderch a E. Maristany de 28 de mayo de 1928, en C/213/479. Aunque no refiera ninguno de estos detalles, puede resultar conveniente confrontar el capítulo dedicado por Wais (1974) a la compañía nacional de los ferrocarriles del Oeste, pp. 389-409.

pesetas. Aunque después escriba algo más sobre esta empresa, se percibe la necesidad, para completar estos aspectos, de un estudio realizado con mayor profundidad y detalle. Espero que se entienda que no es este el lugar para efectuarlo puesto que si no, no se dejarían de abrir puertas dentro de cada uno de los apartados que emprendo y no habría modo de terminar.

Con todas estas situaciones en que se manifestaron intereses en conflicto, la idea del presidente del Consejo Superior –Morales– sobre el reparto entre Norte y MZA, tuvo forzosamente que cambiar. Manifestó entonces su pretensión de que esa compañía del Oeste pasase a ser satélite del Norte, quien habría de tener intervención predominante en el Consejo de Administración, pero como empresa pública. Su plan preveía que también MZA aportase algún representante a dicho Consejo. Idea que tampoco sedujo en MZA, pero que procedía directamente de Guadalhorce. Ese sería el satélite de Norte y para MZA habría otro que estaría formado –siempre dentro de los planes de Morales– por las líneas de Andaluces, Zafra a Huelva, Baza a Guadix, Lorca a Baza y Alcantarilla a Lorca. Pero este proyecto que contemplaba la anexión de Andaluces no convenció al ministro, al menos en un primer momento, pues a finales de septiembre era más partidario de agregar todas las líneas del Sur a MZA, que de crear una red del Sur de características similares a la recién nacida compañía del Oeste¹³⁰. Morales era también partidario de resolver el nudo de Valencia, pues según su entender correspondían a MZA las líneas de dicha región. Evidentemente aquí el problema sería Norte. Pero todos estos planes y proyectos, como muy bien percibieron los gestores de las empresas, iban para muy largo por las dificultades que su realización llevaba aparejadas y por las que empresas como MZA, sin ningún afán expansivo en ese momento, iban a poner de cara a retrasar en lo posible su materialización.

Supongo que fueron este tipo de discrepancias y dificultades, así como la proximidad de entonces al final de la Dictadura, las que impidieron que se ejecutasen algunas de las ideas concebidas. Morales había expresado, dentro de un núcleo reducido y de confianza, su convencimiento de que no pasarían tres años sin que la red del Oeste no quedase incorporada a la de Norte. Incluso había manifestado que Norte y MZA debían fusionarse sin perjuicio de constituir dos subgrupos autónomos a ejemplo de lo que sucedía dentro de MZA con la red antigua y la red catalana. Mientras, el ministro, parecía inclinarse por una estructuración en cuatro redes con clara orientación geográfica, que poco más o menos estaría representada por las zonas siguientes: Oeste, Centro-Norte, Centro-Sur y Este, y tampoco estaba definido con nitidez quién sería quien explotase cada una de ellas. Viendo estas circunstancias, se entienden también las precauciones en las empresas ante la política de estructuración, precauciones que quiero pensar que en Norte se manifestaron –independientemente de que existiesen otros motivos– mediante la adquisición de líneas en puntos muy diversos para dispersar su red, y en MZA en el afán por retrasar cualquier paso. Parece posible pensar que los efectos que se derivasen de la estructuración romperían el equilibrio existente entre las diferentes concesiones –el ideal de MZA era mantener para sí el statu quo, había manifestado Coderch a Morales–, lo cual para las grandes no tenía ningún sentido. De

¹³⁰ Carta de R. Coderch a Maristany de 22 de septiembre de 1928, en C/196/325 “Expediente sobre los trámites realizados por la compañía ante el ministro de Fomento sobre la estructuración y anexión de líneas”.

hecho, las anexiones de Norte no pasaron a formar parte de la Compañía de los ferrocarriles del Norte de España, sino que conservaron su propia personalidad jurídica.

Cuando se comenzó a hablar de la posibilidad de que Norte pasase en un corto plazo de tiempo a administrar la red del Oeste, surgieron de nuevo las dudas en MZA de los pros y contras que tendría la fusión con Andaluces, pensando sobre todo, como ya apunté, en que no existiese una gran desproporción entre los kilómetros que explotasen una y otra. Si se mantuviese la estructuración en cuatro redes, MZA no sería partidaria de la fusión, pero si eso era tan sólo un paso previo hacia una mayor estructuración e incluso hacia la red única, entonces a MZA le compensaría incrementar el número de kilómetros de explotación y la red de Andaluces le colocaría, indiscutiblemente en el primer puesto. Sin embargo, las pegas eran muchas, entre otras y muy interesante, la del modo en que se procedería a dicha fusión. MZA no era nada partidaria de entregar acciones de la compañía, pues equivaldría a tener la posibilidad de perder el control de la gestión de la empresa, aspecto que defendió siempre por encima de cualquier otra cosa. Si hubiese que dar alguna acción su número debería ser lo más reducido posible.

Por parte del Estado no existió una política clara al respecto; pues había también quien pensaba que, en la estructuración que se llevase a cabo habría que contar, además de con Norte y MZA, con el propio Estado, postura que fue la que se impuso, dentro de las limitaciones de sus logros, pero ya muy al final del régimen, cuando no había tiempo para nada más. Algunos aspectos sobre este particular los trataré de continuar la Segunda República, pero entonces las dificultades, de toda índole, serán mayores. En cualquier caso podemos decir que en los años del directorio civil, aun admitiendo la explotación mixta de la red ferroviaria nacional, se trató de respetar y conservar, cuando menos a las grandes empresas privadas. En definitiva pienso haber probado que, a través de los análisis más pormenorizados, una vez más, la realidad discurrió por un sendero discretamente diferente del que marcan los estereotipos y que nos hablan sin remilgos ni ambages de vías nacionalistas o soluciones nacionalizadoras,... para la resolución de los problemas. En los años del Directorio civil se buscaron soluciones, vinieran de donde vinieran, a los problemas que se habían suscitado, desde tiempo atrás, dentro de los transportes ferroviarios.

Lo que resulta chocante de todo este proceso es que se habló mucho, se escribió más, se prodigaron las reuniones, pero los resultados fueron nimios, si salvamos, dentro de este apartado concreto, la creación de la compañía del Oeste¹³¹.

¹³¹ En C/196/325 por ejemplo nos encontramos con extractos de conversaciones entre Guadalhorce y Maristany y estudios solicitados como resultado de las mismas, en las que casi se daba por hecho, faltaba perfilar el mejor modo de hacerlo y el proceso que llevaría consigo, la anexión de Andaluces por MZA. Esto ocurre en el final de octubre de 1928. ¿Qué pasó después para que esto no culminase? Puestos a elucubrar, cabría pensar que ni Estado ni compañías disponían de los recursos bastantes para hacerlo. Las empresas estaban dispuestas a percibir lo poco bueno que hubiese en las nuevas líneas que explotasen, sin nada de lo malo, que debería soportarlo la Caja Ferroviaria, por ejemplo las cargas hipotecarias, los aumentos salariales, los costes de primer establecimiento,...

2.6.2.2. ¿Qué hizo el Estado?

El subapartado anterior tiene mucho que ver, como parece claro, con lo que hizo el Estado, pues no en vano los aspectos referidos se derivan de la idea de estructuración de las redes prevista en todas las grandes obras legislativas del gobierno de la Dictadura en materia ferroviaria. Por ello en este nuevo epígrafe, y con el objeto de cerrar otros aspectos, me referiré a algunas cuestiones claramente menores dentro del hilo argumental de la tesis. Además servirá para dar entrada a dos cuestiones de interés, de características más atemporales, dentro de la política ferroviaria del período: el Consejo Superior de Ferrocarriles y la Caja Ferroviaria.

Dentro de las bases del Estatuto estaba aquella que otorgaba al Estado el derecho de llevar a cabo, directa o indirectamente, nuevas construcciones ferroviarias que completasen la red nacional. Desde la primera de ellas se dejaba claro que «la intervención del Estado en la explotación de ferrocarriles está impuesta por los intereses públicos». En este orden de cosas estaba la preocupación del gobierno por incrementar y completar la red férrea que se materializó en el Real Decreto-Ley de 5 de marzo de 1926 en el que se fijaron una serie de tramos a los que se les incluyó dentro de un plan de urgencia, que se construirían a consta del Estado. El orden de construcción de esos tramos, dieciséis concretamente, dependería, además de su importancia, de las facilidades que proporcionasen las instancias locales o regionales respectivas para llevarlas a término¹³². Estas líneas recogían las ideas de algunos de los ferrocarriles directos entre capitales de provincia, o trataban de cubrir zonas amplias que no disponían de ninguna línea próxima, o buscaban, mediante líneas aproximadamente diagonales, simplificar trayectos con objeto de acortarlos, alguno de ellos como el Lérida a Baeza, de gran longitud y, al menos aparentemente, poco sentido.

Uno de los proyectos que más oposición suscitó fue el Madrid-Burgos por Somosierra, por parte tanto de la compañía del Norte, como de algunos banqueros con ella relacionados¹³³. Son muchos los aspectos que sobre este particular se podrían estudiar, si bien pienso que queda fuera de nuestro curso, entre otras cosas, porque esta línea en concreto no llegó a construirse en estos años, sirva sólo como reflexión la siguiente cuestión: ¿cómo podía hacerse compatible el afán estructurador, con la construcción de líneas, como esta, que iban directamente contra una de las grandes? Norte no vio mucho sentido a esta construcción estimando además que los costes de construcción con los que contaba el gobierno estaban claramente equivocados, aspecto este bastante probable¹³⁴. De otra parte no había dificultades para establecer al mismo tiempo un convenio con esa misma empresa para que pasase a explotar la línea Ripoll-Puigcerdá, la condición que puso Norte fue que el personal continuara siendo de esa

¹³² Además del texto del Real Decreto, consúltense las páginas 636-640 de la obra de Wais (1974).

¹³³ C/213/477 “Informe enviado por Enrique Ocharán sobre la construcción de la línea Madrid-Burgos”. Contiene carta de este a Maristany de 20 de noviembre de 1926 e instancia de algunos representantes de la banca al presidente del Directorio.

¹³⁴ C/204/433 “Informes sobre el plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción presentado por la sección de construcción de ferrocarriles al Consejo Superior de Ferrocarriles”. Marzo de 1926.

línea y no suyo¹³⁵. Al presidente de la sección de Construcción de Ferrocarriles del Consejo Superior, no se le escapó la competencia que la línea más directa para llegar a Francia efectuaría sobre Norte, si bien confiaba en que, con el tiempo, los efectos sobre el resto de las actividades económicas de las zonas afectadas por las líneas fuesen «el aumento de producción y riqueza»¹³⁶ y que este incremento generaría actividad suficiente para las dos líneas. Como decía, en concreto del Madrid-Burgos, tendrían que pasar muchos años hasta que se abriese al público, otras, ni tan siquiera vieron la luz¹³⁷.

Los denominados ferrocarriles estratégicos y secundarios constituyen otra fuente de proyectos que quedan al margen de esta tesis¹³⁸.

En conclusión, poca cosa por lo que se refiere al tendido de red ferroviaria. Es cierto que creció respecto a etapas anteriores, pero son cifras, si las comparamos con las de los proyectos previstos, con las que no se alcanzaron los objetivos planificados. Otra cosa será la atención y desvío de recursos destinados a mejorar, a todos los niveles, lo ya existente: desde mejoras en las estaciones, hasta la renovación e incremento del material disponible para efectuar la explotación. Estos fueron los años, como se verá al tratar sobre la Caja Ferroviaria, en los que se construyeron pasos subterráneos en las estaciones, se renovaron tendidos de red, se extendieron sistemas de seguridad en las vías, como el *block system*¹³⁹ automático con señales luminosas, o enclavamientos eléctricos en estaciones, en los que se adquirió numerosa herramienta para los talleres de las empresas ferroviarias, o la instalación de *dispatching* para cercanías en algunas estaciones de poco tráfico –consiste en regular la marcha de los trenes por las órdenes dadas a los Jefes directamente mediante un sistema de teléfonos selectivos que coordina un solo agente, lo que permitía suprimir de las estaciones los agentes encargados de movimiento–, y un sin fin de ampliaciones, obras, etc., así como las más conocidas adquisiciones de locomotoras y vagones de todo tipo.

¹³⁵ C/214/525, “Convenio entre el Estado español y la compañía de ferrocarriles del Norte estableciendo las bases para la explotación del ferrocarril de Ripoll a Puigcerdá”, 4 de julio de 1929.

¹³⁶ C/204/433, “Informe del presidente de la sección de construcción del Consejo Superior de Ferrocarriles”, p. 6, 13 de marzo de 1926.

¹³⁷ Cfr. asimismo Comisión burgalesa de iniciativas ferroviarias... y Asociación General de Transportes por Vía Férrea (1934b).

¹³⁸ Sirvan, a modo de introducción, las páginas dedicadas en la obra de Wais (1974) a este particular, 505-522.

¹³⁹ En estos años comienza a ser más frecuente el uso de términos ingleses para designar aspectos técnicos. Sobre el origen de utilización y su significado, así como del sistema de *dispatching*, cfr. Wais (1974), pp. 547-552.

CUADRO III. 2 CONSTRUCCIÓN DE LA RED FERROVIARIA EN ESPAÑA

AÑOS	LONGITUD MEDIA ABIERTA	LONGITUD TOTAL
1848-1855	55	140
1856-1865	431	4.750
1866-1875	108	5.840
1876-1885	256	8.400
1886-1895	212	10.525
1896-1905	80	11.300
1906-1915	12	11.424
1916-1925	12	11.543
1926-1935	71	12.524

Fuente: A. Gómez Mendoza (1982), p. 27 y (1989), p. 54.

Todas estas iniciativas y algunas otras –las más importantes– que aún tendré que abordar, se tradujeron en una mayor complejidad de la estructura administrativa. Hasta esos años, y como consecuencia derivada del sistema concesional, el transporte ferroviario había dependido directamente del Ministerio de Fomento, este se auxiliaba para esas tareas de la Dirección General de Obras Públicas. Con la aprobación del Estatuto se introdujo un escalón más mediante el Consejo Superior de Ferrocarriles. El 27 de diciembre de 1925 se creó la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías que se desgajaba de la de Obras Públicas¹⁴⁰. Desde el 11 de marzo de 1857 existían las Divisiones de Ferrocarriles para inspeccionar y a veces llevar a cabo su explotación en caso de incapacidad del concesionario, eran los brazos de la intervención real por parte de la Dirección General, pero el 3 de julio de 1926 se creó la Jefatura de Explotación de Ferrocarriles que asumió las funciones de construcción y explotación que habían desarrollado las divisiones, tanto de líneas de ancho normal como de vía estrecha¹⁴¹.

2.6.2.3. El trabajo del Consejo Superior de Ferrocarriles

Páginas arriba realicé algunas alusiones a este organismo llamado a desempeñar un papel decisivo en la política ferroviaria del régimen y, particularmente, desde que se creó la Caja Ferroviaria como se verá en el epígrafe siguiente. Para analizarlo nos encontramos el problema fundamental de saber las realizaciones de cuantos proyectos e iniciativas abordaron las secciones en que el Consejo había sido dividido. La información, al menos de momento, es muy escasa y poco sistemática.

En la base octava del Estatuto ferroviario se establecía la división del Consejo en las siguientes secciones: Explotación comercial; Unificación de material; Contabilidad y Caja Ferroviaria y Agrupación de líneas. Pero el decreto de 23 de julio de 1925 introdujo algunas modificaciones y en octubre se aprobó un Reglamento provisional, al igual que se hiciese con la Caja Ferroviaria¹⁴². La modificación más destacada fue la de nombrar como presidente nato del Consejo al subsecretario del Ministerio de Fomento.

¹⁴⁰ C/203/403 “Disposiciones sobre la reorganización del Ministerio de Fomento en lo relacionado con los ferrocarriles”. Contiene una propuesta del Consejo Superior al respecto y el Real Decreto que daba origen a dicho organismo.

¹⁴¹ Wais (1974), pp. 152-155 y 518-519.

¹⁴² Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. II, pp. 25-33. Los Decretos de 23 de julio, 5 de octubre y 17 de diciembre, sobre todo este último, derogaron el Real Decreto de 30 de enero de 1924, por el cual había sido creado el Consejo.

Se preveían igualmente una serie de incompatibilidades para sus miembros, con el objeto de garantizar el control del mismo a la Delegación del Patrimonio Ferroviario Nacional. No debían estar muy claras las ideas pues el 17 de diciembre de ese mismo año, otro Real Decreto, introducía nuevas variaciones. El presidente nato sería el propio ministro de Fomento y además se creaba un presidente efectivo, nombrado directamente por el gobierno; el designado entonces fue el general Antonio Mayandía¹⁴³.

Resultado de todas estas modificaciones referidas en el párrafo anterior fue la constitución de un Consejo Superior integrado por 25 vocales y un presidente efectivo nombrado libremente por el gobierno. En la cabeza, por lo tanto, el presidente nato –ministro de Fomento–, un presidente efectivo nombrado por el gobierno y un vicepresidente, escogido de entre los vocales de la Delegación del Estado y nombrado por el ministro. La Delegación del Patrimonio Ferroviario Nacional la formaban el presidente y nueve vocales. La de las compañías otros diez vocales. Cinco vocales formarían la delegación de los usuarios, cuatro de ellos representando al comercio, la industria, la agricultura y la minería y el quinto a los usuarios en general, no comprendidos en ninguno de los grupos anteriores. Por último, otro vocal ostentaría la representación de los trabajadores y sería nombrado por el ministro de Fomento, a propuesta del Consejo Permanente del Trabajo. Por la asistencia a las sesiones del pleno del Consejo, los vocales percibían 50 pesetas, el Presidente 60, existían otras remuneraciones para los vocales de la representación estatal como se verá al final.

Además de las secciones o comisiones que se nombrasen ante determinadas necesidades, se creó un Comité Ejecutivo con el fin de reservar el papel de órgano consultivo que tenía el Pleno del Consejo Superior y de agilizar los trámites de funcionamiento dentro del mismo, dado el excesivo número de miembros que lo constituían. Esta versión reducida del Consejo estaba formada por el vicepresidente y otros tres vocales de la Delegación del Estado, cuatro en representación de las compañías y dos de la delegación de los usuarios, y con ella se buscaba imitar los organigramas existentes en las «empresas industriales de gran importancia»¹⁴⁴.

Junto a este comité existían, dentro del Consejo y para el ejercicio de las funciones reservadas al Pleno, un total de nueve secciones: la de Asuntos generales y legislación, la de Contabilidad y Caja, Explotación comercial, Explotación técnica, Unificación de

¹⁴³ En el texto del Real Decreto, capítulo VI, artículo 48, se empleaba el término de ministro de Fomento, aunque debamos pensar que se refiriesen al subsecretario encargado, que fue la denominación habitual durante el Directorio militar.

¹⁴⁴ Ideas extraídas del texto del Real Decreto de 17 de diciembre de 1925. Pienso que de lo visto sí que puede deducirse que existió al menos intención de controlar por parte de todos estos organismos y que se arbitraron modos de lograrlo. Aunque el estudio de la Caja Ferroviaria tenga su propio epígrafe, también esta sección del Consejo dispuso de sus mecanismos de control e incluso se publicaron los balances de su actividad como los de cualquier empresa. Introduzco esta pequeña aclaración pues Palafox (1986), p. 407, considera muy grave, además de la creación de las cajas especiales, el aumento de gastos que significaron que se mantuvo oculto a cualquier tipo de control. Insiste en esa misma idea en Palafox (1991), p. 110, al definir la Caja Ferroviaria «como un organismo autónomo cuyo funcionamiento no estuvo sujeto a control ni intervención administrativa». Las operaciones de la Caja Ferroviaria y lo publicado en las Memorias, por ejemplo, debía ser fiscalizado por un Interventor-Delegado permanente del Presidente del Tribunal Supremo de la Hacienda, que había sido nombrado por Real decreto de 14 de noviembre de 1925.

material, Construcción de ferrocarriles, Agrupación de líneas y rescates, Fijación de capitales y Ferrocarriles del Estado. Ninguna de ellas podía estar formada por más de seis vocales. Aunque no tenga ninguna constancia, intuyo que tuvo que haber frecuentes ocasiones de colisión entre el Comité ejecutivo y estas Secciones y entre estas, pues era normal que se nombrasen, ante determinadas cuestiones relacionadas con la Deuda ferroviaria y su utilización, comisiones mixtas de dos secciones afectadas. Pero no disponemos de documentación de cada sección, ni para toda su historia –al menos en esta segunda etapa de su funcionamiento, pues ya vimos cómo todos los preparativos para el Estatuto corrieron a cargo del Consejo– y lo mismo sucede con el Comité ejecutivo¹⁴⁵.

Por dichas actas referidas en la nota anterior, podemos decir que el Comité ejecutivo entendió sobre todo de las cuestiones relacionadas con las obras y el material necesario en las empresas para proceder a la explotación de las redes.

Como es lógico, y aunque no se disponga de datos para efectuar una reconstrucción completa, el Consejo generó una serie de puestos de funcionarios públicos para cada sección, con sus retribuciones correspondientes. El presidente percibía como gratificación por el puesto desempeñado, 10.000 pesetas, el vicepresidente, 7.500 y los ocho vocales 6.000 o 4.500, en función de si pertenecían o no al Comité Ejecutivo. Esto por lo que se refiere a los consejeros. Dentro de las oficinas la organización era muy similar, con las variedades que las específicas características de cada una pudiesen introducir. En *Secretaría Central*, el secretario percibía 17.500 pesetas, el vicesecretario, 15.000 y junto a ellos había un oficial Ingeniero de Caminos con una retribución de 12.000 pesetas –cantidad habitual en este tipo de puestos ocupados por titulados superiores en las administraciones públicas–, dos auxiliares que percibían, individualmente, 7.000 pesetas y tres taquimecanógrafos a 5.000 pesetas cada uno. En total trabajaban ocho personas. En *Asuntos Generales y Legislación* trabajaban cinco personas: 1 jefe de oficina –15.000 pesetas–, 2 oficiales –a 10.000 pesetas–, un auxiliar y un taquimecanógrafo de idénticas percepciones a sus homólogos de la oficina anterior. La oficina de *Explotación Comercial* disponía de una organización y percepciones similares, siendo siete las personas allí empleadas. *Contabilidad y Caja*, la sección estelar del Consejo, era la que contaba con un mayor número de empleados, hasta un total de catorce que se repartían del siguiente modo: un jefe de la oficina, dos segundos jefes, 5 oficiales, 5 auxiliares y un taquimecanógrafo. Tras ella se situaba la *Oficina Técnica* que contaba con diez empleados: el jefe de la oficina, su segundo, dos ingenieros de Caminos, un ingeniero Industrial, tres auxiliares técnicos, un delineante y

¹⁴⁵ He encontrado alguna noticia escueta sobre determinados asuntos, pero desconozco cual fue su final y la continuidad cronológica sobre los temas. Por señalar algunos ejemplos: en C/196/324 Sección de agrupación de líneas: Propuesta de estructuración de las redes de N y MZA, la primera pasaba a explotar 4.987 km y la segunda a 5.787 km, más o menos era la zona Oeste para N y el Este y Sur para MZA, además de lo que ya tenían con algunos retoques. En C/196/336 algunas actas de la sección de Contabilidad y Caja, pero de la primera época, tan sólo cinco actas de reuniones tenidas entre julio y octubre de 1924, parte de las cuales se refieren a los momentos iniciales de constitución de la sección: locales y personal administrativo. De esta misma sección está disponible la propuesta efectuada para llevar a cabo la primera emisión de deuda ferroviaria, en C/203/404, 29 de septiembre de 1925, solicitaban 500 millones de pesetas y esta fue la cantidad emitida por el Real Decreto de 7 de octubre de 1925. Por lo que afecta al Comité ejecutivo, hay algunas actas de sus reuniones –redactadas de modo lacónico–, pero tan sólo de los ocho primeros meses de 1926, en C/196/338.

otro taquimecanógrafo. La oficina de *Información, Estadística y Publicaciones*, contaba con cuatro empleados, pero además había un vocal del Consejo que era presidente del Comité director de la misma y un representante de la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías en ese mismo comité. El personal funcionario era el ya conocido: jefe, oficial, auxiliar y taquimecanógrafo. Por último figuraba la *Oficina de Transportes*, con un jefe y tres especialistas en tarificación ferroviaria a los que se agregaban algunos otros para la preparación de la nomenclatura general de las mercancías, condiciones generales de aplicación de tarifas y otros estudios¹⁴⁶.

2.6.2.4. La Caja Ferroviaria y la nueva financiación para el ferrocarril

La Caja Ferroviaria, según se explicaba en el Estatuto, era un organismo administrado por el Consejo Superior de Ferrocarriles e intervenido directamente por el Ministerio de Hacienda; de ahí que introduzcamos su estudio inmediatamente después al del Consejo. Su finalidad era la de administrar los recursos necesarios para ejecutar la política ferroviaria que se derivaba del Estatuto, tanto en los aspectos financieros, como en lo que se refería a la inversión de aquéllos. Desde el punto de vista financiero, la Caja Ferroviaria era un organismo autónomo: sus fondos no podían ser destinados en ningún caso a otro tipo de gastos, y procedían básicamente, por un lado, de una consignación anual que se incluiría en los Presupuestos Generales y, por otro, de la emisión y negociación de la deuda especial ferroviaria¹⁴⁷.

Acierta Bermejo al destacar la importancia que tuvo la Caja Ferroviaria para incidir más aún en la conversión del patrimonio privado de las empresas concesionarias en patrimonio público, ya que como se ha visto la financiación proveniente del Estado fue cada vez mayor.

El Estatuto, en su base primera, también había tratado de diferenciar qué tipo de costes asumiría la Caja y cuáles corresponderían a las empresas. El paso de los años introdujo una amplia riqueza de situaciones que provocaron la promulgación de otro Real Decreto según el cual, para determinadas líneas, el Estado asumiría incluso aquellos gastos que eran competencia de las empresas¹⁴⁸.

¹⁴⁶ C/212/462 “Presupuestos generales de ingresos y gastos del Consejo Superior de Ferrocarriles para 1929”, 28.XII.1928. La relación de puestos obtenida se deduce del desglose de la sección sexta del Presupuesto general de gastos. Este presupuesto no sirve para otras utilidades respecto a las cantidades que figuran en él por no corresponderse con los datos reales que utilizaremos al estudiar la Caja Ferroviaria.

¹⁴⁷ Bermejo Vera (1975), p. 104, ya lo dije al analizar las Bases del Estatuto. Señalaba entonces también que esas eran las fuentes de percepción fundamentales, si bien en la base primera se referían algunos otros conceptos y la Base duodécima preveía además que, en el reparto de los productos líquidos de la explotación, la parte correspondiente al Estado fuese ingresada en la Caja Ferroviaria. Extremo que desconozco si llegó a producirse en alguna ocasión. Como se verá más adelante es importante tener presente que su financiación no se reducía exclusivamente a la proporcionada por la Deuda ferroviaria.

¹⁴⁸ C/212/449 “Real Decreto de 23 de agosto de 1926 por el que se fijan normas para que la Caja Ferroviaria pueda financiar incluso la parte que correspondería hacerlo a las compañías, si es que estas no pueden”.

La Caja Ferroviaria no dispuso de un reglamento provisional hasta el 4 de agosto de 1925; con anterioridad, el 23 de julio, había nacido la Deuda ferroviaria¹⁴⁹. Aunque sobradamente conocido, parece oportuno recordar que se aprobó con un capital nominal de 2.600 millones de pesetas, con un interés del 5 por 100 que se pagaría por trimestres vencidos y que estaría exento de la Contribución sobre utilidades. Sobre este montante deberían realizarse las emisiones correspondientes, en función de los dictámenes del Consejo Superior, tal y como señalé en la nota anterior. La primera emisión de 300 millones obtuvo un producto líquido de 299.105.585,58 pesetas que fue ingresado en el Banco de España, concretamente en la cuenta del Consejo Superior; después vendrían otras emisiones como se ve en el cuadro 3¹⁵⁰.

CUADRO III. 3 CAMBIOS MEDIOS EN LA COTIZACIÓN DE LOS TÍTULOS DE DEUDA FERROVIARIA

MESES	FERROVIARIA 5 POR 100				FERROVIARIA. 4,50 POR 100 1928
	1925	1926	1927	1928	
ENERO		99,02	99,96	102,43	
FEBRERO		99,99	100,62	103,11	
MARZO		100,37	101,75	104,31	
ABRIL		99,53	101,42	104,23	
MAYO		99,90	102,08	104,12	100,58
JUNIO		100,60	102,16	104,10	101,12
JULIO		100,00	102,11	103,19	99,83
AGOSTO		100,07	103,34	103,63	100,00
SEPTIEMBRE		100,74	103,42	104,68	100,25
OCTUBRE		99,74	102,04	103,04	98,98
NOVIEMBRE		99,78	101,79	102,85	98,36
DICIEMBRE	99,742	100,99	101,75	103,01	98,02
MEDIA ANUAL	99,742	100,065	101,873	103,564	99,645

Fuente: Consejo Superior de Ferrocarriles. Caja Ferroviaria del Estado. Memoria y Balance correspondientes al tercer ejercicio.

El cuadro 3 revela cómo los títulos de la Deuda ferroviaria obtuvieron la confianza del público como manifiesta que sus cotizaciones estuvieran próximas al nominal e incluso lo superaran. De otro modo la inversión en ferrocarril hubiera sido imposible, por la prohibición legal que tenían las empresas para emitir nuevos títulos. De todas formas, ya dije en el capítulo primero, que cada vez resultaba más difícil para las empresas lograr estos recursos. Aun en este caso en que son títulos con la garantía del Estado, se percibe cierto temor entre los inversores hacia este sector¹⁵¹. Prueba elocuente de cuanto trato de indicar, eran las ya mencionadas peticiones de Norte y MZA, en fechas posteriores, para que se les autorizase a emitir obligaciones, siempre

¹⁴⁹ C/203/405 “Disposiciones oficiales sobre la Deuda ferroviaria”, VII.25-VI.27 y C/203/394 “Anteproyecto y proyecto del reglamento provisional de la Caja Ferroviaria del Estado”, 24.III-4.VIII.25, publicado en la Gaceta de Madrid, nº 218, 6.VIII.1925, pp. 862-864. Consultar asimismo las pp. 42-47 de Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. II. Quizá pueda inducir a error la fecha de creación de la Deuda ferroviaria que ofrece Artola (1978), p. 435, puesto que lo retrasa en un año, al 23 de julio de 1926. Aunque no se hicieron operaciones hasta enero de 1926, la Caja tuvo existencia económica desde octubre de 1925, cuando comenzó a negociarse la Deuda ferroviaria. El 7 de octubre se emitieron 500 millones y al día siguiente una Real Orden autorizaba la negociación de 300. El 18 de junio de 1927 otra Real Orden disponía la negociación de los 200 restantes de la 1ª emisión, a pesar de estar previsto que se hiciese en 1926.

¹⁵⁰ Sobre las emisiones de la Deuda ferroviaria, consúltese Comín (1988), pp. 880-881.

¹⁵¹ Se percibe una evolución dispar en las cotizaciones de la Deuda al 5 por 100 y de la Deuda al 4,5 por 100 en los últimos meses de 1928. Varias podrían ser las explicaciones, desde el menor interés de la segunda, el cambio de coyuntura económica, hasta el posible reflejo de la pérdida de confianza en la política económica de Calvo Sotelo, que se venía manifestando en el descenso continuado de la cotización exterior de la peseta.

que estas contasen con la garantía del Estado. Esto sólo era justificable por la relativa proximidad de las fechas de reversión de las concesiones. Las Deudas especiales, avaladas por el Estado, surgieron en este momento; con la excepción de las Cédulas Hipotecarias y las de la Banca oficial: Banco del Crédito Hipotecario y Banco del Crédito Local.

El reglamento provisional de la Caja concretaba a la Sección de Contabilidad y Caja del Consejo Superior como el órgano del que dependería la Caja. Esta sección dispondría a su vez de tres servicios: Tesorería, Contabilidad e Intervención. Esta circunstancia hace que la Sección de Contabilidad y Caja del Consejo Superior y la Caja Ferroviaria resulten en la práctica de difícil diferenciación. De hecho un pequeño detalle ilustra lo que refiero: las Memorias anuales y Balance general de la Caja Ferroviaria, son sometidas a la aprobación del pleno del Consejo Superior por parte de la Sección de Contabilidad y Caja de este¹⁵².

Al comenzar su andadura en octubre de 1925, las competencias de la Caja Ferroviaria eran: 1) ingreso, custodia, movimiento e inversión de los recursos para mejoras y ampliación de las líneas existentes; 2) la construcción de nuevos ferrocarriles; 3) los gastos de explotación de los ferrocarriles del Estado; 4) los auxilios, subvenciones y anticipos reintegrables a las empresas ferroviarias; 5) los depósitos para subastas y concursos; y 6) las atenciones que requiriese la implantación del Estatuto y las propias del Consejo Superior¹⁵³. Al tratarse de un organismo autónomo, la Caja sin Deuda no era nada, de ahí que lo que primero se plantease y se aprobase fuese la creación de la Deuda ferroviaria amortizable del Estado. Al disponer de recursos propios aprobados ya tenía sentido la Caja y procedía entonces que el Consejo propusiese, en relación con los proyectos de obras y adquisiciones de material estudiados, la emisión de la parte de Deuda que juzgase necesaria¹⁵⁴.

La exposición previa del Real Decreto-Ley de ocho de julio de 1926, en voz de Guadalhorce y este a su vez en la del Consejo Superior, confió en que esta institución hacía innecesario un nuevo aumento de las tarifas para evitar las pérdidas de las empresas ferroviarias. Las razones para el optimismo residían en el aumento de los tráficos que las grandes compañías venían experimentando en los años previos. Los auxilios que prestaría la Caja Ferroviaria estimularían a las compañías, lo que se traduciría en una mejora de los servicios. La normalidad económica en las grandes compañías se alcanzaría por lo tanto, “por el solo efecto del desarrollo de su tráfico”¹⁵⁵. Por eso se previó la progresiva desaparición de las ayudas prestadas por la Caja.

Era cierto que en *las grandes*, el volumen de transporte había ido en aumento, pero se debía haber previsto que no siempre tenía por qué ser así. Resulta también inconcebible

¹⁵² Ofrece más bien la impresión de que se trate de una confusión puramente lingüística y que dicha Sección tuviese una subdivisión interna.

¹⁵³ Extraído de la presentación al Consejo Superior de la Memoria y Balance correspondiente al primer ejercicio (octubre de 1925-diciembre de 1926) de la Caja Ferroviaria.

¹⁵⁴ C/203/404 “Propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles de la 1ª emisión de Deuda Pública Ferroviaria”, 29.IX.1925.

¹⁵⁵ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. II, p. 93.

el hecho de que personas que conocían el problema ferroviario, y que a aquellas alturas no ignoraban las tremendas necesidades de lo que se llamaba la cuenta de primer establecimiento, supusiesen que era factible que las compañías continuaran la explotación con los solos recursos del tráfico, es decir, sin aumentos en las tarifas o, en su defecto, sin las conocidas ayudas estatales. Una vez más, la autorización de 1930 a las compañías para que emitiesen obligaciones con la garantía del Estado, confirmaría esta suposición.

Las ayudas que las empresas ferroviarias obtuvieron a través de la Caja no fueron, en absoluto, nada desdeñables; en particular, las que percibieron las dos grandes compañías. No podemos saber si resultaron suficientes sino indirectamente, observando lo que aconteció al inicio de la década de los treinta. Podría pensarse que dichas inversiones supusieron un mínimo, a partir del cual debía haber continuado una serie de mejoras encaminadas a reducir los costes de explotación. Pero ¿cómo valorar si lo que se hizo respondió a las verdaderas necesidades del transporte en ese momento?¹⁵⁶ Lo más que puede hacerse es analizar los destinos que se dieron a los fondos obtenidos por la Caja¹⁵⁷.

¹⁵⁶ Debemos tener presente que con cargo a la Caja Ferroviaria, no sólo se adquirió material motor y móvil, sino que prosiguió, por ejemplo, la financiación de la electrificación de Pajares, se suprimieron y desviaron pasos a nivel, se construyeron tramos de doble vía, se efectuaron obras de acondicionamiento y mejora en estaciones, edificios de servicio o viviendas para agentes, y una lista interminable de posibilidades. Las quejas que se proferirán durante los años de la República sobre estas inversiones y que recoge Comín (1988), podrían muy bien obedecer a motivos meramente políticos, sobre todo cuando afectaban a la generalidad. Ya hemos señalado en otros apartados cómo, efectivamente, algunos de los nuevos proyectos eran de una viabilidad más que dudosa, pero otras muchas inversiones contribuyeron al incremento de los transportes en estos años.

¹⁵⁷ Las fuentes utilizadas en la elaboración de los cuadros siguientes son las Memorias y balances de la Caja Ferroviaria del Estado correspondientes a los años 1926, 1927 y 1928. En su elaboración he ido añadiendo en los cuadros correspondientes cualquier empresa que percibiese alguna cantidad, pues si esa empresa no volvía a percibir ninguna suma, en los documentos originales desaparece de los balances. He preferido mantenerla, año a año, para hacer más evidentes sus percepciones. Para 1929 y los meses de 1930 en que se mantuvo su funcionamiento, no dispongo de estas memorias, he tratado de completar lo acontecido en la Caja durante ese período mediante unos resúmenes que realizaba la propia Caja Ferroviaria de los *Ingresos y pagos en metálico o valores* realizados para todos estos años. La comparación de los datos de ambas fuentes en otros años adolece de algunas diferencias, pero en ausencia de otras cifras consideramos que estas, al menos pueden servirnos como orientación. En cualquier caso son diferencias menores, dado que la mayor parte de las cifras coinciden y cuando difieren lo hacen en pequeñas cantidades.

CUADRO III. 4 APORTACIONES DE LA CAJA FERROVIARIA A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS. 1926

COMPAÑÍAS	VÍAS Y OBRAS	MATERIAL MÓVIL Y DE TRACCIÓN	TOTAL
1) VÍA ANCHA			
NORTE	6.078.018,20	32.159.335,00	38.237.353,20
MZA	22.652.973,38	6.417.290,44	29.070.263,82
ANDALUCES	280.709,14	3.554.658,00	3.835.367,14
MCP Y OESTE	67.064,17		67.064,17
MEDINA-SALAMANCA		56.394,00	56.394,00
MZOV	102.431,48		102.431,48
FERROCARRILES CATALANES	504.003,99	1.778.246,09	2.282.250,08
2) VÍA ESTRECHA			
SECUNDARIOS DE CASTILLA	23.669,94		23.669,94
MADRID A ARAGÓN	9.134,50		9.134,50
VALDEPEÑAS A PUERTOLLANO		94.230,00	94.230,00
SÁDABA A GALLUR		37.440,00	37.440,00
AZNALCÓLLAR AL GUADALQUIVIR	23.390,23	48.390,00	71.780,23
TOTAL PRIVADAS	29.741.395,03	44.145.983,53	73.887.378,56
3) FFCC EXPLOTADOS POR EL ESTADO			
ÁVILA A SALAMANCA	262.318,19	344.808,00	607.126,19
VAL DE ZAFÁN A S. CARLOS DE LA RÁPITA	148.109,00		148.109,00
TOTAL ESTADO	410.427,19	344.808,00	755.235,19
4) SUMAS TOTALES	30.151.822,22	44.490.791,53	74.642.613,75

El año 1926 fue el primero de funcionamiento de la Caja. En los años siguientes se fueron beneficiando de sus recursos algunas empresas más de las que lo hicieron por primera vez, otras no volvieron a percibir ninguna cantidad. La triple distinción de empresas de vía ancha, estrecha y ferrocarriles explotados por el Estado ha sido mantenida en estos cuadros. En esta primera campaña de la Caja –que abarca desde octubre de 1925 a diciembre de 1926– se efectuaron inversiones relativamente modestas en comparación a las previstas, más aún si se tiene en cuenta que el plan aprobado para 1926, por Real Orden de 19 de enero, asignaba 290,5 millones para las compañías adheridas al Estatuto y 3,3 millones a los ferrocarriles explotados por el Estado. Para saber por qué ocurrió esto, necesitaríamos mayor información para dilucidar, por ejemplo, si el Estado atendió todas las peticiones de las compañías o fueron estas las que se mostraron incapaces de agotar esta vez los recursos previstos. A finales del primer ejercicio, la Caja mantenía unas existencias de 251 millones de pesetas, siendo también el momento en el que la consignación realizada desde el presupuesto de Fomento fue más elevada. Similares desajustes encontramos en la partida destinada a la construcción de nuevos ferrocarriles. Las previsiones estaban en 85,3 millones de pesetas y lo realizado se redujo a 21,3: ¿no hubo tiempo para gastar más? o ¿se frenó el ritmo de construcción de las obras? Cabría la consideración de que un organismo de estas características y fuertemente burocratizado, tardase un tiempo en ponerse a andar.

Parece claro que las dos empresas grandes –Norte y MZA– fueron las más beneficiadas, pues aproximadamente el 90 por 100 de lo gastado por la Caja revirtió en ellas. Norte recibió, además de la suma recogida en el cuadro, otros 2,3 millones para la electrificación de la Rampa de Pajares y la ampliación de las líneas de León a Gijón y de Venta de Baños a León, en concepto de anticipo y auxilio reintegrable. En este primer ejercicio todavía no se hace una distinción –tal y como aparecerá en los siguientes años– de lo aportado por la Caja para el servicio eléctrico, lo cual es reflejo, muy posiblemente, de la inaplicación de esta innovación en la mayor parte de las empresas, pues hasta ese momento había sido imposible por la ausencia de recursos para llevarlo a cabo. En este caso de la rampa de Pajares, la ayuda de la Caja se asumía como anticipo que otorgaba la Caja recogiendo un compromiso establecido por el Estado en 1918.

Los ingresos de la Caja en este año de 1926 fueron: 1) los 300 millones de pesetas de la parte de Deuda ferroviaria que se emitió, 2) 41,1 millones procedentes de la consignación del presupuesto de Fomento a la Caja, parte de lo cual se destinó al pago de los interés y gastos de la emisión y 3) los 27,7 millones que las compañías reintegraron al Estado por los anticipos recibidos para la adquisición de material desde 1920. De menor cuantía fueron las 89.000 pesetas procedentes de multas impuestas por la Caja, a casas constructoras de material, por retrasar determinados plazos en su entrega.

El peculiar comportamiento de MZA en la política de gastos llamó la atención del ministro de Fomento quien en entrevista con Maristany le interrogó sobre si estaban tratando, con esa política, de sabotear el régimen. La respuesta que dio fue que Norte, antes de que empezase a funcionar la Caja Ferroviaria, disponía ya de una larga serie de material móvil apalabrado con las empresas constructoras, además Norte había estado incluyendo lo correspondiente a la renovación del material de vía y MZA no lo había hecho así hasta el primero de octubre. La entrevista que nos facilita esta información, continuó con las quejas de Maristany por no obtener del gobierno facilidades para efectuar una serie de obras de mejora en Sevilla con ocasión del evento que tendría lugar en 1929 en aquella capital andaluza. Entre las dificultades que lamenta al ministro están las de tener que efectuar concursos para determinadas adquisiciones que ya tenían bien experimentadas o el tener que recurrir al mercado nacional en determinadas ocasiones. En este caso concreto hablaba del sistema de bloqueo, instalado por la *General Railway* con excelentes resultados, donde se habría introducido “un señor que no se sabe siquiera qué casa o casas representa, para que se haga concurso” o con las traviesas de las vías, pues necesitaban 700.000 y en el mercado nacional con dificultad podría lograr más de 150.000, hasta ese momento las habían adquirido en el mercado francés, pero esto ya había sido prohibido. Aunque muy concreta se trata de una magnífica exposición del tipo de dificultades que encontraban en la explotación estos empresarios. En este caso el instrumento de presión eran los dos acontecimientos de Sevilla y Barcelona de 1929 y el retraso en las obras que esas dificultades les ocasionaban. Lástima que desconozcamos los resultados de dicha conversación¹⁵⁸.

¹⁵⁸ C/212/454 “Relación de temas tratados entre el ministro de Fomento y Maristany”, 19.X.1926. Así mismo en C/212/456 “Oficio del Director de MZA al Presidente del Comité Ejecutivo del Consejo Superior sobre las Exposiciones de Sevilla y Barcelona”, 23.X.1926, en el cual solicita «todas las facilidades y amparo necesario para realizar las obras necesarias», que valoraban en unos 35 millones de pesetas y que incluían varios tramos de doble vía.

CUADRO III. 5 APORTACIONES DE LA CAJA FERROVIARIA A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS. 1927

COMPAÑÍAS	VÍAS Y OBRAS	MATERIAL MÓVIL Y DE TRACCIÓN	SERVICIO ELÉCTRICO	TOTAL
1) VÍA ANCHA				
NORTE	15.237.986,34	48.909.967,01	7.961.150,71	72.109.104,06
MZA	42.733.140,51	37.503.701,84	2.204.087,78	82.440.930,13
ANDALUCES	4.182.272,55	10.050.763,74		14.233.036,29
MCP Y OESTE	6.728.094,84	699.195,80		7.427.290,64
SUR	755.214,59	5.368.466,27		6.123.680,86
SORIA-NAVARRA	31.012,85			31.012,85
SANTIAGO A CARRIL Y PONTEVEDRA	402.410,30	264.219		666.629,30
MEDINA-SALAMANCA		780.314		780.314
MZOV	699.321,52	322.750,63	2.497,00	1.024.569,15
FERROCARRILES CATALANES				
2) VÍA ESTRECHA				
SECUNDARIOS DE CASTILLA	62.492,67	4.340	7.199,10	74.031,77
MADRID A ARAGÓN	302.556,37	51.163,98		353.720,35
CANTÁBRICO		289.800		289.800
VALDEPEÑAS A PUERTOLLANO		10.470		10.470
SÁDABA A GALLUR		226.190		226.190
AZNALCÓLLAR AL GUADALQUIVIR	75.314,37	141.041,46		216.355,83
HARO A EZCARAY	63.564,67			63.564,67
ASTILLERO A ONTANEDA		82.530		82.530
AMOREBIETA A GUERNICA Y PEDERNALES		162.814,25		162.814,25
MALLORCA	465.193,44	728.141,67		1.193.335,11
MANRESA A BERGA Y GUARDIOLA		184.637,57		184.637,57
LA CAROLINA A LINARES	6.791,99			6.791,99
VILLENA A ALCOY Y YECLA	46.598,68	136.785,48		183.384,16
MADRID A VILLA DEL PRADO Y ALMOROX	24.615,27			24.615,27
SECUNDARIOS DEL SUR		40.000		40.000
TOTAL PRIVADAS	71.816.580,96	105.957.292,70	10.174.934,59	187.948.808,25
3) FFCC EXPLOTADOS POR EL ESTADO				
ESTELLA A VITORIA Y LOS MÁRTIRES	165.163,04	465.648,46		630.811,50
S. JULIÁN DE MUSQUES A CASTRO URDIALES	6.848,60			6.848,60
ÁVILA A SALAMANCA	329.317,58	479.322		808.639,58
VAL DE ZAFÁN A S. CARLOS DE LA RÁPITA	65.338,83	225.300		290.638,83
RIPOLL A PUIGCERDÁ		9.842,45		9.842,45
TOTAL ESTADO	566.668,05	1.180.112,91		1.746.780,96
4) SUMAS TOTALES	72.383.249,01	107.137.405,61	10.174.934,59	189.695.589,21

Las cantidades percibidas, las compañías beneficiadas y los conceptos se ampliaron en 1927 respecto a 1926. Aunque en menor proporción que en el año anterior, también fueron las dos grandes las más beneficiadas por los repartos, aproximadamente el 82 por 100 del total. Por lo que se refiere a las cantidades destinadas al servicio eléctrico, la concentración de los recursos en las dos grandes es total, siendo aquí clara la diferencia entre ambas. Continúa en 1927 resultando insignificante lo aportado por la Caja a las líneas explotadas por el Estado, en comparación con los otros ferrocarriles; pero si lo comparamos sólo con la mayoría de las pequeñas empresas ferroviarias, las cantidades percibidas en ambos casos resultan muy similares. Parece evidente que desde la Caja se prestó una mayor atención a las empresas que explotaban las redes mayores, por delante de otros criterios.

En 1927 dejaron de entregárseles a Norte y a MZA los auxilios que sustituyeron a los anticipos para aumentar los salarios de los trabajadores, que se habían aprobado en 1920. Dichos auxilios eran atendidos por la Caja, con la finalidad de normalizar la situación económica de aquellas empresas que, con la supresión de los anticipos, pudiesen atravesar por dificultades financieras tales que les impidiesen desarrollar sus servicios perjudicando, en consecuencia, el interés público. En opinión del Consejo Superior estas dos grandes compañías no necesitaban ya del anticipo y lo previsto para ellas se entregó a otras compañías.

En 1927 se negociaron los 200 millones de pesetas que restaban de la primera

emisión de Deuda ferroviaria. Se explicaba en la *Memoria* correspondiente a ese año que no había hecho falta utilizarlos antes «porque el desarrollo de los planes de mejora y construcción sufrió el retraso propio de un cambio tan profundo como el que lleva consigo la implantación del Estatuto». Según dicha *Memoria* las compañías habrían reintegrado al Estado, en concepto de los anticipos recibidos para la adquisición de material, 18,5 millones de pesetas. Esas cantidades pasaban a engrosar los fondos de la Caja, constituyendo otros recursos suplementarios a los obtenidos por la Deuda. La partida que experimentó un descenso más acusado fue la de la consignación del presupuesto de Fomento que bajó a los 4,5 millones.

A pesar de que los pagos realizados por la Caja a lo largo del ejercicio se incrementaron, respecto al año anterior, las cantidades inmovilizadas continuaban resultando elevadas pues se fijaban en el Balance en 174,8 millones de pesetas.

Entre los gastos que hubo que empezar a asumir en 1927 estuvieron las atenciones de la Deuda que significaron 17.812.500 pesetas.

CUADRO III. 6 APORTACIONES DE LA CAJA FERROVIARIA A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS. 1928

COMPAÑÍAS	VÍAS Y OBRAS	MATERIAL MÓVIL Y DE TRACCIÓN	SERVICIO ELÉCTRICO	TOTAL
1) VÍA ANCHA				
NORTE	17.192.803,59	50.792.352,34	33.454.497,21	101.439.653,14
MZA	39.563.274,02	37.245.947,40	4.632.763,65	81.441.985,07
ANDALUCES	7.976.833,50	10.868.574,08		18.845.407,58
MCP Y OESTE	3.007.639,49	3.734.046,90		6.741.686,39
SUR	541.016,96	9.248.556,50		9.789.573,46
SALAMANCA A LA FRONTERA DE PORTUGAL	1.753,18			1.753,18
SORIA-NAVARRA				
SANTIAGO A CARRIL Y PONTEVEDRA				
MEDINA-SALAMANCA	1.050.165,31	1.052.307,24	73.100,45	2.175.573
ARGAMASILLA A TOMELLOSO		61.110		61.110
MZOV	1.298.403,03	4.069.889,89	182.271,95	5.550.564,87
ZAFRA A HUELVA	57.010,09			57.010,09
FERROCARRILES CATALANES				
2) VÍA ESTRECHA				
SECUNDARIOS DE CASTILLA	110		1.690,00	1.800,00
MADRID A ARAGÓN	95.778,28	112.619,81		208.398,09
UTRILLAS A ZARAGOZA		364.891,18		364.891,18
CANTÁBRICO	22.096,07	319.494,40		341.590,47
VALDEPEÑAS A PUERTOLLANO				
SÁDABA A GALLUR		85.670		85.670
AZNALCÓLLAR AL GUADALQUIVIR	216.773,58			216.773,58
HARO A EZCARAY	7.675,43			7.675,43
ASTILLERO A ONTANEDA	9.400	222.782		232.182
VILLACAÑAS A QUINTANAR DE LA ORDEN	1.799.505,53	91.994,72		1.891.500,25
AMOREBIETA A GUERNICA Y PEDERNALES	92.034,71	145.990		238.024,71
MALLORCA	1.094.519,67			1.094.519,67
MANRESA A BERGA Y GUARDIOLA		46.052,70		46.052,70
LA CAROLINA A LINARES	1.039,52			1.039,52
VILLENA A ALCOY Y YECLA	46.054,90	168.385,56		214.440,46
MINERA GUIPUZCOANA		275.895		275.895
ECONÓMICOS ESPAÑOLES (Flassá a Palamós)			10.000	10.000
ESTRATÉGICOS Y SECUNDARIOS DE ALICANTE			13.050	13.050
ELÉCTRICO DE LA LOMA		225.530,00	248.909,50	474.439,50
MADRID A VILLA DEL PRADO Y ALMOROX				
SECUNDARIOS DEL SUR				
TOTAL PRIVADAS	74.073.886,86	119.132.089,72	38.616.282,76	231.822.259,34
3) FFCC EXPLOTADOS POR EL ESTADO				
ESTELLA A VITORIA Y LOS MÁRTIRES	322.125,07	246.596,10		568.721,17
S. JULIÁN DE MUSQUES A CASTRO	6.499,87			6.499,87
URDIALES				
ÁVILA A SALAMANCA	422.599,52			422.599,52
VAL DE ZAFÁN A S. CARLOS DE LA RÁPITA	153.569,45			153.569,45
RIPOLL A PUIGCERDÁ				
TOTAL ESTADO	904.793,91	246.596,10		1.151.390,01
4) SUMAS TOTALES	74.978.680,77	119.378.685,82	38.616.282,76	232.973.649,35

En 1928 por lo que se refiere al servicio eléctrico, se hace más patente lo que quedaba ya apuntado en 1927: el dominio de las dos grandes pero de modo mucho más particular de Norte; ella sola recoge aproximadamente el 80 por 100 de las inversiones de dicho servicio. Por otro lado, mientras se reducían las inversiones en los ferrocarriles explotados por el Estado, continuaba la ascensión en las cantidades aportadas para las otras explotaciones, resultando beneficiada de modo particular, Norte. Las diferencias con MZA son grandes y derivadas de las que se acumulan en cada uno de los conceptos. En el conjunto de todos estos años ambas percibieron cantidades muy similares, pero parece como si fuesen alternando por años las percepciones en Vías y obras y en Material móvil y de tracción: el año en que Norte invertía más en material, MZA lo

hacía en vías y viceversa¹⁵⁹. Entre las dos absorbieron el 78,5 por 100 del total de las inversiones realizadas en 1928 por la Caja.

Este año de 1928, según se decía en la *Memoria* correspondiente, mostró algunas diferencias respecto a los precedentes¹⁶⁰. El Real Decreto de 13 de abril de 1927, había creado una *Caja de Socorros y Pensiones*, con el fin de distribuir el importe de los atrasos en el pago de las horas extraordinarias de trabajo, desde el 1 de noviembre de 1921 al 30 de junio de 1926. Para las fechas posteriores a junio de 1926, no se decía nada, lo cual hizo precisa una Real Orden el 14 de octubre de 1927 que prescribía el modo de calcular los jornales correspondientes a esas horas de trabajo, obligando a las compañías a ingresar las cantidades debidas en la Caja Ferroviaria. El dos de mayo de 1928, un Real Decreto transformó aquella entidad en la *Caja de Socorros y Ahorros* con fines sociales de ahorro y previsión que contó, al menos, con un auxilio de 27,4 millones de pesetas aportados por la Caja Ferroviaria a veinticinco compañías, en este año 1928. Estos anticipos debían ser reintegrados al Estado en un plazo de veinte años y con un interés anual del 5 por 100.

En este año se dieron los primeros pasos, en cuanto a recursos destinados a ese fin, en las políticas de rescate y estructuración de líneas; objetivo prioritario en las directrices del Estatuto. Se procedió a negociar una nueva emisión de Deuda, como ya sabemos, de 300 millones de pesetas. Las existencias empezaron ya a reducirse de manera notable, otro comportamiento hubiese resultado extraño, al finalizar el año, tan sólo 19,5 millones permanecían sin asignación. Los intereses de la Deuda se fueron incrementando y alcanzaron el 31 de diciembre, los 31.462.500 millones de pesetas. En el balance de este año ya figura una reducida cantidad destinada a la incautación y rescate de líneas de 1,6 millones.

¹⁵⁹ Las cifras que se verán más adelante sobre el material que cada una puso en circulación, no son significativas en este sentido, al no disponer de especificaciones técnicas del mismo en las cuales pueden radicar las diferencias de número que se observan.

¹⁶⁰ *Memoria* de la Caja Ferroviaria del año 1928, pp. 15-17.

CUADRO III. 7 APORTACIONES DE LA CAJA FERROVIARIA A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS. 1929

COMPAÑÍAS	VÍAS Y OBRAS	MATERIAL MÓVIL Y DE TRACCIÓN	SERVICIO ELÉCTRICO	TOTAL
1) VÍA ANCHA				
NORTE	28.366.859,11	30.618.113,30	26.492.535,86	85.477.508,27
MZA	60.188.832,67	39.276.012,48	2.035.573,76	101.500.418,91
ANDALUCES	14.651.571,70	6.565.176,09	132.563,89	21.349.311,68
NACIONAL DEL OESTE DE ESPAÑA	17.389.189,79	7.146.441,94	122.778,22	24.658.409,95
SUR	1.921.474,43	3.156.045,11		5.077.519,54
SALAMANCA A LA FRONTERA DE PORTUGAL				
SORIA-NAVARRA				
SANTIAGO A CARRIL Y PONTEVEDRA				
MEDINA-SALAMANCA	131.752,36			131.752,36
ARGAMASILLA A TOMELLOSO				
MZOV	476.367,27	767.021,96	4.470	1.247.859,23
ZAFRA A HUELVA	46.517,68	124.500		171.017,68
FERROCARRILES CATALANES				
2) VÍA ESTRECHA				
SECUNDARIOS DE CASTILLA				
MADRID A ARAGÓN	372.126,35	144.857,90		516.984,25
UTRILLAS A ZARAGOZA		332.334		332.334
CANTÁBRICO	57.962,94	490.169,21		548.132,15
VALDEPEÑAS A PUERTOLLANO				
SÁDABA A GALLUR		9.600		9.600
AZNALCÓLLAR AL GUADALQUIVIR	301.727,92	98.218,80		399.946,72
HARO A EZCARAY				
ASTILLERO A ONTANEDA	30.506,64	442.793		473.299,64
VILLACAÑAS A QUINTANAR DE LA ORDEN	468.105,47	775.059		1.243.164,47
AMOREBIETA A GUERNICA Y PEDERNALES	14.070,11			14.070,11
SÓLLER	30.913,42	28.080	1.071.971,63	1.130.965,05
MALLORCA	2.643.313,21			2.643.313,21
MANRESA A BERGA Y GUARDIOLA				
LA CAROLINA A LINARES	17.725,50			17.725,50
VILLENA A ALCOY Y YECLA		45.450		45.450
MINERA GUIPUZCOANA	116.147,77	713.674,93		829.822,70
ECONÓMICOS ESPAÑOLES (Flassá a Palamós)		225.220		225.220
ESTRATÉGICOS Y SECUNDARIOS DE ALICANTE				
ELÉCTRICO DE LA LOMA		19.660	68.395,60	88.055,60
MADRID A VILLA DEL PRADO Y ALMOROX				
SECUNDARIOS DEL SUR				
TOTAL PRIVADAS	127.225.164,34	90.978.427,72	29.928.288,96	248.131.881,02
3)FFCC EXPLOTADOS POR EL ESTADO				
ESTELLA A VITORIA Y LOS MÁRTIRES	664.325,04	206.080,39		870.405,43
S. JULIÁN DE MUSQUES A CASTRO URDIALES				
ÁVILA A SALAMANCA				
VAL DE ZAFÁN A S. CARLOS DE LA RÁPITA	409.027,38	23.631,46		432.658,84
RIPOLL A PUIGCERDÁ				
TOTAL ESTADO	1.073.352,42	229.711,85		1.303.064,27
4) SUMAS TOTALES	128.298.516,76	91.208.139,57	29.928.288,96	249.434.945,29

En el cuadro 7 ya queda reflejada la nueva denominación, consecuencia de la nacionalización de M.C.P, de la Compañía Nacional del Oeste de España. Las cantidades recibidas por la nueva compañía son superiores a las percibidas por su predecesora en la explotación de las redes que la constituían. Además de estas aportaciones, la Caja asumió otros gastos que originó la incautación y que alcanzaron los 20.483.004,56 millones de pesetas.

Al incremento de los pagos efectuados a las empresas hubo que sumar los conceptos habituales en otros años, más lo señalado en el párrafo anterior, así como el progresivo incremento de los intereses de la Deuda que ya alcanzaron los 52.881.229,38 millones de pesetas. Esto explica que la partida de existencias, habitualmente elevada, fuese reduciendo sus efectivos hasta llegar al final del año a 6,6 millones de pesetas.

CUADRO III. 8 APORTACIONES DE LA CAJA FERROVIARIA A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS. 1930 (I.I a 30 IX)

COMPAÑÍAS	VÍAS Y OBRAS	MATERIAL MÓVIL Y DE TRACCIÓN	SERVICIO ELÉCTRICO	TOTAL
1) VÍA ANCHA				
NORTE	22.641.437,57	29.413.920,52	9.096.027,91	61.151.386
MZA	34.532.933,26	43.598.472,26	486.159,95	78.617.565,47
ANDALUCES	7.227.084,60	5.752.148,49	81.884,13	13.061.117,22
NACIONAL DEL OESTE DE ESPAÑA SUR	24.911.670,69	4.314.805,19	7.494,25	29.233.970,13
SALAMANCA A LA FRONTERA DE PORTUGAL				
SORIA-NAVARRA				
SANTIAGO A CARRIL Y PONTEVEDRA				
MEDINA-SALAMANCA				
ARGAMASILLA A TOMELLOSO				
MZOV				
ZAFRA A HUELVA	70.531,79			70.531,79
FERROCARRILES CATALANES				
2) VÍA ESTRECHA				
SECUNDARIOS DE CASTILLA				
MADRID A ARAGÓN	85.355,25	39.796,78		125.152,03
UTRILLAS A ZARAGOZA		213.666,10		213.666,10
CANTÁBRICO	43.355,59	328.352,40		371.707,99
VALDEPEÑAS A PUERTOLLANO				
SÁDABA A GALLUR				
AZNALCÓLLAR AL GUADALQUIVIR	78.171,16	149.389,60		227.560,76
HARO A EZCARAY				
ASTILLERO A ONTANEDA		20.651,95	7.597,70	28.249,65
VILLACAÑAS A QUINTANAR DE LA ORDEN	61.576,53	177.754,90		239.331,43
AMOREBIETA A GUERNICA Y PEDERNALES				
SÓLLER			110.571,19	110.571,19
MALLORCA	2.477.929,05	1.031.976,00		3.509.905,05
MANRESA A BERGA Y GUARDIOLA		29.184,84		29.184,84
BIDASOA		2.940		2.940
LA CAROLINA A LINARES	1.969,50			1.969,50
VILLENA A ALCOY Y YECLA				
MINERA GUIPUZCOANA	8.385,55			8.385,55
ECONÓMICOS ESPAÑOLES (Flassá a Palamós)		110.060		110.060
ESTRATÉGICOS Y SECUNDARIOS DE ALICANTE			19.968,50	19.968,50
ELÉCTRICO DE LA LOMA		117.050,62	25.620,87	142.671,49
MADRID A VILLA DEL PRADO Y ALMOROX				
SECUNDARIOS DEL SUR				
EXPLOTADORA DE FERROCARRILES Y TRANVÍAS		113.940		113.940
ELÉCTRICO DE GUADARRAMA			24.449	24.449
TOTAL PRIVADAS	92.140.400,54	85.414.109,65	9.859.773,50	187.414.283,69
3) FFCC EXPLOTADOS POR EL ESTADO				
ESTELLA A VITORIA Y LOS MÁRTIRES	736.535,97	92.448,58		828.984,55
S. JULIÁN DE MUSQUES A CASTRO	153.148,28			153.148,28
URDIALES				
ÁVILA A SALAMANCA				
VAL DE ZAFÁN A S. CARLOS DE LA RÁPITA	205.305,26			205.305,26
RIPOLL A PUIGCERDÁ				
TOTAL ESTADO	1.094.989,51	92.448,58		1.187.438,09
4) SUMAS TOTALES	93.235.390,05	85.506.558,23	9.859.773,50	188.601.721,78

El cuadro 8 refleja los nueve últimos meses de actividad desarrollada por la Caja en 1930. La aparente normalidad que ofrece su contemplación, sólo se ve alterada desde el lado de los ingresos. Normalidad porque se mantienen las aportaciones a las empresas en las mismas proporciones que hemos observado en los cuadros anteriores: Norte y MZA son las más beneficiadas, la solución eléctrica tuvo mayor incidencia en Norte, etc.

Los intereses de la Deuda requirieron de la Caja en estos meses un total de 43.033.080 millones de pesetas. Y el capital inmovilizado, sin que hubiese terminado el ejercicio 15.401.702 millones de pesetas.

CUADRO III. 9 EMPLEO DE LOS RECURSOS DE LA CAJA FERROVIARIA: INVERSIONES GASTOS FINANCIEROS Y COSTES DEL CONSEJO SUPERIOR (PESETAS)

CONCEPTOS	1926	1927	1928	1929	1.º a 30.IX.1930	SUMAS
APORTACIONES A LAS COMPAÑÍAS	73.887.378,56	187.948.808,25	231.822.259,34	248.131.881,02	187.413.283,69	929.203.610,86
MEJORAS EN LAS LÍNEAS EXPLOTADAS POR EL ESTADO	755.235,19	1.746.780,96	1.151.390,01	1.303.064,27	1.188.438,09	6.144.908,52
NUEVAS CONSTRUCCIONES	21.396.595,13	71.617.046,14	154.183.021,26	266.940.404,54	151.881.632,47	666.018.699,54
ANTICIPOS Y AUXILIOS REINTEGRABLES	2.396.758,18	15.293.385,97	40.431.570,98	18.991.104,00	10.891.738,74	88.004.557,87
INCAUTACIÓN Y RESCATE DE LÍNEAS	154.322,33	—	1.365.962,52	20.483.004,56	6.270.612,91	28.273.902,32
SUMA POR AÑOS	98.590.289,39	276.606.021,32	428.954.204,11	555.849.458,39	357.645.705,90	1.717.645.679,11
COSTES FINANCIEROS						
Intereses de la Deuda ferroviaria	18.833.398,55	17.812.500,00	31.462.500,00	52.881.229,38	43.033.080,00	164.022.707,93
Gastos de negociación de la misma		458.407,82	190.737,85	1.090.083,52		1.739.229,19
Devoluciones		89.000,00		32.580,32	819.556,04	941.136,36
Intereses de préstamos con garantía de Deuda Ferroviaria				985.376,71		985.376,71
Devolución de préstamos con garantía de Deuda ferroviaria				50.000.000,00		50.000.000,00
Garantía de interés a ferrocarriles secundarios y estratégicos		6.083.863,23	7.287.608,10	8.611.614,94	7.549.052,66	29.532.138,93
TOTAL COSTES FINANCIEROS	18.833.398,55	24.443.771,05	38.940.845,95	113.600.884,87	51.401.688,70	247.220.589,12
COSTES CONSEJO SUPERIOR	727.755,32	1.225.961,65	1.479.352,52	1.667.000,54	1.289.874,47	6.389.944,50

Fuente: Para los años 1926, 1927 y 1928, *Memorias y Balances* de la Caja Ferroviaria. Para 1929 y 1930 los resúmenes de *Ingresos y pagos en metálico* o valores realizados por la Caja.

He recogido en los cuadros aquellos pagos efectuados por la Caja que se materializasen en inversiones directamente ferroviarias y aquellos que debía atender relacionados, por ejemplo, con la negociación de la Deuda, intereses, o los propios gastos que ocasionaba el Consejo Superior. Debido a los notables fondos que la Caja movilizó en favor del ferrocarril, a las inversiones realizadas, habría que diferenciar los gastos de este organismo autónomo que fue la Caja Ferroviaria. No dispongo de datos suficientes para efectuar una reconstrucción de los costes de administración de la misma, pues estos no figuran en sus Balances. En la otra fuente mencionada, los resúmenes de Ingresos y Pagos en metálico realizados por la Caja, sí se reflejan los pagos realizados para financiar gastos del Consejo Superior de Ferrocarriles, pero varía la partida en la que se incluyen, en cada año: unas veces dentro de la de *Explotación de ferrocarriles del Estado*, otras como *Incautación y rescate de líneas* e incluso de manera independiente, pero nunca se diferencian los de la Caja. Por otra parte es en estas partidas que nos permitirían conocer estos costes y los financieros, donde se encuentran las mayores disparidades entre las dos fuentes utilizadas, motivo por el que prefiero ofrecer las cantidades sin demasiadas sumas totales, pues puede dar lugar a interpretaciones erróneas. Por eso quedan separados los recursos empleados en realizaciones ferroviarias del resto. Entre los costes financieros llaman la atención, por su concepto, no por las cantidades, las garantías que se cubrieron de los ferrocarriles estratégicos y secundarios, algo, en principio, fuera de los objetivos con que había sido creada.

Las cifras que acabo de ofrecer son mejores que las publicadas por Artola y Velarde¹⁶¹. Hemos de tener en cuenta, al menos, tres cosas: en primer lugar que, aun

¹⁶¹ Artola (1978), pp. 434-435 y Velarde (1973), pp.106-112. Los 1.067 millones de pesetas que este señala como ingresos por emisiones de la Deuda ferroviaria, son recogidos también en Comín (1988), p. 871. Pienso que las diferencias en las estimaciones proceden únicamente de que las fuentes que yo he utilizado abarcan lo acontecido en 1930 y las utilizadas por Artola –no están claras– y por Velarde –la

siendo la mayoría, no todos los recursos de que disponía la Caja procedían de las emisiones de Deuda –lo analizaremos con mayor detalle en breve–, en segundo lugar que las atenciones de la Caja –como hemos tenido ocasión de probar en los cuadros precedentes– no se limitaban a la adquisición de material para la explotación de la red de las empresas ferroviarias y, por último, que la Caja no pagó la totalidad de las adquisiciones de las empresas, es decir, que en la financiación de dicho material, también intervinieron las compañías.

Por otra parte, con frecuencia se han subestimado las realizaciones ferroviarias de la Dictadura por lo que se refiere a las nuevas construcciones. Si estas se valoran por la extensión de tendido realizado, ofrece esa apariencia; pero si tenemos en cuenta los recursos monetarios que se destinaron a ese fin –cerca del 40 por 100 del total– se percibe que desde el Consejo Superior se prestó atención y esfuerzos a esos nuevos proyectos. El problema derivó de que los proyectos fueron excesivos y muy ambiciosos; extremo que quedará confirmado en la etapa republicana, cuando se pondrán de manifiesto las enormes cantidades que resultarían necesarias para poder finalizar todas las obras emprendidas, con el *aliciente* añadido de saber que la sangría de recursos para el Estado no habría hecho sino comenzar debido a la escasa rentabilidad de la mayor parte de esos tramos de red. En 1929 por ejemplo –al ser este el año en el que se invirtió una mayor suma– se ofrecieron ayudas a 25 líneas en construcción, los 68 millones recibidos por el Santander-Burgos-Calatayud fueron la suma más elevada. Pero me parece que esto es ya otra Historia para postreras investigaciones.

En los cuadros 10 y 11 se reproduce el material adquirido por las empresas, de su comparación con los recursos de la Caja se infiere que parte del material fue sufragado por las propias empresas

CUADRO III. 10 RESUMEN DEL MATERIAL ADQUIRIDO POR LAS EMPRESAS FERROVIARIAS

MATERIAL AUTORIZADO POR EL COMITÉ EJECUTIVO					MATERIAL CUYA ADQUISICIÓN SE ADJUDICÓ					
Años	locomot	coches	furgones	vagones	locomot	coches	furgones	vagones	IMPORTE	PAGADO CAJA
1926	230	259	432	7.615	195	160	422	4.790	139.060.205	44.490.791
1927	98	277	204	4.260	115	343	185	6.088	144.313.153	107.215.436
1928	105	320	116	5.536	111	252	64	2.892	90.405.742	119.849.385
1929	106	189	127	1.979	90	138	185	5.229	104.582.462	91.208.139
TOTAL	539	1.045	879	19.390	511	893	856	18.999	478.361.562	362.763.751

Fuente: Relaciones de material móvil y de tracción realizadas por el Comité ejecutivo del Consejo Superior. El material referido a expresado en número de unidades y las columnas finales que reflejan el Importe y las cantidades pagadas por la Caja en pesetas.

obra de Ceballos Teresí– se quedan en 1929. Esos son los datos que, por otra parte, fueron publicados en la nota oficiosa de 2 de julio de 1930 según la cual se suprimiría la Caja, quedan ahí tres meses, hasta el 30 de septiembre en que se cierran todas las cuentas, de cierta incógnita. Aunque se trate de un testimonio indirecto y probablemente interesado, las cantidades valoradas por Carner en 1932 como gastadas en ferrocarriles desde 1925 a 1931 en unos 2.165 millones, se aproximan también a las que se ofrecerán como ingresos obtenidos por la Caja Ferroviaria en el Cuadro 16.

CUADRO III. 11 MATERIAL ELÉCTRICO ADQUIRIDO

Años	locomotoras g.v.	locomotoras	automotores	remolques	IMPORTE
1926		22	26	26	19.851.462
1927	12	15	16	12	18.4666.988
1928	1	2			653.424
1929	1				126.600
TOTAL	14	39	42	38	39.098.474

Fuente: Idem

Hay que señalar que la cantidad total que figura como lo pagado por la caja para los años transcurridos hasta 1929, prácticamente coincide con la suma de las columnas de los cuadros 4 a 8 que recogían lo aportado para material y tracción –362.215.022,53 pesetas–. El material eléctrico se contabilizaba aparte y en el cuadro 11 tan sólo se refleja el material y su coste, mientras que en las columnas de servicio eléctrico de los cuadros 4 a 8 se registraban otros muchos conceptos. En este último sentido hemos ido viendo cómo era Norte una de las empresas que más ayudas percibió con motivo del servicio eléctrico, probablemente derivado de la electrificación de algunos tramos de su red y en particular de la rampa de Pajares. Por ello no es descabellado suponer que el aumento relativo del tráfico de mercancías en Norte sobre MZA pueda ser explicado desde esta perspectiva, así como que Norte también esté por delante de MZA en cuanto al material puesto en explotación por ambas compañías.

No todo el material cuya adquisición se adjudicó se puso en circulación en esos años, las cifras reales para todas las compañías fueron algo más reducidas: en locomotoras 503, coches 736, furgones 683 y vagones 12.754; sobre las cantidades ofrecidas en el cuadro 11.

CUADRO III. 12 MATERIAL PUESTO EN CIRCULACIÓN POR LAS CUATRO GRANDES (Unidades)

	locomotoras	coches	furgones	vagones
Norte	253	330	400	6.340
M.Z.A.	120	225	235	3.643
Andaluces (incluye Sur)	76	63	30	1.460
Oeste de España	4	57		21
TOTAL	453	675	665	11.464

Fuente: Idem

Todas estas inversiones tuvieron muchos beneficiarios, además del propio ferrocarril y de las empresas explotadoras de la red ferroviaria, en particular las que más recibieron. Pero hubo otras muchas empresas, como es de todos conocido, que tuvieron que satisfacer esas necesidades del ferrocarril y a las que llegaron los recursos que hemos detallado. Habrá que estudiar cómo les afectó ese incremento de la demanda, pero como es obvio no es tema que me pertenezca. En los cuadros siguientes expondré, tan sólo para dos años y para el material móvil y de tracción –hubo otros muchos suministros–, las empresas que construyeron este material. Es curioso observar, aunque podrían ofrecerse muchas explicaciones, cómo a pesar de ser 1929 el año en que más recursos entregó la Caja, se gastó menos en 1929 que en 1927, lo cual ya habría sido señalado por Gómez Mendoza y recogido por el profesor Comín¹⁶². El dominio de las empresas autóctonas fue absoluto¹⁶³.

¹⁶² Comín (1987), p.118. En el cuadro que se recoge en dicha página se introducen los Índices de la producción industrial española en el período 1919-1935. La columna 7 de dicho cuadro tomada de Gómez Mendoza (1985), pp. 29-31, recoge el valor de la producción del material ferroviario en millones de pesetas. Las cifras no coinciden con las expuestas en estos cuadros, pero sí lo hace la tendencia. En Comín

CUADRO III. 13 EMPRESAS ADJUDICATARIAS DE LA CONSTRUCCIÓN DE MATERIAL FERROVIARIO. 1927

	Locomotoras		Ténderes		Coches		Furgones		Vagones		Importe Total y (%)
	Nº	Importe	Nº	Importe	Nº	Importe	Nº	Importe	Nº	Importe	
Alejandro Bengoechea y cía.									120	1.146.800	1.146.800 (0,80)
CAF de Beasain					68	7.680.060			1.609	19.190.029	26.870.089 (18,64)
C. Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques	35	8.876.825			15	2.203.275			183	1.921.500	13.001.600 (9,02)
Construcciones del Llobregat									114	1.102.940	1.102.940 (0,77)
Corcho, Hijos									17	111.750	111.750 (0,08)
Eugenio Grasset y cía.					40	3.500.000					3.500.000 (2,43)
Fábrica de Orueta			30	989.700					95	997.500	1.987.200 (1,38)
Feliú San Pedro, de Barcelona									8	42.500	42.500(0,03)
Francisco Oliveros, de Almería									15	257.250	257.250 (0,18)
Herederos de R. Múgica					15	953.942			115	1.396.500	2.350.442 (1,63)
Hilos de J. Barreras de Vigo									25	346.730	346.730 (0,24)
Hijos de M. Devis					10	1.075.000			70	424.500	1.499.500 (1,04)
Industrias Ferroviarias									90	989.000	989.000 (0,69)
José Gordón y cía									20	209.000	209.000 (0,15)
La Maquinista Terrestre y Marítima	40	13.931.980									13.931.980 (9,67)
Mariano Corral e Hijos							50	1.220.650	100	1.010.625	2.231.275 (1,55)
Material para ferrocarriles y construcciones					10	1.060.000		120	2.785	28.295.500	32.295.700 (22,41)
Obregón y cía									12	74.400	74.400 (0,05)
S. A. Vers					10	1.051.170					1.051.170 (0,73)
Babcock & Wilcox	38	9.791.177									9.791.177 (6,79)
S.E. de Construcción Naval	2	351.940	10	448.759	117	13.392.961			16	632.020	14.825.680 (10,29)
Soc. Forjas de Alcalá									100	810.000	810.000 (0,56)
Soc. Material Móvil y Construcciones de Zaragoza					51	8.050.095	15	964.275	15	136.100	9.150.470 (6,35)
Talleres del Astillero									97	834.475	834.475 (0,58)
Talleres de Miravalles, Palencia e Ibaizábal					7	742.000			410	4.542.400	5.284.400 (3,67)
Talleres de Urcola									40	424.625	424.625 (0,29)
TOTALES	115	32.951.922	40	1.438.459	343	39.708.503	185	5.125.125	6.056	64.896.144	144.120.153 (100)

Fuente: Comité Ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles

(1988), p. 826, se recogen con mayor detalle los datos referentes a la producción de material ferroviario y construcción naval de esas mismas fechas. Las cifras que ahí se presentan no coinciden tampoco con las que he ofrecido algunas páginas más arriba. Desconozco los motivos de estas discrepancias.

¹⁶³ Las cifras de construcción de locomotoras darían constancia a los intentos oligopolizadores del mercado referidos por Palafox (1991), p. 106, aunque –es cierto que en muy corta medida y sólo en 1927– también construyó la Sociedad Española de Construcción Naval, que no aparece incluida en la relación referida.

CUADRO III. 14 EMPRESAS ADJUDICATARIAS DE LA CONSTRUCCIÓN DE MATERIAL FERROVIARIO. 1929

	Locomotoras		Ténderes		Coches		Furgones		Vagones		Importe Total y (%)
	Nº	Importe	Nº	Importe	Nº	Importe	Nº	Importe	Nº	Importe	
Alejandro Bengoechea y cía.									200	1.611.300	1.611.300 (1,54)
CAF de Beasain					49	2.055.065			1.235	12.437.350	14.492.415 (13,86)
C. Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques	20	6.665.350			4	555.800					7.221.150 (6,90)
Cía. del FFCC Cantábrico									1	10.000	10.000 (0,01)
Construcciones del Llobregat					4	142.340	8	84.000	163	1.260.360	1.487.500 (1,42)
Enrique Quintana									20	158.000	158.000 (0,15)
Francisco Oliveros, de Almería									50	1.292.000	1.292.000 (1,24)
José M ^o Requena									200	1.887.500	1.887.500 (1,80)
Herederos de R. Múgica									105	827.900	827.900 (0,79)
Industrias Ferroviarias de Irún									105	1.047.450	1.047.450 (1,00)
La Maquinista Terrestre y Marítima	40	14.718.920			10	1.050.000				15.768.920	15.768.920 (15,08)
Mariano Corral e Hijos									139	1.309.070	1.309.070 (1,25)
Material para ferrocarriles y construcciones de Barcelona							31	2.542.000	1.599	16.329.850	18.871.850 (18,04)
Babcock & Wilcox	30	10.024.225									10.024.225 (9,59)
Sociedad Construcciones Devis							116	1.962.000	600	5.730.000	7.692.000 (7,35)
Sociedad Española de Construcciones Metálicas			20	576.000							576.000 (0,55)
S. Española de Construcción Naval					48	8.210.080	2	36.890	220	2.134.300	10.381.270 (9,93)
Soc. Material Móvil y Construcciones de Zaragoza					8	1.174.312	12	830.400			2.004.712 (1,92)
Soc. A. Vers					15	1.707.600	10	719.000			2.426.600 (2,32)
Talleres de Miravalles, Palencia e Ibaizábal									497	4.824.850	4.824.850 (4,61)
Velasco, Pando y Cía									20	282.000	282.000 (0,27)
Material adquirido de 2º uso							6	31.500	75	354.250	385.750 (0,37)
TOTALES	90	31.408.495	20	576.000	138	14.895.197	185	6.206.590	5.229	51.496.180	104.582.462 (100)

Fuente: Comité Ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles

Lo dispuesto por la Ley era que la Caja Ferroviaria costearía las obras de ampliación y mejora de las redes, y las Compañías las de conservación. En algunos casos aparecieron pequeñas dificultades de interpretación sobre la consideración que debía darse a determinadas adquisiciones como era el caso de la reposición de vías cuando estas se reemplazaban por otras de mayor capacidad, ya que una parte correspondería a mejora y otra parte a conservación. Estos conflictos obligaron a dictar algunas instrucciones al Comité Ejecutivo y a prever la concesión de anticipos para material y trabajos en obras de conservación y mejora que tuviesen el carácter de urgentes, que quedaron plasmadas en el Real Decreto-ley de 23 de agosto de 1926. Desconocemos, sin embargo, el cauce administrativo que se siguió en las circunstancias ordinarias, es decir en aquellas obras de ampliación y mejora que costó la Caja¹⁶⁴.

¹⁶⁴ C/204/31 “Datos solicitados por el Comité Ejecutivo del Consejo Superior a MZA”, 2.II-12.V.1926. Ya dijimos que era el Comité Ejecutivo el que veía las peticiones y las aprobaba, esta operación la realizaba teniendo presentes los presupuestos de gastos de explotación que debían presentar las compañías, pero carecemos de más detalles sobre plazos y trámites necesarios a seguir y las causas que explicaban las decisiones que finalmente se adoptaban.

Este cuadro-resumen que he dejado para el final de la relación, hay que ponerlo forzosamente en relación con aquellos otros –números 1 y 2 en los cuales tratábamos de desglosar las diferentes partidas del Activo– del capítulo primero de este trabajo.

CUADRO III. 15 RESUMEN DE LO PERCIBIDO DE LA CAJA FERROVIARIA POR LAS CUATRO GRANDES

	1926	1927	1928	1929	1930	TOTAL COMPAÑÍAS	PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL PRIVADAS
NORTE	38.237.353,20	72.109.104,06	101.439.653,14	85.477.508,27	61.151.386	358.415.004,67	38,57
M.Z.A.	29.070.263,82	82.440.930,13	81.441.985,07	101.500.418,91	78.617.565,47	373.071.163,40	40,15
TOTAL	67.307.617,02	154.550.034,19	182.881.638,21	186.977.927,18	139.768.951,47	731.486.168,07	78,72
ANDALUCES	3.835.367,14	14.233.036,29	18.845.407,58	21.349.311,68	13.061.117,22	71.324.239,91	7,68
NACIONAL DEL OESTE DE ESPAÑA	67.064,17	7.427.290,64	6.741.686,39	24.658.409,95	29.233.970,13	68.128.421,28	7,33
TOTAL PRIVADAS	73.887.378,56	187.948.808,25	231.822.259,34	248.131.881,02	187.414.283,69	929.204.610,86	100

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadros anteriores en los años respectivos.

Las cifras del cuadro 15 no coinciden con las de aquellos cuadros 1 y 2 como era de esperar. En los balances de las empresas, cada una de ellas bajo esa columna del activo englobaba conceptos diferentes, ahora se ha conseguido depurar lo que, de aquellas cantidades era específico de la Caja Ferroviaria. El desajuste de cantidades es mayor en Norte que en MZA Debemos pensar que, por ejemplo, el anticipo que quedaba englobado bajo el nombre de la electrificación de Pajares, no figura entre los sumandos utilizados para calcular la percepción de Norte en los años del régimen del Estatuto y, sin embargo, es probable que sí estuviese incluido en aquella partida del Activo. De todas formas, el relativo parecido entre ambas cantidades, nos hace pensar que nuestros cálculos sobre lo que supuso la Caja, desde el punto de vista financiero, son bastante fiables. Recordemos que las cifras acumuladas que figuran en los balances en Norte con 439.410.663,96 pesetas y en MZA 388.629.500,80 pesetas, como la parte del Activo formada por aportaciones estatales, guarda cierta proximidad con las que se ofrecen en este cuadro. También se pone de manifiesto la enorme concentración de recursos en las grandes compañías ferroviarias españolas, en particular en Norte y MZA.

CUADRO III. 16 GASTOS DE LA CAJA FERROVIARIA POR KILÓMETRO DE RED. 1926-1930

COMPAÑÍAS	PESETAS/KM
NORTE	94.294,92
MZA	101.654,27
ANDALUCES	43.384,57
OESTE DE ESPAÑA	42.929,06

Fuente: Elaboración propia con datos ya utilizados. Las longitudes de redes consideradas se refieren a 1930.

Otra vertiente que hay que estudiar de la Caja Ferroviaria es la de los ingresos que obtuvo cada año de su existencia y que aparecen recogidos en el cuadro 17. Los datos que expondré proceden de esos resúmenes elaborados por la propia Caja, que son una cuenta de resultados. Estas cantidades que la Caja logró son muy superiores, como ya hemos podido descubrir a través de la vertiente de los gastos, a las que hasta ahora ha venido considerando la historiografía.

CUADRO III. 17 INGRESOS REALIZADOS A FAVOR DE LA CAJA FERROVIARIA DEL ESTADO, 1926-1930 (Pesetas)

	1926	1927	1928	1929	1930	TOTALES CONCEPTOS	%
RECURSOS							
Negociación de la Deuda	299.105.585,58	150.000.000	336.874.058,25	443.221.481,79	154.896.419,97	1.384.097.545,59	68,07
Consignación del Presupuesto de Fomento	41.126.837,08	4.500.000	4.500.000	6.500.000	17.754.600	74.381.437,08	3,66
Reintegro de anticipos para material	27.730.656,28	18.569.452,61	14.591.289,60	16.295.154,97	7.533.321,05	84.719.874,51	4,17
Reintegro de anticipos para personal		1.361.234,27	5.740.743,77	7.816.986,63	570.401,72	15.489.366,39	0,76
Otros recursos	89.000	1.414,38	218.848,60	1.271.529,15	688.974,32	2.269.766,45	0,11
DEUDORES	422.641,85	5.124.915,65	11.187.952,37	15.346.297,94	10.488.880,19	42.570.688,00	2,09
REINTEGROS	2.645,06	2.519.047,71	3.983.735,86	5.821.285,61	1.461.794,55	13.788.508,79	0,68
PRÉSTAMOS Y ANTICIPOS CON GARANTÍA DE DEUDA FERROVIARIA				180.000.000	236.000.000	416.000.000	20,46
TOTALES POR AÑOS	368.477.365,85	182.076.064,62	377.096.628,45	676.272.736,09	429.394.391,80	2.033.317.186,81	100

Fuente: Para los años 1926, 1927 y 1928, *Memorias y Balances* de la Caja Ferroviaria. Para 1929 y 1930 los resúmenes de *Ingresos y pagos en metálico o valores* realizados por la Caja.

El concepto más confuso es el de los préstamos y anticipos con garantía de Deuda ferroviaria, que supuso cantidades de mucha importancia en tan sólo dos años, cabría sospechar con que pudiera tratarse de préstamos bancarios. Como ya había anticipado es evidente que el grueso de los ingresos en la Caja se derivó de la negociación de la Deuda, pero existen otras partidas, pequeñas, que sería preciso conocer y sumar, para explicarnos el montante de los gastos que se emprendieron por iniciativa del Comité Ejecutivo del Consejo Superior¹⁶⁵.

Disponemos de pocas noticias sobre el final de las actividades de la Caja. Se procedió a su supresión mediante una nota oficiosa que se publicó el día 2 de julio de 1930 y de la cual tenemos noticia por estar recogida en la recopilación de textos realizada en 1940 por la Junta Superior de Ferrocarriles¹⁶⁶. En ella se decía que si las compañías querían continuar con su labor de mejora en las líneas y material, deberían hacerlo sin contar con las ayudas estatales. El Estado se comprometía a concederles autorización para que pudiesen emitir obligaciones «a las que otorgará su aval». La situación debió ser bastante confusa. Por un lado la documentación sobre las

¹⁶⁵ Leer a Comín (1987) y (1988), resulta muy clarificador sobre los pareceres que existen en el debate de las inversiones públicas realizadas por la Dictadura y su ausencia en épocas posteriores. Desfilan por sus líneas, siempre certeras, las opiniones de Velarde, Melguizo, Palafox, García Delgado y lamenta la falta de evaluación de las ayudas realmente concedidas. Pienso que desde estas modestas páginas podemos contribuir a aclarar parcialmente algunos de estos extremos, si bien resulta más complicado tomar la decisión de si esas cantidades las consideramos o no como cuantiosas. He señalado más arriba que en el caso ferroviario confluían muy diversos problemas: el elevado número de necesidades a las que se socorría y, sobre todo, las enormes necesidades de recursos que tuvieron el sector y en particular las grandes compañías. Hemos caracterizado las ayudas que llegaron en estos años como el punto de partida a partir del cual no debieran suprimirse las inversiones a realizar, la prueba estaría en lo acontecido en los años siguientes en los cuales se siguieron demandando recursos. Por otra parte, aunque apasionante, considero que los problemas que se derivan de este fructífero debate, rebasan el marco de este trabajo. Los datos de los cuadros 9 y 10 no coinciden exactamente con los utilizados por Palafox (1991), p. 110, porque este ha empleado para su elaboración una fuente indirecta, las notas redactadas sobre el problema ferroviario por el Consejo Superior de Cámaras de Comercio en 1930, de todas formas son cantidades muy similares.

¹⁶⁶ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. II, pp. 157-159. Probablemente sea a partir de esta nota de donde hayan obtenido los datos las fuentes indirectas utilizadas por Artola y Velarde.

actuaciones de la Caja nos permite señalar con fundamento que hasta el último día de septiembre, no se cerraron las cuentas de la Caja. De otra parte entre las modificaciones del Consejo Superior que se publicaron por Real Decreto el 16 de agosto, no figura ninguna que refiera con claridad que la Caja hubiese desaparecido, es más, entre las atribuciones que se otorgan a su Presidente está la de ordenar los pagos del Consejo Superior y de la Caja Ferroviaria. Lo que sí se dice en esa nueva disposición legal es que respecto a las emisiones de Deuda, el Consejo «estará a las disposiciones que al efecto se dicten», y ya dijimos y hemos demostrado que Caja sin Deuda no se entiende, al menos con el mismo concepto que el que había tenido en su origen; por otra parte hasta su propia denominación vinculaba sus actividades con las financieras.

Es probable que, al menos en parte, las modificaciones que se hicieron del Consejo Superior en agosto, septiembre y noviembre, encuentren su explicación en los problemas por los que atravesaba la Caja. Además existe una preocupación grande por reducir –desde donde se pueda– los gastos que el Consejo generaba, tal y como se explicaba en la Exposición previa al Real decreto del 16 de agosto. En él se hablaba de que las disposiciones que se adoptasen se aplicarían «con apremiante urgencia». El Real decreto hacía particular hincapié en la reducción del número de vocales. La justificación que se ofrecía era la de la inminente entrada en el régimen definitivo. En el período provisional, en el que la amplitud de sus actividades y desembolsos justificaba esa cifra de representantes de cada sector, debía dar paso ya al definitivo «sin lo cual no tendrá solución el problema ferroviario». Ya hemos anticipado qué debía caracterizar a ese período desde el punto de vista financiero y, aunque lo estudiemos en el próximo epígrafe, también sabemos que nunca se llegó a alcanzar dicha etapa casi mítica. En cualquier caso, el Consejo seguirá existiendo y será objeto de atención también en los años venideros, en los cuales uno de los primeros cambios que se produjeron vino por el aumento de la representación obrera, esta pasó a contar con tres miembros, dos más de lo que había sido habitual.

Todavía dentro del marco cronológico de este capítulo, el 28 de noviembre de 1930, una Real Orden promulgó el reglamento de régimen interior del nuevo Consejo¹⁶⁷. En este caso lo prioritario era la búsqueda de economías y el primer artículo mostraba a las claras este objetivo pues de los treinta miembros que formaban el Consejo con anterioridad, se pasaba a contar con veintiuno. Otra nota característica de esta nueva disposición es la cantidad de resortes que concreta el ministro de Fomento para garantizar el control sobre el Consejo. Es de destacar que ya se recoja en el artículo 13 que cuando en el Consejo se dilucidasen temas que afectasen a los transportes por carretera se convocase, para su asistencia, al Director general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera.

El nuevo Consejo también se organizaba en Comisiones con denominaciones casi idénticas a las antiguas: Ferrocarriles del Estado, Ferrocarriles y Transportes en general, Hacienda y Caja Ferroviaria, Explotación técnica y comercial, Fijación de capitales, Estructuración y rescate de líneas y Asuntos generales y Legislación. Se definían también sus cometidos propios y respecto a la Caja, no se aporta nada de particular interés, si bien es cierto que sobre ella no recaen los importantes designios de antaño: de

¹⁶⁷ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. II, pp. 161-168.

ser aquella institución capaz de resolver el problema ferroviario pasó a convertirse en un órgano que gestionaría las operaciones pendientes de la Deuda y se hiciese cargo del régimen económico del Consejo¹⁶⁸. Los costes del Consejo y de todos sus servicios serían financiados por los productos brutos de las empresas adheridas al Estatuto, evidentemente los compromisos del Consejo derivados por ejemplo de la emisión de la Deuda, se imputaban a los presupuestos.

En el siguiente capítulo se continuará con el discurrir de este organismo que desempeñó un papel capital en el diseño de la política ferroviaria del Estado. Como se aprecia nos hemos visto necesitados a forzar el marco cronológico en su estudio para no perder unidad. En los últimos momentos que se acaban de abordar, el Dictador había desaparecido y con ello se había efectuado un nuevo cambio en el gobierno, cuyas consecuencias se irán tratando al estudiar los años en que debiera haberse entrado en el período definitivo.

2.6.3. El período definitivo

El 31 de diciembre de 1928 había sido la fecha señalada para que, junto con el año, terminase también sus días el período provisional. Jamás se llegó a entrar en ningún régimen o período que tuviese este nombre de definitivo, incluso fue una de las quiméricas misiones que se otorgó al Consejo Superior nacido con la República. La realidad resultó mucho más complicada de lo que se supuso y los intereses de las dos facciones en lid –Estado y compañías– verdaderamente irreconciliables.

Cuando se aproximaban esas fechas, desde la representación del Estado en el Consejo se hizo saber a los representantes de las compañías que el gobierno quería empezar a obtener algún rendimiento de todos los capitales que estaba aportando la Caja para mejorar las explotaciones y, junto a esta, algunas otras peticiones que servirían para fijar unas condiciones sobre las que podrían iniciarse las conversaciones para regular dicha etapa. Eran las siguientes: a) Sobre el producto líquido obtenido por una compañía, los beneficios para los concesionarios serían del dos o dos y medio por ciento, para el Estado habría una cantidad que estaría por debajo de esa cifra, en definitiva se trataba de conseguir que los intereses de la Deuda fuesen remunerados, en parte, por los beneficios que hubiesen obtenido las compañías. Podríamos llegar a pensar que el Estado habría buscado su propio interés en las elecciones de inversión realizadas desde la Caja, puesto que fueron las dos grandes las más favorecidas, precisamente aquellas que más posibilidades tendrían de incrementar su valor; b) separación absoluta de las reservas y sus intereses, de los productos líquidos de la explotación; c) intervención personal en los Consejos de las compañías, el Estado estaría representado por consejeros nombrados por él –es curioso sobre este particular, que, lo que no logró la Dictadura, sí lo alcanzase el gobierno de la República–; d) si se lograba lo anterior, se buscaría la modificación del Consejo Superior, se llegó a hablar

¹⁶⁸ Art. 56 de la Sección 6ª: «La Comisión de Hacienda y Caja Ferroviaria tendrá a su cargo los trabajos, estudios, informes y propuestas relacionados con los servicios de Contabilidad y Caja, con la formación y ejecución de los presupuestos de los gastos del Consejo, con la Deuda ferroviaria y con las funciones relativas a la contabilidad de las empresas...».

incluso de su supresión; e) unificación de tarifas y consolidación del aumento del 15 por 100 ya existente; f) unificación de los plazos de reversión; g) autorización a las compañías para emitir obligaciones a largo plazo; y h) ya se hablaba de una prórroga de tres meses para Norte y MZA y de un año para el resto de las empresas en la duración del período provisional¹⁶⁹.

Con todo esto el proceso no había hecho sino comenzar y en su estudio vamos a encontrar momentos y puntos de vista ante determinadas cuestiones, en los que ni siquiera existió un parecer común entre las dos grandes.

Por lo tanto se entraba de nuevo en otra etapa de intensas negociaciones entre el Estado y los concesionarios de la red ferroviaria, que vuelven a mostrarnos la importancia que el entorno institucional, reivindicado por los profesores Comín y Martín Aceña, tiene en el estudio de la Historia empresarial para una perfecta comprensión del comportamiento maximizador de los empresarios. Las dificultades para lograrlo son grandes por la multitud de datos necesarios para poder realizar aproximaciones suficientemente contrastadas¹⁷⁰.

Como era habitual, la contestación de las empresas tampoco se hará esperar en esta ocasión y así se entrará en un intercambio de proyectos, estudios y supuestos de lo que significaría tal o cual aplicación que, al final, y en parte de nuevo por una crisis política, quedarán en nada desde el punto de vista de legislación nacionalizadora. El proceso que se inició a finales de 1928 no culminará y, por lo que se refiere al período que abarca este capítulo, las últimas referencias a los intentos para resolver los conflictos derivados del deseo de alcanzar el período definitivo, llegarán hasta el 7 de abril de 1931, en que el Consejo Superior envió un nuevo cuestionario a Norte y MZA solicitando más datos para la redacción de un nuevo proyecto. De todos modos ya hemos visto en el epígrafe de la Caja y en algunos otros anteriores que, desde otras perspectivas, la política ferroviaria de esta época contó con más realizaciones que durante épocas pretéritas.

Las dos grandes empresas ferroviarias no olvidaban que la filosofía del nuevo régimen, o al menos así lo habían creído, se basaba en que las tarifas serían elevadas hasta donde fuese necesario para que pudiesen bastarse por sí mismas en la financiación de todos sus costes. Pero el Estado había prescindido de esta posibilidad cuando se entró en el régimen provisional. A partir de este obstáculo, y si se me permite la expresión, todo lo demás era una especie de diálogo de besugos, o al menos esa es la impresión que

¹⁶⁹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. II, p. 125. Estos extremos fueron expuestos por Morales, en representación del Estado a Coderch y Terán de MZA y al conde de Fontao y Garre de Norte en una entrevista celebrada el 4 de diciembre de 1928, en C/214/529, 4.XII.1928-1.II.1929. En este expediente se ofrece documentación más abundante en la que se refleja la visión desde las grandes empresas. Tenemos noticias de otras dos entrevistas más de este estilo con los mismos protagonistas, quienes no tenían ninguna capacidad decisoria, sólo eran interlocutores y esgrimían la necesidad de convocar a los accionistas para definirse sobre determinadas decisiones. En C/214/532 se encuentra el extracto de una entrevista que mantuvieron con el ministro, esta vez los presidentes y directores de los Consejos de Norte y MZA, el día 28 de enero de 1929. En las líneas que siguen trataré de extraer las ideas fundamentales que se destilan de todas estas reuniones. Existieron posteriormente algunas otras de las que no se conservan referencias, pero por los resultados que se observan, puede pensarse que no debieron servir más que para exacerbar los ánimos de unos y otros.

¹⁷⁰ Comín y Martín Aceña (1996b).

he sacado del estudio de la documentación: los mismos datos que les sirven a las empresas para concluir que «la tela –refiriéndose a los productos de la explotación– ya no da más de sí, y que por lo tanto o se viste al Estado y se deja desnudas a las compañías o viceversa» –y la expresión es de Maristany–; al Estado le dan pie para reclamar una compensación a las inversiones de la Caja y la progresiva devolución de los anticipos entregados para la mejora de los salarios de los trabajadores.

En cualquier caso no se aprecia una decidida voluntad por parte del Estado de poner fin a la era de explotación privada de las líneas férreas, es probable que por la multitud de dificultades que ese proceso llevaba consigo –no sólo hacendísticas– y que se convertiría en un problema añadido a los múltiples con que contaba el Dictador ya en 1929; pero sí se buscaba a cambio, como mal menor, un control, una penetración del Estado mucho mayor de lo que hasta entonces se había alcanzado. La presión para las empresas –las grandes pues las otras parece que han desaparecido– en estos meses fue muy fuerte, tanto como en años anteriores, cuando hubo que recurrir a los profesionales de la Diplomacia internacional.

En la siguiente de las reuniones a que nos hemos referido, el 19 de diciembre, se trataron otros temas conflictivos con más detalle que en la primera de las exposiciones: las reservas y en particular las constituidas a partir del 1 de enero de 1926; el reintegro de los anticipos de personal y la distribución de beneficios –problema siempre complejo, cuánto más en una empresa con dos socios de intereses opuestos–. Se percibe que el tiempo transcurría pero los problemas de fondo permanecían, no se resolvían solos, y que el Estado buscaba recursos por cualquier veta. Haré una breve síntesis de los puntos calientes en la negociación pues así se comprenderán mejor los diversos proyectos que se elaboraron y se apreciarán las dificultades, prácticamente irresolubles, originadas.

Acerca de las reservas constituidas antes de que se iniciase el régimen de la Caja, el Estado quería que se repartiese sólo una cantidad fija de lo que produjesen, con el objeto de ir dejando todos los años una cantidad que fuese incrementando los fondos propios de las compañías, para asegurar el reembolso de las acciones al final de la concesión. Las que se hubiesen formado después en parte habían sido posibles merced a las ayudas de la Caja y por lo tanto, aunque parte se destinase a las eventualidades propias para las que se constituían, otra parte aumentaría los beneficios de la explotación y formaría parte del reparto entre compañías y Estado.

Sobre los anticipos de personal, la visión que tenía el Estado era que se trataba de una deuda de las compañías con él y que, en consecuencia, debería sumarse al resto de las aportaciones del Estado de cara a los efectos de distribución de beneficios. No eran del mismo parecer las empresas para quienes en concreto esos auxilios, ni tenían fecha de reintegro, se habían concedido sin interés, no habían sido solicitados por las compañías, ni se habían invertido en actividades directamente remuneradoras. En definitiva, difícil posibilidad de acuerdo.

El tercer punto tratado era el de la distribución de los beneficios en el cual quedaban incluidos los dos anteriores. En este punto la posición de Morales fue diferente de la adoptada en la sesión anterior. En la propia relación de la entrevista se refleja esta contrariedad y dificultad de la conversación «es difícil seguir los términos de la discusión sostenida con este motivo, porque cada uno de los representantes de las

compañías expuso su criterio,... resultando de ello una serie de manifestaciones que acaso no deban ser consignadas por escrito», sin que el esfuerzo de imaginación sea muy grande, bien podríamos decir que casi llegaron a las manos. ¿En qué consistía la nueva propuesta? En definitiva y por resumir, en que el Estado percibiría tras el reparto un porcentaje mayor que el de los accionistas al sumar a lo percibido por sus aportaciones, la cantidad correspondiente de las reservas. Tampoco se resolvió nada en concreto.

Entre medias la Gaceta de Madrid publicó un Real Decreto-Ley de 29 de diciembre, relativo a la intervención del Estado en las compañías y empresas particulares de servicios públicos, en realidad redactado para las compañías ferroviarias aunque estas no apareciesen ni mencionadas. No tengo ninguna constancia de que, al menos en el caso de las empresas ferroviarias, este Real Decreto llegase a ser aplicado, pero la lectura que debía hacerse estaba clara: podemos hacer lo que queramos y queremos controlar estas empresas sin pagar más, pues ya hemos aportado demasiado. Entre las empresas no hubo reacción, Boix era de la opinión de contestar y oponerse y el resto, MZA, «tragar, no enfrentarse al gobierno»¹⁷¹.

Es probable que, a consecuencia del relativo fracaso de la reunión anterior, la siguiente fuese convocada contando con la presencia del ministro. A dicha reunión asistieron tres administradores de cada empresa: el marqués de Alonso Martínez, el marqués de Urquijo y Boix por Norte y Bauer, Maristany y Valenciano en representación de MZA. El ministro comenzó exponiendo el deseo de que se encontrase una fórmula aceptada por todos para regular las relaciones entre el Estado y las compañías y esto debería suceder con rapidez, teniéndose en cuenta el parecer del gobierno muy debatido ya en los Consejos de Ministros. Ese parecer podría resumirse en diez puntos: a) que si las compañías están repartiendo un 6 por 100 de interés a las acciones, que permitirían pudiese aumentar en el futuro, el Estado no podría recibir menos del 5½ por 100; b) que lo que se obtuviese cada año como producto líquido y como producto de las reservas, sería repartible entre ambas partes; c) insistían en el concepto de racionalización de las tarifas. Un término acuñado por Guadalhorce que comprendía principalmente la unificación de las mismas y su rebaja en la medida que el progreso del tráfico lo permitiera; d) para hablar del papel que correspondería al Estado en los Consejos de Administración de las empresas, también Guadalhorce había acuñado otra palabra que era la de intervención metodizada. La intervención era considerada como imprescindible y se realizaría de modo que no impidiese el funcionamiento normal en las empresas. Como hemos visto, a este extremo ya se le había dado sanción legislativa; e) quería constituir un Comité Central de las compañías y el Estado que sustituyese al Comité Ejecutivo del Consejo Superior y que asumiría la alta dirección del conjunto de la red; f) fijar ya un tope a las aportaciones del Estado puesto que no cabía pensar que el Estado continuase ilimitadamente ofreciendo recursos; si ese tope era necesario superarlo, debían ser las propias compañías las que buscasen los créditos; g) había que determinar, también en el plazo más breve posible,

¹⁷¹ C/214/523 “Real Decreto-Ley relativo a la intervención del Estado en las compañías y empresas particulares de servicios públicos e informe al Consejo de Administración sobre este tema”. En dicho informe se hace ver que lo que dispone ese Real Decreto ya afectaba a las compañías ferroviarias por el Real Decreto de 12 de julio de 1924. En C/214/528 existe alguna correspondencia entre Valenciano, Maristany y Lisle sobre este particular que me permite elaborar las líneas del texto.

las fechas únicas de reversión de las redes al Estado; h) con menos celeridad habría que estudiar los períodos que seguirían a los de reversión, para que las compañías cooperasen con el Estado, pudiendo llegar a ser estas arrendatarias; i) en caso de que las empresas hubieran de recurrir a los créditos, estos podrían ser amortizados después de la reversión; y j) se aceptaba que las reservas eran propiedad de las compañías –realmente no había nada que aceptar pues ya les había sido reconocido años antes–.

En realidad, a la representación de las compañías nada les distrajo de lo fundamental, ni el Comité Central, o el pasar a ser arrendatarias a la conclusión de las concesiones. Para ellas lo importante estaba, como siempre, en el reparto de dividendos y en el control de las empresas. Para ello había que calibrar con precisión los conceptos de cada una de las aportaciones de capitales efectuadas por el Estado y, una vez más, el significado de las reservas, así como la imposibilidad de rebajar las tarifas, más aún después de haber escuchado las intenciones sobre la remuneración pretendida de los capitales del Estado.

Así quedaría confirmado en la última reunión de la que dispongo de alguna referencia, puesto que el propio Morales confiará que los tres puntos principales que constituyen el programa del gobierno en materia ferroviaria eran: «la remuneración del capital invertido por el Estado en obras de mejora de las líneas; el reembolso de los anticipos del personal y la forma de intervención del Estado en la administración de las compañías»¹⁷². El objetivo respecto al primer punto era el de lograr una remuneración que compensase al Estado el coste de los intereses y amortización de la Deuda ferroviaria; respecto al segundo, que se fijase una cantidad que no dependiese del exceso de productos respecto a 1913, existían algunas dudas sobre la veracidad de los datos de los productos líquidos, dado que la determinación de dichas cifras estaba en manos de las compañías; y en cuanto al tercero, Morales expuso que el gobierno podría aplicar el Real Decreto de 29 de diciembre a las empresas ferroviarias, pero que prefería efectuar una interpretación menos literal del mismo para este caso concreto.

En esta reunión, y tal vez por un descuido, Morales dejó ver la posibilidad de que las compañías procediesen a una reducción de las cargas financieras por medio de una conversión de las obligaciones. Este tema no pasó de aquí en esta ocasión pero será muy debatido posteriormente, provocando pareceres contrapuestos en Norte y en MZA, al menos durante una temporada, después Norte rectificará. Este conflicto será estudiado con más detenimiento, pero lo que se ve es la complejidad que iban adquiriendo los problemas que se trataban de resolver y las dificultades que encontramos hoy para poder efectuar interpretaciones correctas de cuanto aconteció en estos meses.

El día 22 de febrero, Boix enviaba a MZA un proyecto llamado de ordenación financiera para el período definitivo con una nota dirigida a Maristany: «excuso decirte cuanto celebraríais yo que mereciera vuestra conformidad, para poder, como siempre, marchar de acuerdo»¹⁷³. La respuesta oficial de MZA no se hizo esperar demasiado,

¹⁷² C/214/529 Extracto de la entrevista del día 1 de febrero de 1929.

¹⁷³ C/214/536 “Instancia de MZA al ministro de Fomento sobre los inconvenientes que presenta la fórmula de Norte para el período definitivo del Estatuto ferroviario”, II-V.1929. C/214/534 “Proyecto presentado por la compañía del Norte sobre la organización financiera para el período definitivo”, en

pues en la sesión del día 28, su Consejo de Administración acordó no hacer suya la proposición de Norte. La idea que habían sacado de su lectura era que Norte buscaba la solución en un aumento del producto líquido determinado por una reducción de las cargas financieras, para esto suponían viable y eficaz una conversión de cada una de las series de sus obligaciones de ese momento, por otras del mismo interés pero con plazo de amortización de setenta años, lo que significaba además una prórroga de 30 años para las actuales concesiones.

El dilema que llevó a Norte a plantear ese remedio era el de cómo lograr, sin aumentar las tarifas, atender las obligaciones de siempre, más los requerimientos que planteaba el Estado y las cargas financieras que pesaban sobre las compañías. La solución que dieron fue la de aligerar estas cargas mediante su prórroga.

Lo que no está del todo claro son los motivos por los que MZA se opuso tan firmemente y desde el principio a la propuesta de Norte. En la sesión del Consejo Maristany esgrimió una serie de causas pero ninguna resulta del todo convincente. El primer motivo era el efecto desastroso que tal medida provocaría en la Bolsa, el segundo era que una conversión obligatoria era imposible desde una perspectiva legal –si al gobierno le hubiese parecido adecuado no hubiesen existido problemas legales– y el tercero eran una larga lista de defectos que tenía la conversión voluntaria, entre los que estaban el alto coste de una operación de esa índole, complicación del servicio de títulos puesto que era más que probable una coexistencia de títulos viejos y nuevos, la posibilidad de un fracaso porque no acudiesen los suficientes tenedores, el descrédito para la empresa y el Estado, y el peligro de que gobiernos sucesivos no aceptasen la conversión. ¿Quizá presumían una corta vida al régimen del Dictador?, ¿existía una fuerte desconfianza hacia la fidelidad del Estado en cumplir sus compromisos? Además las nuevas emisiones que hubiese que realizar al cesar las aportaciones del Estado, habría que acordarlas en condiciones mucho más onerosas dada la desconfianza que esta medida provocaría en el mercado. Para Maristany, en su exposición al Consejo, todo eran ventajas para el Estado; mientras que Valenciano, unos meses más tarde, en la nota preparada para el ministro de Hacienda, hacía notar que el Estado pasaba a convertirse en el gran perjudicado por los efectos derivados de tal medida. Como digo las incógnitas son múltiples, si bien el asunto en sentido amplio, visto con perspectiva, no tuvo ninguna importancia porque, como ya he dicho, jamás se entró en el régimen definitivo; pero en el momento, durante los meses transcurridos de enero a junio de 1929, sí la tuvo para el día a día de las empresas y, desde ahí, en definitiva, también en el desarrollo de todo el proceso nacionalizador por sus efectos, las más de las veces indetectables, sobre las personas, directivos y en definitiva la explotación.

Norte, cuando hizo público su proyecto, ya sabía de la negativa de MZA para secundarlo. Esta situación obligó a MZA a redactar otro diferente, además de todas las gestiones que efectuó en las altas esferas del Ministerio. Su proyecto, en el que no me voy a detener, no podía tener un inicio más rotundo: «Ha considerado esta compañía que es de la más alta conveniencia mantener en la solución del período definitivo el estado legal actual, no alterando la situación de los obligacionistas en lo más mínimo, no

C/214/539 se encuentra el proyecto de MZA y C/214/535 “Informe del Sr. Valenciano para el ministro de Hacienda sobre la fórmula presentada por Norte”, abril de 1929.

modificando la fecha de reversión de las líneas al Estado...». Su solución incidía nuevamente en el aumento de las tarifas, no más allá del 5 por 100, que se destinaría a la Caja Ferroviaria, para los fines que pretendía el Estado: la debida remuneración a sus capitales. Pero no se conserva ninguna reacción inducida por esta idea, hasta que, una vez que el Estado publique la suya, MZA vuelva a esgrimir los argumentos utilizados en esta ocasión al echar cuentas de lo que le supondría la aplicación del proyecto estatal.

El hecho es que el Estado, con algunas salvedades, asumió la idea de la conversión de las obligaciones que será estudiada hasta finales de año, en que se abandonó. El Estado aprovechó esta falta de entendimiento entre las dos para apretar más las clavijas, según expresión utilizada en MZA. A mediados de 1929, no sabría precisar el momento ni sus causas, Norte se dio cuenta de que se había equivocado con su propuesta y decidió volver al regazo de MZA en las negociaciones. Es en estas circunstancias cuando vuelven a plantearse la oportunidad de una movilización general de sus influencias habituales en las ocasiones de máxima gravedad. Después esta vía se abandonó. El verano debió de resultar relativamente tranquilo en el conflicto de las dos partes, pero la guerra se desató de nuevo en septiembre cuando el Estado sacó a la luz el proyecto trabajado en los meses anteriores¹⁷⁴.

En los primeros días de ese mes se reunió el Consejo de Ministros, dentro del cual el presidente apoyaba a su ministro de Fomento y este mantenía una dura pugna con el de Hacienda; también desconozco los límites exactos de esta contienda, uno de ellos era el referido a la intervención en los Consejos de Administración. Boix estuvo con Guadalhorce antes de dicho Consejo, con el objetivo de disuadirle del propósito de incluir en los consejos de las compañías a un administrador nombrado por el Estado con derecho de veto, punto en el que parece que el ministro le dio la razón y trató también de lograr el permiso para no limitar los dividendos que se entregaban a los accionistas al 6 por 100, a lo cual el ministro se negó¹⁷⁵. Una nueva carta del día 19 nos facilita la noticia de la aprobación, por parte del Consejo de Ministros, de las bases para el régimen del período definitivo. Coderch las resumía diciendo que en lo esencial consistían en la conversión de las obligaciones de Norte y MZA, a cuyo fin se impondría la sindicación obligatoria de sus tenedores, abonándoles para el canje de los nuevos títulos las indemnizaciones oportunas; además todas las obras de mejoras se realizarían con fondos que obtuviesen las propias compañías previa autorización del gobierno. Otra carta del día 23 expone algunas aclaraciones efectuadas por Morales quien preveía una modificación de estas bases en un plazo inferior a 10 años y hablaba de la insistencia con que Calvo Sotelo luchaba por la inclusión de administradores del Estado en las empresas. Sirva la despedida de la carta como nota de relajo para el lector después de líneas tan puntillasas: Coderch aconsejaba a Maristany prudencia en la velocidad con el

¹⁷⁴ La recopilación de textos que aparece en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. II, pp. 125-156, sirve de gran utilidad de cara a precisar la cronología de los acontecimientos, aunque no contenga toda la documentación que he empleado en la redacción de estas páginas, no ya sólo aquella que descubre la reacción de las empresas y los conflictos del Gobierno, sino incluso los propios proyectos presentados por Estado y compañías.

¹⁷⁵ Carta de Coderch a Maristany del día 4 de septiembre de 1929, en C/217/540. Las otras cartas a que me referiré también se encuentran en ese expediente.

nuevo coche que había adquirido y es que hasta los propios ferroviarios se servían de los medios de la naciente competencia.

¿Qué novedades recogía ese texto redactado para Norte y MZA exclusivamente? En él se encuentran todos los aspectos tratados en los meses anteriores, no hubo sorpresas y son ya suficientemente conocidos para nosotros. Por otra parte, su redacción, en algunos puntos de particular importancia, resulta tremendamente confusa por su poca claridad: de manera particular los artículos que regulan los beneficios y su reparto, debido a la extraordinaria fragmentación en partes, subpartes y porcentajes que se estipulaban –en particular artículo 13–, las propias compañías consideraron el procedimiento allí descrito «en extremo complicado y utópico».

Lo primero que había que hacer era modificar –en realidad suprimir– el Estatuto vigente, puesto que ninguna de sus directrices básicas iba a ser continuada. Después acabar con la financiación estatal para el material y las obras de mejora y nombrar a las empresas como sustitutas del Estado para esta actividad, mediante la emisión de obligaciones. La autorización de esas obras recaía sobre un nuevo organismo llamado Consejo Central de Ferrocarriles, que sería objeto de una disposición especial y que no significaba la supresión del Consejo Superior. Se fijaba la fecha de reversión al Estado de ambas redes y se ofrecían fechas diferentes para ambas: Norte el 1 de enero de 1968 y MZA cuatro años más tarde, importante, entre otras cosas, para las postreras negociaciones de la Deuda.

Los artículos 5º y 6º trataban sobre el capital aportado por el Estado, una vez que se cuantificasen dichas cantidades, que habría que actualizar cada año, ese capital quedaría representado por Bonos ferroviarios que devengarían el 5 por 100 de interés anual, se amortizarían con cargo a las reservas que debían constituirse y, en caso de que el Estado quisiera enajenarlos, tendría derecho preferente para adquirirlos la empresa correspondiente. Se prohibía modificar el capital social de ese momento sin autorización del gobierno.

El artículo 9º reflejaba la aspiración de la conversión de las obligaciones, reemplazando las emisiones antiguas en circulación, por otras de idéntico valor nominal y de igual interés, pero con plazo de amortización de 70 años y las debidas compensaciones por la diferencia de valor efectivo que provocaba la alteración del plazo de reembolso. Estas operaciones requerían de la sindicación de los obligacionistas; en el artículo siguiente se fijaban las bases de dicha asociación. Pienso que con este recurso, además de asegurar este tipo de inversiones, también se lograría crear un instrumento más de control sobre las propias empresas. No cabe duda de que, para los intereses de las compañías, resultaba más cómodo que los de los obligacionistas permaneciesen dispersos, sin formar frente común.

Otro artículo conflictivo era el duodécimo pues en él se aludía a las reservas. Estas eran reconocidas nuevamente como propiedad de las compañías –las constituidas hasta el 31 de diciembre de 1928– «pero sus intereses y productos se aplicarán, en su totalidad, a distribuir un primer dividendo al capital acciones». Equivalía a cercenar una de las vías para incrementar dichas sumas.

El ya aludido artículo 13, comenzaba definiendo los beneficios y distinguía dos tipos, de un lado aquellos productos obtenidos de la explotación una vez descontados los

costes de la misma y las cargas financieras y de otra los intereses y productos del capital circulante. Después se preveían tres períodos diferentes para proceder a su reparto. En cada uno de ellos se fijaba, en primer lugar, lo que correspondería al Estado y a las compañías en cualquier caso, evidentemente salvo las situaciones de resultados deficitarios que no estaban contempladas. Estas cantidades se añadirían a lo ya previsto en el artículo anterior, para que los accionistas percibiesen un dividendo del 6 por 100 neto como máximo y se entregaría a los Bonos que representaban al capital del Estado un interés del 5 por 100. Pienso que entrar en más detalles –sobre la aplicación de las cantidades que, después de haber alcanzado este primer objetivo, resultasen sobrantes y sobre los criterios que distinguían los períodos entre sí–, se hace innecesario dada la condición de inaplicable que tiene este proyecto. Nada más quisiera añadir, por el agravio que vieron en ello las dos compañías, que los capitales que primero se buscaba amortizar –era el momento en el que se pasaba del primer al segundo período– fuesen los del Estado. Este artículo fue otro de los conflictivos en las negociaciones, en parte por la similitud que se seguía en las percepciones de las dos partes y sobre todo en sus reducciones en el caso, probable según las empresas, de que no se alcanzasen recursos suficientes para cubrir esos objetivos. Estas divisiones de los beneficios fueron introducidas sobre todo por Calvo Sotelo¹⁷⁶ y hasta los propios responsables de Fomento veían necesario efectuar modificaciones en la redacción del mismo.

El artículo 15 contemplaba la situación a la que se llegaría con el final de las concesiones de las compañías. En ese momento «el Estado se hará cargo de las redes con todo su material e instalaciones, sin más limitaciones ni gravámenes que la de hacer frente a las cargas financieras representadas por las obligaciones hipotecarias que aún no estuviesen amortizadas en aquella fecha». Nada se decía en firme sobre la explotación que se seguiría a continuación.

El siguiente, 16, fue otro de los difíciles: «el Estado estará representado en el Consejo de Administración de cada compañía por un vocal que designará el ministro de Fomento», no se podía decir de modo más claro. La justificación se encontraba en la Base 1ª del Estatuto de julio de 1924, donde se contemplaba de modo genérico la intervención del Estado como algo que venía impuesto por los intereses públicos.

Más adelante, el artículo 18 creaba el Consejo Central de Ferrocarriles para la implantación y aplicación del régimen definitivo, que debía estar en relación con el Consejo Superior aunque contase con funciones propias. En el artículo siguiente se creaba, al modo de la Caja Ferroviaria, una Caja de Amortización de Valores ferroviarios administrada por el Consejo Central. Esta Caja no tenía nada que financiar y por tanto no requería de nuevos recursos, sino que su actividad consistiría en recoger las cantidades procedentes de la distribución de beneficios destinados a la amortización de las cargas financieras y colocarlas en valores del Estado o en obligaciones de las mismas compañías.

El artículo 20 era importante y, aparentemente al menos, se le prestó menor atención; es probable que debido a la falta de fondos para hacerlo viable, ya que los previstos en el

¹⁷⁶ Los calificativos que le dedicaban las compañías al ministro eran cuando menos divertidos: desconocedor de la geometría de Euclides; estira-cordetas; señor elefante, son algunos de ellos.

proyecto de ley los debía facilitar la Caja Ferroviaria –recordemos que estamos en septiembre de 1929–. Con él se pretendía que las compañías sustituyeran la tracción a vapor por la eléctrica, de acuerdo a un plan general de electrificación que debía aprobar el gobierno.

Los efectos de este proyecto de ley serían retroactivos, pues se consideraba que el inicio del régimen definitivo y, en consecuencia, de lo allí legislado comenzaban el día 1 de enero de 1929, tal y como estaba previsto. Se decía también que el Estatuto continuaba en vigor en lo que no se opusiese a los artículos anteriores, todo lo demás quedaba derogado.

El nuevo proyecto trataba de conseguir otra vuelta de rosca más en el proceso de control o, si se prefiere, de nacionalización, de las grandes compañías. Como era inviable que este se materializase mediante la financiación de las compañías, se haría sirviéndose de otros instrumentos, a los que ya nos hemos referido, que iban desde la sindicación obligatoria de los obligacionistas, hasta la regulación –detalladísima– de lo que correspondía al Estado por sus aportaciones anteriores, pasando por la introducción de representantes estatales en los Consejos de Administración de las empresas ferroviarias.

Las compañías fueron convocadas a una reunión con Morales para tratar sobre este proyecto el día 25 de septiembre. Las ideas de partida que llevaban los representantes de MZA resultan muy ilustrativas acerca de sus intereses al respecto: oposición irreductible a la devolución íntegra de los anticipos de personal, agravada con el pago de intereses –artículo 5º– y el nombramiento por el gobierno de un consejero que formase parte del Consejo de Administración –artículo 16º–. Pronto, con la lectura más detallada del proyecto, surgieron algunos nuevos puntos en los que la negociación resultaría complicada, como podía ser el que las reservas no pudiesen incrementarse con los resultados nacidos de sus propios intereses. Para otros, el motivo de este proyecto no obedecía a las dificultades de las compañías, sino a que el gobierno no quería seguir cumpliendo el Estatuto; una nueva alusión a la negativa para modificar el régimen de tarifas.

Sin duda lo que más se estudió y sobre lo que más se insistió fue sobre las dificultades que ocasionaba la conversión de las obligaciones. En Norte, como primera reacción, surgieron dos tendencias: una la de acudir a las reuniones con Morales y la otra la de manifestar que, ante un proyecto tan injusto y agresivo para las compañías, no podían prestar ningún tipo de cooperación. Ante los posibles efectos que se derivarían de esta, optaron por la primera poniéndose en contacto con MZA para proceder en todo momento de acuerdo entre ambas¹⁷⁷.

Los supuestos que, sobre los resultados de su aplicación, hicieron Norte y MZA con el afán de mostrar al Estado la imposibilidad de llevarlo a la práctica, concluían que tan sólo para el primer año sería posible llegar a los objetivos primeros fijados en cuanto al reparto de los beneficios. En el caso de Norte, y así lo decían en MZA, su situación era

¹⁷⁷ Carta de Coderch a Maristany el 26 de septiembre de 1929.

muy comprometida y «no muy brillante»¹⁷⁸ puesto que con el mismo ahínco con el que habían defendido la conversión de las obligaciones, defendían ahora su contrario, haciendo notar las enormes pérdidas que supondría esta medida. Entre las dos estimaban que esta operación supondría para el Estado el compromiso de desembolsar más de tres mil millones de pesetas cuando se llegase a la reversión.

Después de todos estos movimientos iniciales, los presidentes de los Consejos de Administración y los directores de ambas, enviaron una nota de observaciones al ministro de Fomento acerca de dicho proyecto con fecha 10 de octubre¹⁷⁹. En él se hacía hincapié, sobre todo, en la naturaleza jurídica del contrato que las compañías que lo quisieron habían adoptado libremente con el Estado y, por lo tanto, este no podía imponer un nuevo régimen, ni aun estableciéndolo por Ley, porque se alteraban los derechos y obligaciones de dicho contrato. En este caso por las transformaciones en las dos bases fundamentales del régimen vigente, según esta nota, la Caja Ferroviaria y el principio de que los ferrocarriles, mediante las tarifas, debieran bastarse a sí mismos. Además les resultaba imposible asumir las deudas que tenía contraídas la Caja Ferroviaria a partir del 1º de enero de 1930, lo cual les supondría emisiones a cada una de unos 200 millones de pesetas.

Hacían notar la excepcionalidad que tenía el hecho de la limitación del dividendo repartido al capital acciones, y destacaban cómo, entre las empresas que entregaban dividendos superiores al interés corriente, estaban algunas que explotaban concesiones administrativas o gestoras de monopolios del Estado «como la Arrendataria de Tabacos y la novísima de Petróleos». El mensaje era doble: si el Estado quería que las compañías buscasen sus propios fondos, debía poner los medios para que estas tuviesen fortalecido su crédito, de forma que pudiese ser real la capacidad de emitir obligaciones y que estas fuesen aceptadas por el mercado; y, por otra parte, si el Estado quería que aumentase la disponibilidad de recursos de las compañías, pero no que fuese mediante el incremento de las tarifas, sino mediante la conversión de obligaciones, y al no ser esta la solución del entonces todavía vigente régimen legal del Estatuto, que al menos se les reconociesen algunas compensaciones, si bien estas no se especificaban en el escrito presentado.

El Estado respondió, pero no disponemos de una versión íntegra de su respuesta, sino de un breve extracto, en el cual se insistía en que las necesidades de inversiones, después de las realizadas en los años anteriores con cargo a la Caja Ferroviaria, no serían muy elevadas. Además se apoyaban, para la conversión de las obligaciones, en las propias diferencias que habían existido en los cálculos anteriores efectuados por las propias compañías. La ausencia del texto completo impide que podamos ofrecer un mayor contenido sobre las ideas allí expuestas.

El día 18 de octubre se produjeron nuevos contactos con Morales. En esa ocasión se le entregaron algunos de los estudios en los que se simulaba la aplicación del proyecto a la situación de ambas empresas. Se ponía de manifiesto así, que ese régimen resultaba

¹⁷⁸ Carta de Maristany a Lisle del 11 de octubre de 1929.

¹⁷⁹ Recogido parcialmente en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. II, pp.137-140, e íntegro en C/217/540.

inaplicable dada la insuficiencia de los recursos de la explotación para atender todas las cargas establecidas, lo cual acudía en apoyo a su solicitud de elevación de las tarifas de percepción.

Viendo la tardanza con que se daban los pasos, los representantes de las compañías consideraban que sería más fructífero que el ministro recibiese a los miembros de los Consejos de las compañías para fijar las normas fundamentales e ideas directrices, para que después ellos, los gestores secundarios, dispusiesen de instrucciones concretas. Morales lamentó lo que para él era una actitud intransigente de las empresas y le pareció que no era momento todavía de acudir al despacho del ministro con el asunto, pues las compañías debían formular observaciones más concretas; además expresó que el ministro podía interpretar esta actitud como de resistencia de las compañías, cuando él estaba dispuesto a examinar cada punto del proyecto con Norte y MZA, excepción hecha de la elevación de tarifas, de lo cual parece que no quería ni oír hablar, y de que debían cesar, en cuanto fuera posible, las aportaciones de la Caja Ferroviaria.

A partir de ese momento el representante del Estado, manifestó una actitud de mayor concordia hacia las empresas. Por ejemplo, y aunque pueda parecer contradictorio con los planteamientos manifestados por el ministro, declaró que no existía ningún inconveniente en prorrogar las actividades de la Caja hasta que las compañías estuviesen en condiciones de asumir esa obligación, no para todo 1930, pero sí al menos en parte de dicho año; en términos similares se manifestó respecto a la retroactividad del proyecto de ley para 1929; también realizó algunas alusiones a la posible elevación de la cuantía de los dividendos repartidos; algo similar, sin definirse demasiado, hizo ver respecto a la conversión, aludiendo a que sería el gobierno el que hiciese que fuese obligatoria y eximiendo a las compañías, en esta operación, de todo salvo de la materialidad de los canjes de títulos; en definitiva, que la operación aparecería en el mercado como una iniciativa promovida y ejecutada desde el Estado.

No dejaron de tratarse por extenso otros temas que inquietaban a las compañías, como era el caso no previsto de los años en que se obtuviesen resultados deficitarios; el hecho de que la participación del Estado en los productos de la explotación fuese mayor que la de las compañías. En estos las respuestas dadas resultaron más evasivas. Otro tema de interés más general, no exclusivamente ferroviario, fueron las alusiones que a lo largo de la entrevista se realizaron sobre las dificultades que toda operación financiera encontraba en esos momentos, su manifestación, aportó uno de los presentes, eran las propias que encontraba el Estado para obtener fondos por medio de la emisión de Deuda ferroviaria, un problema ya referido al tratar sobre la Caja. En ese momento intervino Morales quien les confesó en tono confidencial que «esas dificultades no son tan grandes como aparentan, porque con auxilio de la Caja de Amortización creada en el ministerio de Hacienda, la Caja Ferroviaria va recibiendo fondos afectando a dicha Caja de Amortización los títulos de la Deuda ferroviaria correspondientes». Es probable que esos obstáculos para las operaciones financieras que todos coincidían en señalar, fuesen ya una manifestación de los problemas de la crisis de 1929; pero también resulta interesante la noticia de ese subterfugio que supuso la Caja de Amortización para la Deuda ferroviaria. La impresión global de la entrevista entre los miembros de las

empresas resultó favorable, pues les pareció encontrar abierto el cauce de una solución en la que se buscara la transigencia y la armonía entre las partes¹⁸⁰.

El esfuerzo por involucrar a más personas o instituciones en contra del proyecto y de ejercer presión sobre el ejecutivo, tuvo una manifestación en la instancia que el día 18 de octubre dirigieron un grupo de accionistas, de Norte y MZA, de Bilbao al presidente del Directorio y a los ministros de Economía, Hacienda y Fomento. Los argumentos esgrimidos resultaban idénticos a los utilizados por las compañías, si bien hacían notar cómo, desde que había empezado a circular el rumor del contenido de dicho proyecto, habían iniciado su descenso las cotizaciones de los valores ferroviarios¹⁸¹.

Con fecha de 21 de ese mismo mes salían de la calle Pacífico de Madrid –donde tenían su sede las oficinas de MZA–, dos cartas para Lisle en las que Maristany confiaba que algunos del Consejo le habían pedido que, dada la cabezonería del ministro por no querer tocar las tarifas, no había otro recurso que el de movilizar la acción diplomática extranjera. Asimismo calificaba de enorme desastre, en todos los órdenes, la aplicación del nuevo proyecto tal y como permanecía todavía en esos días. No sabemos que pasó, si es que las cartas aludidas provocaron algún efecto en París.

Después, a lo largo de los meses de noviembre y diciembre, se multiplicaron los estudios de todas las facciones en lid, sobre la conversión de las obligaciones. La lucha de cifras se hace interminable respecto de la cuantía de las reducciones que se lograrían realizando la conversión y ampliación de los plazos de extinción de las cargas. Aparte de esas diferencias, las compañías insistían en la imposibilidad, después de realizada esa operación, de apelar al crédito, salvo que se ofreciesen condiciones tan onerosas para las empresas que lo ganado por la reducción de cargas, se perdiese con las nuevas emisiones. Fue ante estas circunstancias, cuando las compañías sugirieron al Estado que lo que debía hacerse era muy sencillo: mantenerse dentro del Estatuto ferroviario de 1924; aquel que había sido tan combatido en 1923-1924. Si los dos objetivos que se había marcado el Estado era dejar de dar dinero a las empresas y no subir las tarifas, eso podía hacerlo dentro del Estatuto sin ninguna dificultad «a todo lo que se expone el Estado de este modo es, como las propias compañías, a cobrar, mientras las tarifas no se toquen, algunos millones de pesetas menos como remuneración de sus aportaciones»¹⁸². Estaban dispuestos a renunciar hasta a la elevación de las tarifas con tal de no llegar a esa conversión de las obligaciones.

Pocas noticias quedaban por producirse a finales del año, o al menos eso parecía, ya que el día 17 el director adjunto de MZA, Eduardo Alfonso, escribía a Maristany que ninguno de los argumentos utilizados lograba hacer mella en el ministro «cuanto se ha hecho por disuadirle ha resultado ineficaz y no veo ya que más podríamos hacer como no sea una actuación muy concreta y muy directa de los accionistas y obligacionistas».

¹⁸⁰ El extracto de esta entrevista se encuentra en el expediente al que venimos refiriéndonos, consta de 9 páginas.

¹⁸¹ Esta instancia también está en el mismo expediente. Se encuentra igualmente en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. II, pp. 143-144.

¹⁸² En C/217/540 fragmento de la nota entregada el 12 de diciembre por el director general de MZA al ministro de Fomento, sobre las dificultades materiales de la conversión.

No sabemos a qué podía referirse. Así las cosas, es decir, ultimándose los detalles para proceder a la conversión y con el ministro absolutamente convencido de que esa era la solución del problema ferroviario, nos encontramos con una carta de Maristany a José Manuel Figueras, del Banco de Bilbao y administrador de MZA, fechada el 22 de diciembre en la que le agradece que haya sido él quien le informó de la resolución del gobierno de desistir de la conversión de las acciones. Le agradece igualmente sus gestiones ante los ministros de Hacienda y Fomento y le dice que ha prestado un gran servicio a los intereses ferroviarios y también a los generales del Estado. No se me pregunte en qué consistieron esas gestiones ni cual fue la razón o razones que llevaron a este cambio de postura del gobierno, ¿fue amistad personal de Figueras con alguno de los miembros del gobierno?, ¿es que tendremos que admitir que la banca era tan poderosa? Me inclino a pensar en favor de la segunda cuestión, más si lo conectamos con la última opción que había presentado Alfonso a Maristany unos días antes. Hay que recordar que Figueras participó desde 1921 en las juntas de accionistas y siempre acudió con una fuerte suma de acciones, en 1928 por ejemplo presentó 15.100.

Con diligencia, el gobierno comenzó a pensar y a elaborar un segundo proyecto que se vería truncado por la crisis del gobierno de Primo de Rivera. En carta que dirigía Maristany a Lisle en la noche del 28 de enero de 1930 le recordaba una frase que le había ya escrito algunos años antes cuando le dijo que «la inestabilidad de los gobiernos era la garantía de los ciudadanos. En aquella ocasión les parecía un sarcasmo lo que yo decía, pero ahora creo que se convencerá de que yo tenía razón, pues gracias a lo mucho que ha durado el gobierno que ha salido ayer, hemos llegado a la situación en que estamos», cita larga pero sin desperdicio. Pero antes tendría tiempo Guadalhorce para presentar otro proyecto que vamos a estudiar sucintamente, ya que sobre todas estas experiencias le corresponderá actuar a Leopoldo Matos.

Era lógico que en la situación creada a finales del año 1929, los rumores, dimes y diretes, recorriesen la villa y corte; mucho más después de lo que acababa de acontecer. También Valenciano se apresuró a escribir a Maristany y lo hizo el mismo día de la Navidad, en carta confidencial, para decirle que Guadalhorce –probablemente herido– había comentado a otra persona que ya no se haría la conversión pero que se haría otra cosa equivalente que sería la conversión de las aportaciones de capital del Estado, en Bonos negociables y que el Estado no daría ya un céntimo ni al Norte ni a MZA¹⁸³.

El día 27 celebraron una reunión miembros de la dirección de las dos grandes, pues algunos de Norte habían hablado ya con Morales. En ella les dijo que la conversión se había aplazado para no perturbar la situación del mercado y que la Caja Ferroviaria abonaría –como nosotros ya sabemos– las obras realizadas hasta el final de 1929, mientras que las que prosigan o se iniciasen en 1930 deberían abonarlas las compañías con los fondos procedentes de futuras emisiones que tendrían plazos de amortización de setenta años.

¹⁸³ C/217/543 “Expediente sobre la elaboración del segundo proyecto del Gobierno para la aplicación del proyecto del régimen definitivo, con las modificaciones que Norte y MZA realizan”, diciembre de 1929, enero de 1930.

Tampoco por aquí estaban las soluciones soñadas por las empresas, en parte porque esos bonos que representaban el capital del Estado, por su indefinición, podían escapar al control del Estado si eran negociables y, por tanto, escapaban también del control de las compañías. Maristany dirá además que esa solución era precisamente la contraria de lo que en realidad sería procedente, que los bonos el Estado los entregase a las compañías si a estas no les alcanzaba la remuneración convenida a su capital, más aún si este no llegar se producía porque las tarifas no fuesen, por voluntad del gobierno, las que procedían¹⁸⁴. Sobre el texto del nuevo proyecto, que fue entregado a mediados de enero a las empresas, dirá a Lisle en carta del día 15 que «es mucho más malo que el anterior».

En dicho proyecto, y ya que las compañías se habían referido al Estatuto, se comenzaba mencionando todos los lugares que en él se aludía al ingreso en el período definitivo. La mayor parte de los artículos eran idénticos a los del anterior proyecto con algunos añadidos y la supresión total de lo referido a las obligaciones. Además se formaba un fondo de previsión común a las dos compañías –artículo 10– cuyo capital inicial lo constituían las reservas para atenciones de la explotación que hubieran constituido durante el período provisional. Las diferencias fundamentales radicaban, por tanto, en un mayor control sobre las reservas y que, en esta ocasión, no se preveía nada, ni siquiera desacertado, para reducir, siquiera fuese a corto plazo, las cargas de las empresas, sino que además estas se incrementaban. Los cálculos efectuados preveían una drástica reducción en los próximos 10 años de los productos líquidos que, en plazo anterior, ya serían insuficientes para atender el pago de impuestos, reserva para el fondo de previsión y reparto de dividendos a los accionistas. Similar ocurriría con la atención de los bonos del Estado; en definitiva, y para no extendernos ya más, que su aplicación resultaba imposible en la práctica.

Las empresas elaboraron una nota de réplica en la que se contenían todas estas ideas expuestas, pero con todos los acontecimientos políticos que ocurrieron, no pudieron entregarla hasta el día 11 de febrero y ya al nuevo ministro, Leopoldo Matos, del gabinete presidido desde el 30 de enero por el general Dámaso Berenguer Fusté. En todo caso no parece demasiado aventurado concluir aquí la política ferroviaria de la Dictadura aunque faltase un año para el restablecimiento de un régimen nacido de unas elecciones; y el saldo, la lectura, que cabría hacer del mismo era la de que el Estatuto había fracasado al no alcanzar, del modo que estaba legislado, los objetivos previstos. En el fondo no deja de ser una manifestación del fracaso de la política económica y financiera de la Dictadura; siempre nos quedará la duda de, porqué estando así previsto, no se llegó a cumplir la máxima de que el ferrocarril debía bastarse a sí mismo mediante la adecuación de los costes con las percepciones vía tarifas.

De todas formas, estas situaciones de interinidad tampoco favorecían a las empresas, aunque Maristany parecía preferirlas a las otras de mayor estabilidad; pues lo cierto era que se debían adoptar medidas, toda vez que no existían recursos para mantener las explotaciones ferroviarias. Como hemos visto, en esta etapa el resto de las empresas ferroviarias permanecieron en el ostracismo más absoluto.

¹⁸⁴ C/217/542 “Correspondencia de Maristany sobre la elaboración del segundo proyecto del Gobierno para la aplicación del proyecto del régimen definitivo”, diciembre de 1929-enero de 1930.

Ya he manifestado también cómo todo ministro de Fomento debía abordar el problema ferroviario y Matos no fue excepción en los diez meses en que disfrutó de la cartera. En ellos redactó dos proyectos diferentes sobre el período definitivo y también procedió a modificar el régimen del Consejo Superior.

El primero de los proyectos fue presentado a las compañías a mediados del mes de abril, mas ni siquiera en el ánimo del legislador nacía con miras elevadas de perdurar. Muy pronto, ante las primeras negativas de las compañías para su aceptación, dicho proyecto fue retirado, sin que el gobierno se empeñase en su defensa. Una cosa llama la atención ya desde algunos meses antes, en 1929, y es el que desaparecieron las alegrías presupuestarias del pasado. El Estado se desentendía de nuevas aportaciones a las empresas e incluso intentaban adelantar todo lo posible el momento de que las empresas comenzasen a hacerse cargo de los pagos pendientes de la Caja, buscaba la obtención de alguna rentabilidad a sus inversiones o trataba de articular el modo de introducirse en las reservas que tenían constituidas las compañías¹⁸⁵. Pero evidentemente tampoco habían encontrado, en las empresas ferroviarias, con la piedra filosofal, la gallina de los huevos de oro o el rey Midas. Los puntos que las compañías consideraban inadmisibles ya son conocidos: esta condición la tenía el que se fijase el día 1 de mayo como el momento a partir del cual las empresas deberían comenzar a satisfacer los pagos de las obras y material encargados después del 31 de diciembre de 1929, así como reintegrar los pagos que hubiese realizado la Caja hasta el 30 de abril; las pretensiones sobre las reservas, ya que estas pasaban a ser un ingreso más y por tanto susceptible de formar parte de los repartos del consorcio.

En el artículo 7º se establecía la sugerencia efectuada por MZA de completar los rendimientos que percibiría el Estado con un impuesto a incluir en las tarifas y cuyo montante se ingresaría en la Caja Ferroviaria, pero también protestaron contra ello por ser de aplicación sólo en las líneas de estas dos empresas; es probable que esta queja la hiciesen pensando más bien en la opinión pública, para que esta no les identificase con el incremento. Se hablaba también de una especial intervención del Estado en Norte y en MZA, que no se concretaba, aunque su justificación escapaba a las mentes de los dirigentes de estas empresas, más cuando desaparecían las ayudas de la Caja. Se preveía que los fondos necesarios para la explotación se obtuvieran mediante la emisión de obligaciones con plazos de amortización que no excediesen de 70 años.

El verano de ese año fue de intenso trabajo para el ministro. En agosto se publicaba el nuevo régimen del Consejo Superior y un mes más tarde, el 12 de septiembre, presentaba a las compañías otro texto encaminado a alcanzar el régimen definitivo; de nuevo la inestabilidad política del período daría en buena medida al traste con el proyecto, ya que el 25 de noviembre Matos abandonaba la cartera de Fomento para ocupar la de Gobernación y su puesto pasaba a desempeñarlo José Estrada, también de modo efímero, durante menos de tres meses.

¹⁸⁵ C/217/546 “Proyecto entregado por D. Leopoldo Matos al Sr. Valenciano sobre el régimen ferroviario definitivo y observaciones realizadas a dicho proyecto”, 16 de abril de 1930. Ambos documentos aparecen recogidos en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. II, pp. 150-153. En ninguna de las dos fuentes el proyecto va precedido de la habitual exposición, es posible pensar que, por tanto, no existiera, lo cual sería una prueba de la falta de convencimiento con la que fue redactado.

Nada aportan las fuentes para conocer lo que pasó desde finales de abril hasta los primeros días de agosto de 1930, en donde, como siempre ocurría antes de que hubiese algún proyecto del Estado por salir, empezaron a filtrarse datos, comentarios o pareceres que corrían de boca en boca. Entre estos estaría la publicación de la famosa nota oficiosa con la que se suprimía la Caja Ferroviaria y que da pie a Artola a considerar, por lo que en ella se decía, que se habría procedido a la emisión de una serie de obligaciones con la garantía del Estado, extremo que no tuvo ninguna consignación¹⁸⁶. Entre medias Alvarado confiaba a Maristany que Norte se encontraba en una pésima situación financiera y, aunque no se disponga de más datos que algún comentario como que las alegrías se pagan o que debían afrontar vencimientos y no precisamente por obras, podríamos pensar que dichas dificultades pudieran tener que ver con la política expansiva que desarrollaron al ingresar en el régimen del Estatuto, como se estudió páginas atrás. Fuera de estos aspectos se rumoreaba que el ministro estaba bienintencionado en la redacción del proyecto, si bien el presidente del Consejo Superior, Ormaechea, al presentar el Real Decreto a Valenciano el 16 de agosto, ya aprobado por el Consejo de Ministros, le había manifestado «que no era objeto de discusión ni de regateos», que Morales había sido uno de los personajes consultados en la redacción y que les había aconsejado que entrasen, para el reparto con el Estado, los productos de las reservas de las compañías sin distinción ninguna y que se les interviniese al máximo para que no engañasen al gobierno. Pero pese a todos los temores –Maristany con los datos que tuvo llegó a decir de él que sería el golpe final para las compañías– el segundo proyecto de Matos resultó muy favorable para estas¹⁸⁷. Es probable entonces que sobre el mostrado en agosto y el publicado en septiembre existiesen diferencias, de hecho el propio Ormaechea dirá a Valenciano a finales de mes que el Real Decreto no contendría más que unas líneas muy generales para orientar al nuevo Consejo Superior; de hecho considero que así fue.

¹⁸⁶ C/217/554 “Correspondencia, recortes de prensa e informes sobre la modificación del proyecto del régimen definitivo”, agosto-septiembre de 1930. Contiene mucha correspondencia que trataré de simplificar al tratarse, en mi opinión, de una cuestión menor si bien es cierto que bastante ignorada por la historiografía. En este expediente se encuentra completo el proyecto de ley, incluida una larga exposición previa de 9 folios que no se incluye en la publicación de la Junta Superior de Ferrocarriles, pp. 153-155. Sobre la emisión de obligaciones con garantía del Estado ver Artola (1978), p. 535. Pienso que no se realizó ninguna emisión, la única referencia a este asunto de que disponemos en las fuentes, se reduce al acuerdo tomado en el Consejo de Administración de MZA, el día 3 de julio, por el cual se autorizaba a proceder, en caso preciso, a la emisión de una nueva serie de obligaciones ante la noticia recibida por la prensa referente a la supresión de la Caja Ferroviaria. Creo que no hay que prestar más atención a este particular que engarza en el clima descrito, en el cual también existía algún desconcierto entre los legisladores.

¹⁸⁷ Lo vieron tan mal que, a la vista de lo que les pareció ser una crisis de gobierno, se propusieron emplear todos los medios posibles para retrasar su publicación. Hay que tener en cuenta que había dimitido Argüelles en Hacienda y que a Cambó, según sabía Maristany, se le había apremiado, probablemente desde la Corona, para que viajase a Londres a fin de que le reconociese el médico que le había operado para que le diagnosticase si estaba completamente curado, en caso afirmativo, y dado que se temía un cierto resurgir de situaciones revolucionarias, se le encargaría formación de gobierno en breve plazo. Todos estos elementos permitían tener confianza en que, dilatando su publicación, se habría logrado superar otro escollo para las compañías. Carta de Maristany a Valenciano del 20 de agosto de 1930.

El 12 de septiembre les fue entregado el nuevo proyecto. En una primera impresión Norte manifestó su decepción, pero en MZA agradó, «con algunas limitaciones». Ya hemos hecho ver que el relieve de este proyecto e incluso de toda esta etapa es muy relativo dentro del proceso, sin embargo su estudio ofrecerá alguna aclaración más sobre el parecer de las empresas y los diferentes criterios sostenidos, en cuestiones fundamentales, entre Norte y MZA. Lo que se pone de manifiesto, si de nuevo se me permite la expresión, es que las dos partes en conflicto, Estado y compañías, batallaban hasta el último céntimo que pensaban les correspondía e igualmente –pero este tema sería también otra historia– que los gobiernos sentían ya el peso de la opinión pública de cara a la toma de decisiones; en el caso del aumento de las tarifas parece claro.

Este proyecto incluía una primera diferencia esencial: sería de aplicación general a todas las empresas para que el día 1 de enero de 1931 comenzase el período definitivo, respetando al máximo el Estatuto de 1924. Tres temas fundamentales y dos secundarios se pensaban resolver para permitir el ingreso en el nuevo período. Entre los primeros estaban: los gastos en ferrocarriles, la tarifa de transportes y el reparto de los productos líquidos de las explotaciones. Entre los segundos: el reintegro de los anticipos para personal y las reservas.

Respecto al primero de ellos se reconocía que el Estado ya no podía soportar la magnitud de las cargas que había asumido con el Estatuto y que a partir de esa fecha se fijaría una cifra única e irrebutable como crédito presupuestario que consintiese la Hacienda, con ello se continuaría, a otro ritmo y con otros criterios de rentabilidad, lo emprendido en los años anteriores. Los presupuestos del Estado serían los que marcarían las disponibilidades para cada año y, como manifestación bien concreta del tan ansiado equilibrio presupuestario, se decía que no se acudiría al crédito salvo cuando concurriese «el doble factor de que el mercado lo permita y la rentabilidad de la obra a ejecutar lo aconseje»¹⁸⁸. Nada se decía sobre otras posibles vías de financiación para las compañías, aunque al establecerse la subsistencia del Estatuto en todo aquello no modificado por esta nueva disposición, cabe pensar que no se permitirían las emisiones de obligaciones a las empresas y, en consecuencia, que el problema de las cargas financieras que tenían estas estaba muy presente en la mente del legislador.

Sobre las tarifas se volvía a repetir el deseo de acomodar el precio del servicio a lo que reclamaba su coste, «pues el transporte ha de cubrirse fundamentalmente con la tarifa, y no hay nada tan caro como un servicio malo». A esta idea se le daba la mayor urgencia con el fin de aprobar, antes de que terminase el año, las nuevas percepciones. Este régimen dispondría de un período transitorio entre 1931-1933 que tendría el carácter de ensayo y durante el cual, Estado y compañías, se comprometerían a percibir unos dividendos prudenciales. Estas precauciones obedecían al temor que tenía el ministro de que el recargo en las tarifas pudiera ocasionar un aumento sensible en los dividendos y en la cotización. Se marcaban en este sentido los porcentajes que ya sugiriera Guadalhorce del 5 por 100 y 6 por 100 respectivamente. Aquí es donde emergieron algunas discrepancias entre Norte y MZA, discrepancias que no llegaron a manifestarse entre las dos, es decir, que no enfriaron de nuevo sus relaciones, pero de las que estuvo al tanto el gobierno. Gracias a la documentación disponible para el

¹⁸⁸ Ideas extraídas de la exposición previa del 2º proyecto de Real Decreto presentado por Matos.

estudio de estos días, se percibe el poder de los accionistas sobre la dirección en Norte y en MZA. La dirección de MZA era más partidaria de repartir menos dividendos y constituir reservas que permitiesen la amortización de las acciones en el momento del rescate y esta idea se impuso a los accionistas al menos hasta los años 1931, 1932, en que el control de la dirección sobre las Juntas de Accionistas pasó por algunas dificultades; sin embargo en Norte, y aunque estos temas los conozco con menor número de detalles, los accionistas eran quienes dictaban a la dirección la política a seguir, de manera que sus directivos se veían acosados por algunos administradores y accionistas¹⁸⁹. En este caso concreto el límite de los dividendos a percibir por el capital acciones resultó de muy difícil imposición y, aunque Boix pensase de forma más similar a la línea de actuación de MZA, siempre manifestó en las reuniones con el ministro su oposición a este criterio del gobierno. Al final llegarían a aceptar dado lo favorable que, a pesar de todo, resultaba para las compañías este nuevo proyecto finalmente nonato, puesto que, a cambio, habían obtenido la declaración de la propiedad de las reservas formadas antes del ingreso en el Estatuto y que los productos que se obtuviesen de estas pudiesen acumularse a estos mismos fondos con el objetivo, ya señalado, de reembolsar a los accionistas su capital desembolsado. Para el ministro era importante que las compañías aceptasen la limitación de los beneficios, como compensación por el resto de los aspectos a negociar; así sería más fácil el acuerdo.

Existió otro punto que, además de encuadrarse en esa batalla por el céntimo que hemos referido, tiene más importancia por su curiosidad y por el interés que para todo historiador de la Economía tiene la figura de Antonio Flores de Lemus. Este había sido elegido miembro representante del Estado en el Consejo Superior de Ferrocarriles. Ya en la época de Maura, en el proyecto de ordenación ferroviaria en el que intervino, había abogado por la creación de una cuenta especial de obligaciones amortizadas. En aquel momento las compañías se opusieron y, cuando nació el Estatuto, no se recogió esta idea. Ahora Flores volvía a la carga y las compañías lo tenían completamente enfilado, dedicándole algunos epítetos verdaderamente crueles¹⁹⁰. En esta cuenta debería anotarse el coste real de la amortización llevada a cabo en cada ejercicio. Esta cantidad se dividiría en dos partes, una sería imputada al Estado y la otra a la empresa y procedería de beneficios no repartidos. En principio pareció que su objetivo fue el de acrecentar los capitales de las dos partes, pero pronto las empresas lo interpretaron como otra forma más del Estado –amparándose en las aportaciones realizadas– de repartirse el aumento de productos líquidos que resultaría cuando se extinguiesen distintas series de obligaciones.

Sobre el resto de las cuestiones no se produjeron novedades significativas y los criterios adoptados respetaban los intereses de las empresas, por lo que no fueron objeto de particulares discusiones. La exposición, cerca de su conclusión, decía que esas

¹⁸⁹ Para Norte, cfr. Vidal (1997a); para MZA, Ortúñez (1997).

¹⁹⁰ En la correspondencia aparece como «el autor de tal monserga» refiriéndose a dicha cuenta, incluso como elemento temido entre los propios miembros del gobierno por «su oposición tenaz y perturbadora suficiente para hacer fracasar el intento del ministro», este temor se acentuó cuando dimitió del Consejo, pues él «y el coro de obispos y canónigos que le jalean pueden culpar al ministro y sus asesores de abandono de los intereses del Estado en beneficio de los de las compañías», despectivamente se le llamó «el hombre cumbre». Según Coderch, Ormaechea estaba «abrumado por la obsesión Flores de Lemus...».

relaciones entre las compañías y el Estado debían entrar en una nueva modalidad «pues no estamos en presencia de un vínculo fugaz y externo, sino ante una convivencia duradera y profunda, que evoca la figura jurídica del condominio. Así resulta también de la naturaleza misma del servicio, cuyo carácter público no cabe discutir, y de la magnitud de las aportaciones del Estado».

El ministro había instado a las compañías a que continuasen adquiriendo material móvil para que no parasen las fábricas. Su idea era que las casas constructoras, a cambio, aceptasen cobrar en un plazo de años, algo a lo que parecían dispuestas. Las compañías aceptarían siempre que fuese el Estado el que aportase el dinero necesario¹⁹¹. Como se aprecia, no sólo por esta minúscula referencia sino por cuanto llevamos ya tratado, el problema ferroviario tenía mayor entidad y naturaleza que el de unas empresas concesionarias en dificultades, o que el de una red más o menos eficiente de transporte, para introducirse en el problema más general de la economía española de todos estos años, de manera particular, en este momento concreto en que desaparecía la Caja Ferroviaria y se buscaba el modo de sustituir todo ese entramado de ayudas, momentos antes de que la crisis de 1929 afectase de pleno a la economía española y a las compañías ferroviarias como se verá en el próximo capítulo.

Desconozco qué pasó después del día 3 de octubre. Al menos en teoría en el Consejo de Ministros que se iba a celebrar ese día, se aprobaría el Real Decreto, sin embargo de este ya nunca más se supo. Incluso desde el propio ministerio uno de los colaboradores del ministro, meses más tarde, en marzo de 1931, le solicitará una copia del fracasado Real Decreto a Maristany. Este, en carta a Boix, dirá que en el Ministerio todo se pierde. Las causas de esta negligencia las ignoro, hay que recordar que Matos no abandona la cartera hasta el 25 de noviembre, es decir, que pasan dos meses sin disponer de más noticias sobre dicho proyecto. El día 16 de noviembre, las dos grandes dirigen una instancia al presidente del Consejo de Ministros solicitando que se llegase al régimen definitivo, por el que venían clamando desde hacía dos años, e igualmente que se les concediesen los recursos necesarios para la ejecución de las obras de mejora de las líneas y adquisiciones de material¹⁹². Esta instancia manifiesta además, que ya ambas compañías habían ligado definitivamente su suerte y que el resto, como revela el duro conflicto por el que atravesó Andaluces en 1931, emprendieron una agónica retirada, en el sentido de que sus batallas por la subsistencia eran todavía más perentorias como para que les permitiesen pensar en el régimen jurídico del período definitivo. Como dirán meses más tarde a La Cierva, no obtuvieron ningún tipo de contestación que fijase el Estado legal aplicable.

Esta situación provocó la lógica incertidumbre en la Bolsa que se manifestó en un descenso en la cotización de los valores ferroviarios, lo cual obligó a que, de nuevo de forma oficiosa, el nuevo ministro José Estrada, publicase unas líneas tranquilizadoras

¹⁹¹ Carta de Eduardo Alfonso a Maristany, el 3 de octubre de 1930. Alfonso confesaba que él en esas condiciones no veía inconvenientes para aceptar y pensaba «vagones nada por ahora. Se puede pensar en algo de coches –los 25 concursados para largos recorridos y no contratados– y unas 20 locomotoras».

¹⁹² C/217/555 “Instancia elevada al Presidente del Consejo de Ministros, Sr. Berenguer, por Norte y MZA solicitando el régimen ferroviario definitivo”, 16 de noviembre de 1930.

explicando que no existían causas que justificasen la depresión ocasionada¹⁹³. Lo cierto es que había transcurrido mucho tiempo y que para las compañías no aparecía ninguna solución que convidase a creer en la rentabilidad del negocio ferroviario.

El gobierno, acuciado desde tantos frentes, –también resurgía el rumor del movimiento obrero y el fantasma del paro– y con una inestabilidad política grande, se acordó del Consejo Superior y publicó una Real Orden el día 26 de diciembre para que, con carácter de urgencia, dicho Consejo procediese a elaborar un plan económico de actuación para el año 1931. El Consejo presentó su proyecto el día 29, pero resulta difícil de interpretar cuanto se refiere a los ingresos previstos. Su plan de actuación se saldaba con un déficit de 466,4 millones que deberían abonar los recursos de la Caja Ferroviaria. Estos eran los cálculos del Consejo, pero la Real Orden citada había establecido la cantidad de 250 millones como tope para las obras de mejora, ampliación y construcción de nuevos ferrocarriles. Lo que resulta más patético es la lectura de la Memoria ya que en ella se pone de manifiesto que, una parte importante de esa urgencia para que se elaborase un nuevo plan de actuaciones, estaba provocada por «la situación en que se encuentran todas las fábricas que construyen locomotoras, coches y vagones, así como las empresas siderúrgicas que fabrican carriles, todas las cuales han montado sus talleres (...) en relación con los importantes pedidos que se les han venido haciendo (...). Hoy, en cambio, no tienen aplicación las mejoras introducidas en los talleres y lo que todavía tiene mucha mayor importancia, se ven obligadas a despedir un considerable número de obreros»¹⁹⁴. Todo esto no dio más de sí, no hubo ninguna continuidad, ni se recoge ninguna consecuencia, ni de la Real Orden, ni del proyecto del Consejo Superior. Da la sensación, por parte del Estado, de que estamos asistiendo a una deriva provocada tanto por la quiebra del sistema político, como por la dificultades por las que atravesaba la Hacienda, acentuadas ante la presencia de un problema, el ferroviario, que requería de tiempo, dedicación y recursos que, a esas alturas, no se le podían prestar.

El 18 de febrero nace el gobierno imposible de Juan Bautista Aznar y Cabañas. Un gobierno que quiso ser de concentración, albergando a todas las fuerzas de tradición canovista en defensa de la causa monárquica. Pero todos los escogidos vivieron, según escribe Jesús Pabón, en desacuerdo constante haciendo que faltase unidad, que no fuesen un gobierno, pues hasta la figura de su presidente, el almirante Aznar, de hecho no era capaz muchas veces de ser un verdadero jefe de gobierno. En esas condiciones malos presagios se podían augurar para el desenlace del ansiado régimen definitivo. Quizá por todas las dificultades referidas, cuando se eligió el nombre de la persona que ocuparía la vacante del ministerio de Fomento, se pensó de nuevo en Juan de la Cierva y Peñafiel, pues tenía a su favor cierto conocimiento de la materia. Tampoco debemos

¹⁹³ C/217/557 “Noticia de la visita de los representantes de Norte y MZA al ministro de Fomento con motivo de la baja de las acciones de ambas compañías”, 15 de enero de 1931 y en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. II, p. 168. El ministro les pidió que redactasen ellos mismos la nota que querían se publicase. Palafox vincula esta depresión con la supresión del Presupuesto extraordinario, lo cual resulta insuficiente para comprender las diferencias existentes en la caída de las cotizaciones entre las tres empresas que recoge: Norte, MZA y Andaluces. Palafox (1991), pp. 175-176.

¹⁹⁴ C/212/463 “Proyecto de plan económico del Consejo Superior de Ferrocarriles para 1931 y Memoria del mismo”, 29 de diciembre de 1930.

olvidar que era un gobierno sobre el que planeaba una convocatoria de elecciones que casi todos intuían como transcendentales. Ilustrativa, aunque desgarrada, es la alegoría que Gabriel Maura traza de la panorámica que ofrecía la administración pública al final del régimen. Cuando este escribe sobre el Ministerio de Fomento, y comparándolo con un edificio, decía que unía sus destinos con el de Hacienda el cual no habría podido «resistir la gravitación de los enormes sillares con que se comenzó a levantar, más arriba, el medianero palacio de Fomento, cuyas obras, suspendidas en la planta inferior, revelan no obstante las escurialenses proporciones de la insuperable traza originaria»¹⁹⁵.

Quizá como consecuencia de las elecciones que iban a celebrarse –ya se ha indicado en su momento la percepción que sobre el problema ferroviario tenía La Cierva– el nuevo ministro manifestó cierta urgencia para alcanzar el régimen definitivo en el que deberían ingresar las compañías ferroviarias. Incluso entre la documentación disponible para estos meses se encuentra un boceto de proyecto de ley con la fecha, suficientemente significativa, de 13 de abril de 1931¹⁹⁶.

La Cierva unió al ministro de Hacienda, Juan Ventosa, en las negociaciones, pues cada vez resultaba más patente que ambos ministerios debían ir de la mano en la resolución del problema.

Si La Cierva tomaba posesión el día 18 de febrero, Norte y MZA le hacían entrega de una nota el día 19, solicitando, ante un nuevo descenso de las cotizaciones en Bolsa de sus acciones, la pronta solución del problema. La llamada de socorro es dramática y obedecía a las nuevas peticiones que estaban realizando los trabajadores de que se incrementasen sus salarios. La solicitud consiste, ni más ni menos, en que el Estado «en un acto de generosidad y benevolencia hacia el personal ferroviario» suministrase los recursos necesarios para conceder esas peticiones, sin que estos tuviesen el carácter de reintegrables dada la situación «apurada» de la tesorería de las compañías¹⁹⁷. En esta nota se encuentra una primera alusión de la creciente competencia con los transportes mecánicos por carretera, pues, vista la necesidad de recursos más abundantes, solicitan que estos no procedan de gravar el transporte mediante un aumento de las tarifas indiscriminado, puesto que habría tráficos que, no pudiendo soportarlo, se desviarían a la carretera. El 26 se concederá una exigua mejora salarial para aquellos trabajadores con sueldos más bajos, lo estudiaré más abajo.

A los problemas existentes de antaño había que añadir otro, el de los transportes por carretera, cuya novedad –como en su tiempo ocurriese con el ferrocarril– aportaba una mayor complejidad para alcanzar el régimen definitivo. Nos encontramos también ante un cambio en la estrategia tradicionalmente empleada por las compañías, pues ya el feliz bálsamo de Fierabrás, no se encontraba en el aumento de las tarifas. Quizá fuese a estas alturas mucho pedir a los viejos directores –se observa una progresiva sustitución de Boix y de Maristany en algunos de sus cometidos por Garre y Alfonso respectivamente–

¹⁹⁵ Maura Gamazo (1930), p. 374.

¹⁹⁶ C/241/559 Informes, correspondencia y bases del régimen definitivo presentados por el ministro de Fomento Juan de la Cierva”, marzo-abril de 1931.

¹⁹⁷ C/241/571 “Notas entregadas en el ministerio de Fomento”, 19 y 20 de febrero de 1931.

que, después de tantos años de duros combates, hubieran de renovar sus ideas y modo de concebir el negocio ferroviario¹⁹⁸.

Ese mismo día presentaron otra instancia en la que solicitaban, por ser «elemento vital del país», la implantación «tan inmediata como sea posible del régimen definitivo» o la prórroga del Real Decreto de agosto de 1926. El nuevo ministro puso a trabajar al Consejo Superior, que presentó un nuevo texto para que fuese deliberado el día 20 de marzo. En él, los ponentes se habían ocupado más de aquellas compañías cuyos productos netos resultasen insuficientes para atender sus cargas financieras y se marcaban las posibles ayudas, que serían equivalentes a las que tenían fijadas como anticipos para el pago del personal en el Estatuto de 1924. Sobre Norte y MZA lo único que se decía era que resultaba inaceptable que el Estado no hubiese percibido beneficio alguno de las ganancias que para ellas habían supuesto todas las ayudas concedidas desde 1926, pero nada sobre lo que las empresas tanto ansiaban conocer¹⁹⁹. Las negociaciones con estas iban a seguir un cauce diferente. Por otra parte, tampoco consta que lo tratado por esta ponencia tuviese ningún tipo de consecuencia sobre las empresas afectadas, es probable que por falta de tiempo.

Entre medias, el 26 de febrero una Real Orden disponía un aumento de los salarios para los obreros de ferrocarril. Dicha Orden establecía que todos los guardas –hombres–, peones, mozos y obreros fijos y de plantilla cuyo jornal diario fuese inferior a 4,5 pesetas, recibieran lo necesario para alcanzar las 5 pesetas. Esta mejora alcanzaría igualmente a todos los agentes fijos y de plantilla cuyo jornal fuese de 4,50 pesetas o mayor sin alcanzar las 6, se les aumentaría en 0,50 pesetas. Si algún agente percibiese 6 pesetas y quedara, por los cambios anteriores, en condiciones de menor retribución que estos, se le aumentaría en la cantidad necesaria. Además de la clara e injustificada discriminación hacia las mujeres, llama la atención que los fondos para lograr esas reducidas ventajas se obtuviesen mediante un incremento del 33 por 100 en el precio del seguro de viajeros, si bien el Estado reconocía que esas cantidades no sufragarían la totalidad de las mejoras, por lo cual las empresas deberían hacer un esfuerzo que el Estado valoraba, es decir, que devolvían a las compañías el guante que ellas habían ofrecido al gobierno una semana antes. En esa línea del esfuerzo se reconocía también la limitación de la concesión realizada y, junto a los motivos patrios que podrían ayudar a las empresas y trabajadores a aceptarlo, se hablaba de la inminencia del régimen del período definitivo como resultado de las conversaciones que mantenían compañías y Estado²⁰⁰.

El día 27 de marzo La Cierva y Ventosa se reunieron con Boix y Coderch. La entrevista se manifiesta de enorme interés al permitirnos escuchar en las voces de estos personajes, la situación económica del país en ese momento, las dificultades por las que estaba atravesando la Hacienda, además, como es lógico, de los peligrosos escollos que les correspondían a las empresas. Hay que tener presente, como se verá en el epígrafe

¹⁹⁸ Maristany nació el 26 de diciembre de 1855, es decir, caminaba en marzo a por los 76 años de edad y Boix quien, aunque tres años más joven, iba a cumplir los 74, fallecería en mayo del año siguiente.

¹⁹⁹ El texto de la ponencia en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. II, pp. 172-173.

²⁰⁰ C/241/572 “Gaceta de Madrid del 27 de febrero de 1931, nº 58, pp. 1138-1139 y Orden de Dirección General de MZA nº 225”.

tercero, que MZA en 1930 había registrado una débil caída de sus tráficos, tanto de viajeros como de mercancías.

En dicha reunión los representantes del gobierno hicieron saber que este no podía seguir prestando auxilios al ferrocarril. En este punto concreto no se referían tanto a las dos compañías presentes, pero hacerlo con estas obligaría a llegar a las, cada vez más numerosas, que se encontraban en situación precaria. Por lo tanto se requería una solución de conjunto y esta era la de la constitución de una red única. A las dos grandes, en estos momentos, dicha medida les parecía perjudicial para sus propios intereses y también para los generales de la economía nacional; los pésimos resultados de algunas de ellas arrastrarían a las que, como Norte y MZA, estaban en una situación comparativamente más desahogada aunque ya detectaban síntomas de recesión, en los meses que se llevaba de explotación en 1931, bastante inquietantes. Esta situación hizo a los presentes recordar el proyecto de rescate diseñado por Cambó, pero fue el ministro de Hacienda el que manifestó que con aquel se trataba de una operación de gran envergadura que no sería posible llevar a término en esos momentos. Continuó expresando las dificultades de la Hacienda y se refirió al déficit en que se encontraba en esos momentos para atender la ejecución de los planes pendientes del ministerio de Fomento, de forma que las compañías deberían procurarse sus propios recursos aconsejándoles «aumentar los ingresos y disminuir gastos». Para lograr los objetivos de esa *mágica receta* decían las empresas que ellas no podían, por no estar en su mano, incrementar los recursos de la explotación y que habían encontrado oposición en el gobierno para reducir determinados servicios de trenes y con ello los costes. La cuestión parecía haber alcanzado un punto muerto.

La situación de cada una de las empresas ferroviarias era muy distinta y no podía darse una solución general aplicable a todas ellas, a no ser la del rescate total. Este no era cuestionable en un momento de severas dificultades para las arcas del Estado. Para efectuar nuevas emisiones de deuda, que sólo sería solución parcialmente viable para las dos grandes, las compañías decían tener el crédito perdido, por su falta de uso en todos estos años anteriores, por las deplorables condiciones del mercado de valores y la indeterminación de su situación, sugerían sin decir, que se les autorizase realizar dichas emisiones con el aval del Estado, a lo cual se negó enérgicamente Ventosa. Después de lo narrado pienso no haber exagerado cuando decía que se había llegado a un punto que iba a resultar difícil superar.

La representación gubernamental lanzó otra idea, que no desarrolló, y que se antoja de complicada aplicación, pues se trataba de constituir una asociación o federación de compañías en la que cada una conservase su personalidad creándose una sociedad o compañía explotadora del conjunto de todas las líneas españolas, con el objetivo, pensaban, de que así se reducirían costes de primer establecimiento, esto permitiría constituir un gran patrimonio nacional, no se explicaba con qué fundamento, en la cual al Estado, al tener una mayor participación, le resultaría más sencillo prestar los auxilios que dicha compañía necesitase. No tenía mucho fundamento ni fácil defensa, si no había recursos, no los habría en ninguna circunstancia y las posibilidades de funcionamiento de ese tipo de federación compatible con la existencia de las compañías parece difícil. Sin embargo, el probable proyecto de La Cierva, de fecha 13 de abril, al que nos hemos referido con anterioridad decía en su primer artículo: «Se constituirá una Sociedad llamada General de Explotación de los Ferrocarriles Españoles encargada de la gestión y

administración de todos los ferrocarriles de vía ancha de España (...) que a este fin se federarán». Dicha reunión no ofreció como se ve demasiadas aclaraciones.

Pero ¿qué tendrían en mente ambas partes? Es posible reconstruir algo sobre lo que pensaban las grandes a través de una carta en la que se dan algunas instrucciones para plantear todas estas negociaciones. De la otra parte implicada nada sabemos de manera documentada, pero podremos ofrecer alguna hipótesis. Las compañías creían que al Estado no le interesaba cumplir el Estatuto, eso les llevaba a ellas a confiar en «que la vida actual del gabinete no sea bastante duradera», aunque eso no garantizaba un porvenir mejor, por lo que había que seguir trabajando y argumentando sobre los peligros de la fusión y el resto de las ideas expuestas por el gobierno. Entre las peticiones que habría que hacer, para poder solicitar una muy calculada subida de las tarifas, estaba la de solicitar una «radical reforma de las normas administrativas que regulan los transportes mecánicos por carretera». Hay un tercer punto en esta carta que resulta de gran interés. Su redactor se plantea en él la conveniencia de pensar y hacer llegar a la Comisión Delegada la posibilidad de tantear con Norte una fusión, federación o alianza económica, en parte para satisfacer los deseos del gobierno, pero también y transcribo para que no se pierda el sentido –realmente duro– de su pensamiento, para que «las demás compañías, falta del auxilio del Estado, que no puede prestárselo sin extenderlo a nosotras, irían ahogándose de inanición y poniéndose en postura para ellas forzada de aceptar el ingreso en nuestra comunidad en condiciones menos onerosas para nosotras y para el Estado, dándose tiempo al tiempo para evitar riesgos y tropiezos serios por no decir mortales». Se verá en el siguiente capítulo que esta idea también fue abandonada más adelante por los peligros que para la propia rentabilidad y para asegurar el control sobre la empresa entrañaban dichas operaciones, incluida la de la fusión de las dos grandes, pero esta disponibilidad a dejar morir de inanición a las otras empresas, y aquí está mi hipótesis, ¿no podría ser también la actitud del Estado respecto a las dos grandes? Bajo esta sospecha se entiende mejor que la solución radical y única, como lo definen y defienden en alguna ocasión las empresas, fuera la del rescate a imitación del proyectado por Cambó, verdaderamente favorable para los intereses de las dos grandes²⁰¹.

Desde una perspectiva cronológica quedaba tiempo para pocas cosas más. El día 7 de abril hubo una petición de datos diversos a las compañías que nunca llegaron al Consejo Superior. Existe también un boceto de proyecto legislador fechado el 13 de abril. Es más una rareza histórica que un documento de verdadero interés historiográfico dado que de él no se hizo ningún uso. Resulta peculiar, contradictorio, en algunas cuestiones muy complejo de aplicar y en el que no está claro el papel del Estado salvo en lo que se refiere al reparto de los beneficios que se obtuviesen. La redacción parece bastante apresurada por lo que es probable que se tratase de ideas sobre las que se pensase trabajar con mayor profundidad, no se puede entender de otra forma, pues existen hasta errores burdos de redacción.

²⁰¹ C/241/559. La referencia ya ha sido utilizada en nota anterior. En este mismo expediente se encuentra la carta a que nos hemos referido en la que se resume una conversación entre Coderch y Maristany que tuvo lugar el día 30 de marzo de 1931, es decir, aunque resulte obvia la aclaración, después de la reunión con La Cierva y Ventosa.

En el primer artículo de dicho boceto, que he transcrito con anterioridad, se daba nombre a dicha sociedad que sería llamada General de Explotación de los Ferrocarriles Españoles. Tendría un Consejo de Administración cuyos miembros serían designados por los de las compañías federadas. Se contabilizarían por separado los productos brutos obtenidos en cada una de las redes o líneas federadas. La contabilidad de los costes de explotación era complejísima y diría que imposible de llevar a la práctica. Con los productos netos de la Sociedad se atenderían una serie de obligaciones que se colocaban en orden de prioridad: primero las obligaciones de cada compañía federada; después las cargas administrativas de cada una por inspección de líneas y gastos del Consejo Superior, en tercer lugar se situaba a los accionistas cuyos dividendos no podían superar el 5 por 100 del valor nominal de las acciones, después el 0,50 por 100 de los productos brutos a los Consejos de Administración de cada compañía federada, pues estos continuaban existiendo; y, por último, en este primer reparto, las cargas que originasen las nuevas emisiones de empréstitos. Todo esto se llevaría a cabo con los productos netos. Si en alguna línea o red estos se evidenciasen insuficientes, las diferencias se saldarían con los excedentes de las demás líneas. Si atendido esto aún había excedentes, se constituiría una reserva de previsión cuyo importe no podría exceder del 10 por 100 de los productos brutos. Con esos mismos excedentes se pagaría el 3 por 100 a los bonos de aportación que representaban las aportaciones efectuadas por el Estado desde 1926 a 1931. Una vez todo esto cubierto, si todavía sobraba alguna cantidad, esta se repartiría entre las acciones y los bonos. Las reservas constituidas antes de 1926 eran propiedad de las compañías correspondientes y las que se hubiesen constituido después de esa fecha formarían parte de las reservas de la Sociedad General de Explotación; sus rentas se considerarían productos de la explotación de la red.

Cada 1 de junio debía presentarse el plan de obras que sería financiado con obligaciones que emitiría la Sociedad con autorización del gobierno; esas emisiones gozarían de las mismas exenciones y ventajas de la antigua Deuda ferroviaria; si hubiese déficit para saldar sus cargas, estos los asumiría el Estado. También se hablaba de un incremento de las tarifas, con el objeto de asegurar el equilibrio financiero de la red, del 5 por 100. Se preveía que la Sociedad estudiase sus diferentes modalidades para que esos aumentos no supusiesen riesgos de desvíos de tráfico a favor de la carretera. Era esta una clara preocupación del legislador como se verá a continuación. Los dos últimos artículos, números 19 y 20, continuaban con algunos aspectos referentes a la competencia con la carretera. En el primero de ellos se fijaban los impuestos que se impondrían a la carretera en los casos en que se siguiesen trayectos paralelos a vías férreas. Dichos impuestos serían análogos a los que pesaban sobre el ferrocarril y además los servicios de automóviles, del tipo que fuesen, deberían costear al menos el 80 por 100 de los gastos de conservación de las carreteras. Se recogía así una de las peticiones realizadas por las empresas ferroviarias con más insistencia. Por último se permitía a la Sociedad General la posibilidad de establecer Despachos Centrales para los servicios de viajeros y mercancías en cualquier localidad que distase menos de 30 kilómetros de la línea férrea más inmediata, sin que las empresas de transporte por carretera pudiesen alegar, contra esta medida, las concesiones de exclusividad que hubiesen recibido. Se trataba de ofrecer una mayor flexibilidad a la oferta de transporte por ferrocarril. Una de las quejas más frecuentes de los usuarios hasta entonces había sido la de la dificultad que existía en ocasiones para hacer llegar a las estaciones las mercancías o que, una vez llegadas a estas, se ofreciese un adecuado y rápido servicio de

distribución, probablemente con los Despachos Centrales buscaban superar estas deficiencias que había puesto más en evidencia la agilidad de la carretera.

Parece claro, así lo ha repetido la historiografía y se ha visto aquí, que parte de las explicaciones, incluso oficiales, que se dieron para acabar con el régimen provisional, otra cosa es que tampoco se entrase en el definitivo, fueron las dificultades para lograr mantener el sistema que había financiado el ferrocarril desde 1926. Aunque pueda acusárseme de oportunismo, quiero incluir unas letras que, el primero de diciembre de 1923, dirigió al Dictador una comisión de banqueros sobre las soluciones que debían darse al problema ferroviario, dentro de toda una serie de negociaciones que tuvieron lugar en aquellos meses de 1923. Cuando se filtró la noticia –recordemos que se estaba estudiando cuál sería el nuevo régimen– de que el Estado aportaría los fondos necesarios para la mejora y ampliación de las líneas, ya le advirtieron del riesgo que corría el Estado tomando una medida así, con estas palabras: «en los términos en que hoy tiene planteado la realidad el problema de nuestra Hacienda, con el déficit abrumador que pesa sobre la misma, con la importantísima e inevitablemente próxima operación de consolidación de nuestra Deuda flotante, nos parece claro, palmario y hasta evidente, que constituiría un peligro cierto y gravísimo, echar además sobre las ya muy fatigadas espaldas del Estado, el peso, por sí solo enorme, de la deuda de miles de millones que habrán de suponer las mejoras y ampliaciones de nuestras actuales líneas de ferrocarriles»²⁰².

Para terminar estas páginas sobre el período definitivo, desde un punto de vista cronológico claro está, sólo nos resta pedir disculpas por la desmesurada extensión que ha tomado. He considerado que estos dos últimos años, el final de Primo de Rivera e inicio de la Segunda República, han sido cenicientas de la historiografía ferroviaria en nuestro país. Pienso haber dejado al descubierto algunas dudas o puntos oscuros sobre este período y sobre nuestra investigación. Como es lógico estamos dispuestos a rectificar lo que sea necesario si se aporta la documentación correspondiente, pero esta, de momento, no nos permite hablar de que existiesen intentos de prolongar el período provisional, a la vista de los numerosos proyectos elaborados; ni de que hubiera ninguna emisión de obligaciones para que las empresas se hiciesen cargo de los compromisos que la Caja había dejado pendientes²⁰³.

²⁰² C/126/260 “Instancias dirigidas por los bancos de Madrid, Barcelona y Bilbao al Presidente del Directorio Militar, para que no se prive a las compañías de los recursos económicos precisos”, diciembre de 1923. Aunque débil, se trata de un testimonio que pondría en duda esa capacidad de presionar que en ocasiones se ha otorgado a la banca; tampoco hay que pensar que era todo lo contrario, sino que las cosas tienen matices, que en la realidad es difícil encontrar el blanco y el negro puros, sino que hay gamas de color. Hubo situaciones en las que la presión funcionó y otras en las que no, por los motivos que fuesen. Probablemente en 1923 el Dictador se veía fuerte, hemos aportado otros testimonios que lo prueban, y conforme pasó el tiempo y se le fueron los apoyos, perdió esa *independencia*. Cfr. sobre las influencias y capacidad de presión, Palafox (1991), pp.174-175.

²⁰³ Cfr. al respecto las breves alusiones que realiza Artola (1978), pp. 435-436.

2.7. Una experiencia previa: los ferrocarriles del Oeste

En este nuevo epígrafe quiero abordar otro aspecto concreto de la política ferroviaria de estos años aunque, en esta ocasión, se haya prescindido del criterio cronológico. Como es obvio tampoco es posible profundizar en él todo lo que se debiera para no extenderme más allá de lo que se antoja como razonable, límite que es probable se haya visto superado hace bastantes páginas. Ofreceré a continuación unos trazos a modo tan sólo de guía y descripción de lo que aconteció con esta red en sus relaciones con el Estado.

El Real Decreto-Ley de 8 de septiembre de 1928 facultó al Ministerio de Fomento para incautarse de las líneas que explotaba la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España. A tal decisión parece que se llegó por la situación de déficit irremediable en el que se encontraba dicha empresa y las dificultades consiguientes para mantener y garantizar la explotación de la red. La gestión estatal directa resultó algo absolutamente novedoso, sobre la cual no hay disponibles demasiadas noticias, en particular sobre la gestión posterior de la empresa²⁰⁴. Se ha aludido, páginas arriba, a las vías para solucionar los problemas de explotación de la empresa que se habían intentado adoptar en el año anterior.

En esta nueva empresa se agruparon las líneas de Madrid a Cáceres y Portugal, de Medina del Campo a Zamora y Orense a Vigo, de Medina del Campo a Salamanca, de Salamanca a la Frontera de Portugal, de Santiago a Carril, de Betanzos a Ferrol y de Ávila a Salamanca. Como he dicho el inicio de este proceso llegó por el rescate de las concesiones de la antigua MCP, que se hallaba en estado de quiebra al no poder atender los pagos de los cupones de sus obligaciones, ni su amortización; en consecuencia, le faltaba crédito y estaba imposibilitada para abordar las muy necesarias e improrrogables obras para la mejora de su red. Este rescate se acordó en el R. D. de 8 de septiembre sin que interviniese, en todo el proceso, el Consejo Superior. Se aceptó como valor de esas líneas el que figuraba en el balance de 1926, deduciendo del importe del activo el de las obligaciones que venían siendo atendidas y que el Estado tomaba a su cargo, y rescatando las restantes a precios que se correspondían con los de las últimas cotizaciones en Bolsa. Estos eran muy inferiores al valor nominal de los mismos, lo cual era claro reflejo de las remotísimas esperanzas que tenía el mercado en una futura revalorización de esos valores. La Caja Ferroviaria satisfizo el saldo del rescate, avalando el Estado las obligaciones que la nueva compañía tomaba a su cargo y reduciendo a la mitad de su importe, tanto los anticipos de personal abonados a la compañía desde 1920 hasta 1926, como los auxilios percibidos después.

En consecuencia, con la aportación del Estado por rescate de las antiguas líneas de MCP y de las de Betanzos a Ferrol y de Ávila a Salamanca, construidos por él y con las otras citadas antes nació la compañía del Oeste. El Estado canjeó las obligaciones de todas estas líneas por otras nuevas del mismo valor nominal e interés y avaladas por él, lo mismo ocurrió con las acciones. Para resarcir al Estado de sus aportaciones en todos estos conceptos, se emitieron los llamados bonos de aportación; la salvedad lo constituían los adelantos efectuados desde 1920 para las obras de conservación y para

²⁰⁴ Artola (1978), p. 431.

pagar los atrasos ocasionados por la aplicación de la jornada de 8 horas, que se considerarían obligaciones de la nueva compañía. Esos bonos tenían la misma consideración que las acciones a efectos de derechos de participación en el Consejo de Administración. En opinión de Bermejo se abrió con esta decisión de nacionalizar una nueva fórmula, que «consistía en la formación de una Compañía mixta, con aportación de patrimonio estatal y de patrimonio privado»²⁰⁵.

Los productos brutos que obtuviese debían destinarse, en primer lugar, a cubrir los costes de explotación y, en segundo lugar, al pago de los intereses de sus obligaciones. La Caja Ferroviaria se comprometía a adelantar, sin interés, las sumas precisas para satisfacer esos dos objetivos. Esta obligación de la Caja cesaría en el momento en que la compañía alcanzase un ejercicio con excedente. Ya hemos dicho que la Caja fracasó, es evidente que quiso abarcar demasiado y casi todo ello, a su vez, demasiado peligroso. Las especificaciones continuaban con diferentes porcentajes en función de las distintas posibilidades respecto a los resultados de los ejercicios, no las considero necesarias en este resumen. El R. D. del día 8 efectuaba el rescate y otro R. D. al día siguiente daba origen a la Compañía Nacional de los ferrocarriles del Oeste de España.

CUADRO III. 18 COMPOSICIÓN DEL CAPITAL EN LA NUEVA COMPAÑÍA DEL OESTE

1.532 Bonos de aportación del Estado de 50.000 Pesetas.	76.600.000
55.000 acciones de 500 Pts. asignadas a las antiguas compañías fusionadas	27.500.000
TOTAL	104.100.000

Fuente: cifras consignadas en los Reales Decretos referidos.

CUADRO III. 19 CARGAS DE LA NUEVA COMPAÑÍA DEL OESTE

Cargas anuales correspondientes al reintegro de anticipos del Estado	1.760.000
Cargas anuales correspondientes a los intereses de las obligaciones al 4% de MCP	440.000
Cargas anuales correspondientes a los intereses de las obligaciones al 3% de las demás compañías	2.360.000
Cargas anuales correspondientes a las amortizaciones de dichas obligaciones	720.000
TOTAL DE LAS CARGAS ANUALES	5.280.000

Fuente: cifras consignadas en los Reales Decretos referidos.

Las grandes se apresuraron a estudiar los resultados disponibles a los pocos meses de explotación de la recién nacida, para concluir que, con los coeficientes de explotación tan elevados que se habían alcanzado –del 98 por 100–, el negocio había de resultar ruinoso para el Estado²⁰⁶.

3. LOS EFECTOS SOBRE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LAS EMPRESAS

Antes de abordar el estudio de los otros ferrocarriles europeos, restaría considerar la evolución que siguieron las principales variables relacionadas con la explotación de las redes en las dos grandes; si bien en las páginas anteriores ya han surgido numerosas cuestiones afines con la explotación. Sigo confiando en el criterio cronológico,

²⁰⁵ Bermejo Vera (1975), pp. 115-116.

²⁰⁶ C/217/544 “La crisis de los ferrocarriles españoles”, trabajo realizado por Rafael Coderch en febrero de 1930, 53 pág.

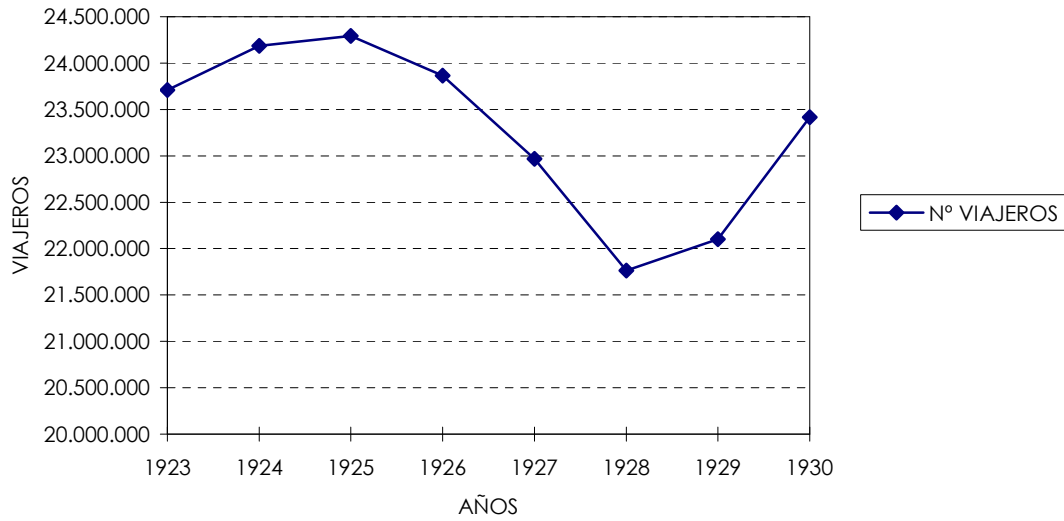
consciente de que, quizá en el estudio de la actividad económica de las empresas, pueda resultar mucho más interesante una visión de más larga duración, al estilo de la efectuada por R. Anes²⁰⁷. Existen también algunas ventajas para continuar con el marco cronológico elegido, puesto que este nos ofrece una visión más próxima de la realidad de las empresas en los momentos mismos en que se estaban llevando a cabo, por ejemplo, las negociaciones con el Estado, o que las compañías procedían al diseño de su política empresarial, o en el que se percibían las sumas para la adquisición de material y un largo etcétera de situaciones ya estudiadas.

Como ya intuyó R. Anes lo que resulta más difícil cuando se estudian los datos de explotación de las grandes compañías en estos años, es que no se pueden realizar interpretaciones universales si se ejecuta un análisis pormenorizado del período, ya que la evolución de idénticas variables en empresas diferentes, no se desarrolla conforme a las mismas pautas de comportamiento. Ya dije en otra ocasión que en MZA el descenso de la actividad de transporte y, en consecuencia, de sus resultados económicos se manifiesta después de 1929 mientras que en Norte esto empieza a ocurrir a partir de 1930.

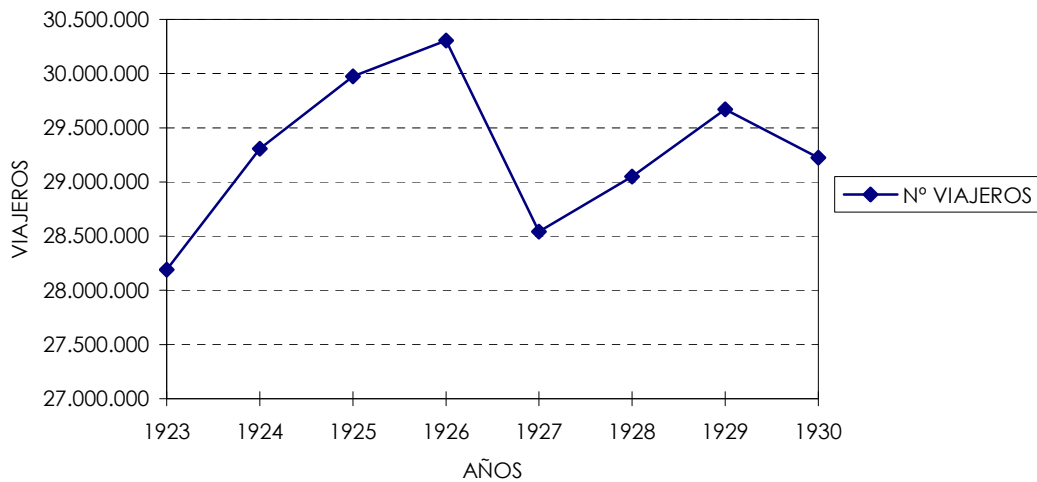
Las estadísticas de transporte de que disponemos proceden de las Memorias de las propias compañías y de sus servicios estadísticos y, en principio, es posible pensar que se trata de datos aceptables, aunque en ocasiones no sean conocidos todos los conceptos que engloba cada epígrafe o partida. El problema en estos años, sobre todo al final del período, es que ya existe competencia con la carretera en el transporte interior, para cuyo conocimiento se dispone de muy pocos trabajos todavía, y, por otra parte, que con frecuencia, los historiadores hemos querido servirnos de esos datos de transporte, es lógico que así sea, como un reflejo de la situación económica general: es por esto fácil, pero no exacto, decir que el descenso del transporte de mercancías en 1930 reflejaría la crisis de los años treinta y así con tantas otras situaciones. Aquí se escribirán frases de ese estilo, pedimos disculpa de antemano, si bien pienso que estos datos son un buen baremo para medir o extraer consecuencias de carácter general. Estarían por hacer, en este sentido, estudios sobre la historia económica del Turismo y su relación con el transporte de viajeros realizado por empresas ferroviarias. Por ejemplo, una de las preocupaciones de MZA, antes de que se produjesen los eventos de 1929, era la de realizar una serie de mejoras en las líneas de Barcelona y Sevilla, pues se esperaba que recogerían un mayor flujo de tráfico. Efectivamente fue perceptible un mayor número de viajeros en 1929 que en el año anterior y siguiente y, sin embargo, esa cantidad, aun con los acontecimientos descritos, fue menor a la de 1925 y 1926, años en los que tampoco existieron todavía las ayudas de la Caja o estas tuvieron muy poca incidencia. Yo me veo incapacitado para hacer algo más que destacar este hecho y de ahí que señale que podría constituir materia para otros trabajos de investigación.

²⁰⁷ Anes Álvarez (1978), pp. 355-512. En especial para estos años que ahora nos corresponden pp. 435-450 y Tedde de Lorca (1978), pp. 216-226.

TRÁFICO DE VIAJEROS EN NORTE, 1923-1930



TRÁFICO DE VIAJEROS EN LAS LÍNEAS DE MZA 1923-1930



Dos pequeños gráficos ilustran el transporte de viajeros efectuado por Norte y MZA en estos ocho años. Este tipo de representaciones ofrecen la información con aparente sencillez; pero tienen algo de positivo, que es la rapidez con que percibimos una primera idea. De todos modos se incluyen también los cuadros con las cifras que han sido utilizadas en su elaboración, que son necesarias para otras consideraciones más pausadas.

CUADRO III. 20 INGRESOS DE NORTE. 1924-1930

AÑOS	Nº VIAJEROS	PRODUCTO PTS. A	VIAJEROS/KM	MERCANCÍAS GV Nº TONELADAS	MERCANCÍAS GV PTS. B	MERCANCÍAS PV Nº TONELADAS	MERCANCÍAS PV PTS. C	TN PV/KM.	VARIOS PTS. D	INTERESES, COMISIONES, D'	P. BRUTO A+B+C+D+D'=E
1924	24.186.684	80.453.450	1.432.113.683	269.698	36.531.018	12.353.919	207.349.198	1.911.334.501	3.190.956	3.166.733,3	330.691.357,03
1925	24.294.522	80.295.407	1.432.892.448	280.430	36.984.774	12.397.683	211.380.616	1.948.600.946	3.202.648	5.177.177,6	337.040.624,95
1926	23.865.295	81.411.937	1.434.183.026	266.827	37.311.624	12.927.946	218.017.862	2.010.204.107	3.620.325	3.265.834,3	343.627.584,34
1927	22.966.727	78.953.432	1.383.761.979	275.927	36.722.306	13.456.526	229.586.250	2.101.542.649	3.658.411	3.437.338,3	352.357.739,09
1928	21.762.808	78.838.820	1.333.332.093	311.196	37.181.465	14.232.005	243.353.043	2.221.998.856	3.547.153	3.751.570,8	366.672.052,84
1929	22.103.197	81.765.490	1.466.964.713	270.663	35.453.417	14.891.071	250.799.055	2.273.193.461	3.733.877	3.770.449,1	375.522.290,10
1930	23.417.204	83.910.816	1.509.321.812	263.885	34.443.273	14.972.914	256.203.260	2.306.119.137	3.938.178	2.589.179,3	381.084.707,65

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles (1940).

CUADRO III. 21 COSTES DE NORTE. 1924-1930

AÑOS	PERSONAL, MATERIAS PTS. X	PENSIONES PTS. Y	TOTAL X+Y=W	COMISIONES PTS. M	TOTAL GASTOS W+M=Z	PRODUCTO NETO E-Z=V	CARGAS FINANCIERAS. F	PRODUCTO LÍQUIDO PTS. V-F	COEFICIENTE EXPLOTACIÓN % W/E-D'
1924	228.155.911,1	3.546.886,6	231.702.797,74	5.741.277,64	237.444.075,38	93.247.281,65	76.717.031,74	16.530.249,91	70,74
1925	233.070.414,6	4.151.614,0	237.222.028,71	3.718.786,69	240.940.815,40	96.099.809,55	81.315.612,55	14.784.197,00	71,48
1926	240.808.691,7	5.004.589,1	245.813.280,96	1.671.568,85	247.484.849,81	96.142.734,53	80.994.116,90	15.148.617,63	72,22
1927	251.370.282,0	5.489.574,9	256.859.857,06	1.684.190,29	258.544.047,35	93.813.691,74	81.177.478,71	12.636.213,03	73,61
1928	258.670.915,4	6.031.964,6	264.702.880,14	5.441.939,89	270.144.820,03	96.427.232,81	82.368.440,50	14.058.792,31	72,93
1929	265.919.541,2	6.678.010,2	272.597.551,41	5.399.285,59	277.996.837,00	97.525.453,10	82.419.057,41	15.106.395,69	73,32
1930	273.583.257,4	7.089.418,6	280.672.676,06	2.654.101,99	283.326.778,05	97.757.929,60	82.401.783,29	15.356.146,31	74,15

Fuente: Ibídem.

CUADRO III. 22 INGRESOS DE MZA. 1924-1930

AÑOS	Nº VIAJEROS	PRODUCTO PTS. A	VIAJEROS/KM	MERCANCÍAS GV PTS. B	MERCANCÍAS PV Nº TONELADAS	MERCANCÍAS PV PTS. C	TN PV/KM.	VIARIOS PTS. D	P. BRUTO. A+B+C+D= E
1924	29.305.431	81.139.758,38	1.508.557.698	30.144.260,90	10.566.069	175.280.749,35	1.697.574.299	7.481.633,41	294.046.402,04
1925	29.974.629	83.660.725,09	1.544.873.108	31.135.612,14	10.815.532	176.731.389,57	1.722.566.509	7.846.992,39	299.374.719,19
1926	30.303.859	82.592.328,05	1.512.240.345	31.127.512,17	10.877.904	185.323.567,55	1.811.334.649	5.479.939,64	304.523.347,41
1927	28.543.104	81.093.264,11	1.473.513.397	31.401.466,26	11.801.232	195.487.467,92	1.924.342.809	5.664.529,61	313.646.727,90
1928	29.048.781	83.207.824,41	1.501.220.914	31.411.270,18	12.534.949	205.329.635,45	2.018.825.313	5.710.437,13	325.659.167,17
1929	29.669.871	88.988.901,93	1.630.424.200	31.484.086,77	12.687.861	203.562.171,33	2.008.773.727	5.285.311,51	329.320.471,54
1930	29.225.149	85.091.787,66	1.558.693.755	29.275.573,54	12.303.880	200.322.881,79	1.978.644.611	5.761.014,14	320.451.257,13

Fuente: *Ibíd.*

CUADRO III. 23. COSTES DE MZA. 1924-1930

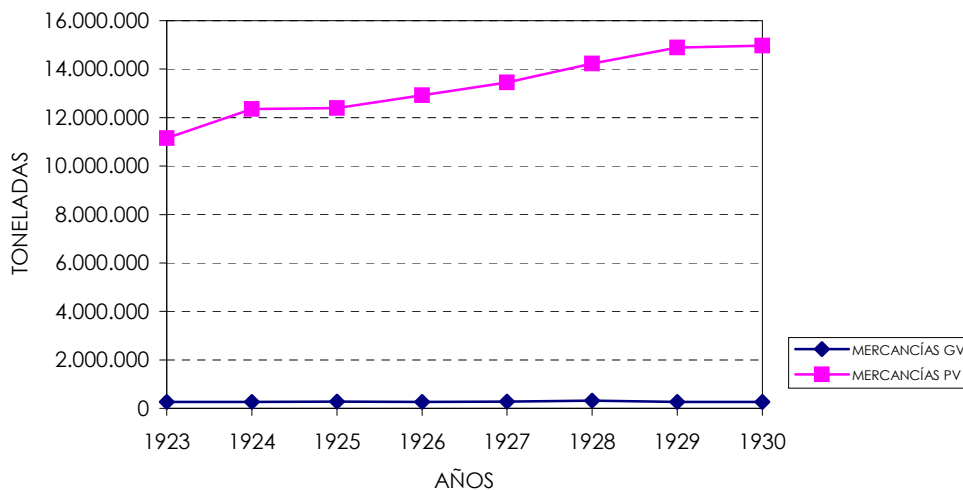
AÑOS	PERSONAL, MATERIAS PTS. X	PENSIONES PTS. Y	TOTAL GASTOS X+Y=Z	PRODUCTOS NETOS E-Z=V	CARGAS FINANCIERAS PTS. F	PRODUCTOS LÍQUIDOS PTS V-F	COEFICIENTE EXPLOTACIÓN % Z/E
1924	214.713.956	2.586.764	217.300.720	92.718.495,11	73.387.368	19.331.127,11	70,09
1925	215.804.005	3.146.012	218.950.017	94.480.777,18	74.454.232	20.026.545,18	69,85
1926	216.874.403	3.770.619	220.645.022	96.656.575,41	75.568.912	21.087.663,41	69,53
1927	215.207.747	4.204.709	219.412.456	94.234.271,90	75.906.369	18.327.902,90	69,95
1928	220.331.705	4.660.720	224.992.425	100.666.742,17	78.404.015	22.262.727,17	69,08
1929	220.435.842	5.052.076	225.487.918	103.832.553,54	78.864.211	24.968.342,54	68,47
1930	221.379.803	5.557.458	226.937.261	93.513.996,13	80.214.946	13.299.050,13	70,81

Fuente: *Ibíd.*

El tráfico de viajeros experimentó una evolución singular. En el caso de Norte debido a que durante tres años no dejó de descender el número de viajeros que se desplazaron por sus líneas. Sobre las causas que expliquen esta extraña evolución poco podemos precisar, lo cierto es que esa recuperación de los dos últimos años será aparente, puesto que nunca se volvió a alcanzar el máximo logrado en 1925. Como vemos al estudiar MZA, sus cifras de transporte de viajeros son más altas que en Norte, así como diferente su evolución. Quizá este último aspecto sea el que más llame la atención pues, por un lado, se trata de cifras considerablemente más elevadas y, por otro, en MZA el crecimiento resiste hasta 1926, en donde se produce un llamativo descenso en el número de los viajeros transportados, pero su recuperación se produce en el transcurso de tan sólo un año volviéndose en 1929, como hemos indicado, a encontrarnos con cifras elevadas de viajeros. Sin embargo, mientras en 1930 Norte continuó creciendo, MZA ya ha iniciado un proceso de pérdida de viajeros. Por lo tanto no existen explicaciones de conjunto: la competencia de los transportes por carretera debía haber afectado a las dos, si bien pienso que no antes de 1930 y las Exposiciones de Barcelona y Sevilla –aunque algo más probablemente en las líneas de MZA– en Norte también habrían hecho notar sus efectos.

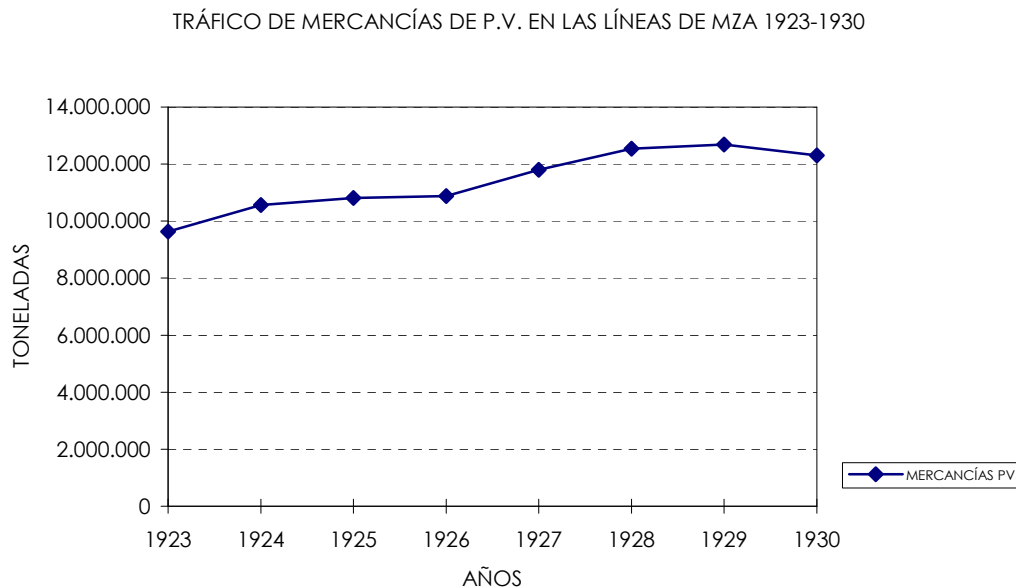
Respecto a las mercancías, no disponemos de cifras que expresen el volumen de las transportadas por MZA en la modalidad de Gran Velocidad, de ahí que las comparaciones sean parciales; si bien dicha modalidad tuviera muy poca relevancia.

TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN NORTE 1923-1930



La evolución de las cifras de la gran velocidad resulta inapreciable en la escala adoptada en esta representación. Aunque sea de esta forma, queda manifiesta la escasa importancia de esta modalidad de transporte y su, en la práctica, inmovilismo. Tan sólo hubo un leve incremento en 1928. Resulta mucho más interesante la curva que dibuja el transporte de mercancías en la pequeña velocidad, con una tendencia al alza a lo largo de todo el período tan sólo interrumpida en el año 1924 en el que fue inapreciable el aumento del tráfico. Es probable que el cambio de régimen ocasionase un primer momento de suspense que tuviese su reflejo en las cifras del transporte. Este incremento

se estabilizó y frenó en 1930 y a partir de entonces emprenderá un camino de retroceso sin retorno.



En MZA se refleja parcialmente lo que acabo de decir. La tendencia es más similar a la de Norte que en el caso del transporte de viajeros. Existe igualmente esa paralización en torno a 1924 que se extendió hasta 1925, por lo que no serviría aquí la explicación del posible suspense provocado por el cambio de régimen. Sí que se percibe el descenso que se produjo a lo largo de 1930 en las toneladas transportadas y del que tampoco se recuperó. Se nota también un substancial incremento a partir de 1926 que no puede explicarse, al menos exclusivamente, como provocado por los efectos positivos de los auxilios facilitados por la Caja Ferroviaria, pues estos no pudieron incidir dentro del propio año 1926. La tendencia, con las salvedades referidas, es similar a la descrita en Norte, aunque diferente en sus cifras absolutas, muy superiores en Norte. ¿Los incrementos que se detectan en ambas pueden achacarse a la mejora de las condiciones de transporte? Pienso que, al menos en parte, así fue. Ninguna de las dos alcanzó, ni antes ni después, el volumen de mercancías de estos años finales de la década de los veinte, aunque las explicaciones del descenso de los treinta son menos lineales de lo que se pudiera admitir todavía para estos años. Lo cierto es que en 1928 de nuevo se volvieron a vivir situaciones de escasez de material de transporte, hasta el extremo que el gobierno llegó a pensar que se trataba, una vez más, de una forma de extorsión de las compañías para provocar la instauración del llamado régimen provisional, con el consiguiente aumento de tarifas. El motivo de esa sospecha es que algunas de las quejas habían llegado de la propia *Cross* de cuyo Consejo Maristany era presidente²⁰⁸. Hay que

²⁰⁸ En la correspondencia que se contiene en C/196/325 se recoge cómo en septiembre de 1928 habían llegado un montón de telegramas al gobierno reclamando vagones que no se facilitaban; entre el Gobierno surgió cierto resquemor contra las compañías al pensar que ponían dificultades y demoras para la entrega de vagones con el objeto de crearle conflictos. Maristany le hace saber a Coderch, que es a su vez quien le

tener en cuenta que, muy probablemente, el material nuevo no se fue añadiendo al ya existente, sino que en muchos casos lo sustituyó para siempre, con lo cual el parque no se incrementó de modo sustancial volviéndose a revivir situaciones de escasez. Pocos datos disponemos para el estudio de la evolución del material de explotación salvo lo ya realizado por Cordero y Menéndez²⁰⁹ y las tablas elaboradas por el profesor Velarde²¹⁰. El problema es que en ningún caso se distingue la diferencia entre material en uso y otras situaciones posibles: en reparación o de difícil reparación. En este sentido resultan más expresivos los datos que ofrecen los primeros sobre el material que proponen para desguazar Norte en 1929 y MZA en 1930. La primera proponía al Consejo Superior el desguace de 52 locomotoras, 84 coches y 431 vagones y la segunda 6 locomotoras y 127 vehículos móviles que no aparecen especificados. Si se comparan estas cifras con las que poseemos del material puesto en circulación por ambas empresas en los años de la Caja Ferroviaria del cuadro 12, aunque sean datos de todos los años, tampoco podemos sacar demasiadas conclusiones al tener un comportamiento tan diferente Norte y MZA en los dos años para los que ofrecen datos de desguaces. Si se consideran más normales los datos de Norte sobre desguaces en un año, en el caso concreto de las locomotoras y coches, cabría pensar en una reposición realizada al ritmo de los desguaces, no ocurrió así con los vagones. Pero es todo demasiado aproximado y mal fundamentado como para tenerlo en cuenta. Con estas advertencias, incluyo un cuadro con el material utilizado en la explotación de la red. Estas cifras son las de los inventarios y no aclaran la situación real. Se percibe de modo claro la tendencia al incremento del material desde 1926.

CUADRO III. 24 MATERIAL DE LA EXPLOTACIÓN EN NORTE Y MZA 1924-1930

	NORTE			MZA		
	LOCOMOTORAS	COCHES	VAGONES	LOCOMOTORAS	COCHES	VAGONES
1924	1.040+12 eléctricas	1.914	23.879	976	1.557	23.517
1925	1.058+12 eléctricas	1.853	24.262	1.001	1.707	23.825
1926	1.068+12 eléctricas	1.776	25.690	1.035	1.691	24.139
1927	1.130+12 eléctricas	1.857	27.982	1.079	1.703	25.565
1928	1.169+12 eléctricas	1.888	30.793	1.096	1.761	26.779
1929	1.194+61 eléctricas	1.913	31.853	1.106	1.831	27.800
1930	1.216+68 eléctricas	1.995	32.125	1.120	1.902	29.393

Fuente: Memorias de las compañías. Elaborado a partir de R. Cordero y F. Menéndez

Respecto a la depresión del tráfico sufrida en 1930 y sus consecuencias sobre los resultados de la explotación, algunos informes internos de MZA explicaban así el descenso de los productos brutos que se siguió, en parte como consecuencia de esa depresión de los tráficos. En ese momento se manifestó un aumento de los gastos de explotación que ellos explicaban, en primer lugar, por el aumento de las pensiones y los ascensos salariales al personal y, además, por los mayores costes de explotación, al entrar en funcionamiento nuevos tramos de doble vía y nuevas instalaciones en estaciones. Las cargas hipotecarias también se agravaron por efecto del descenso de la peseta y por entrar en vigor la amortización de los últimos empréstitos emitidos por las compañías para el pago de las horas extraordinarias devengadas por su personal entre

había dado esta noticia de las sospechas en el gobierno, que realmente estaban muy mal de vagones, y que las quejas que llegaban contra las compañías eran fundadas.

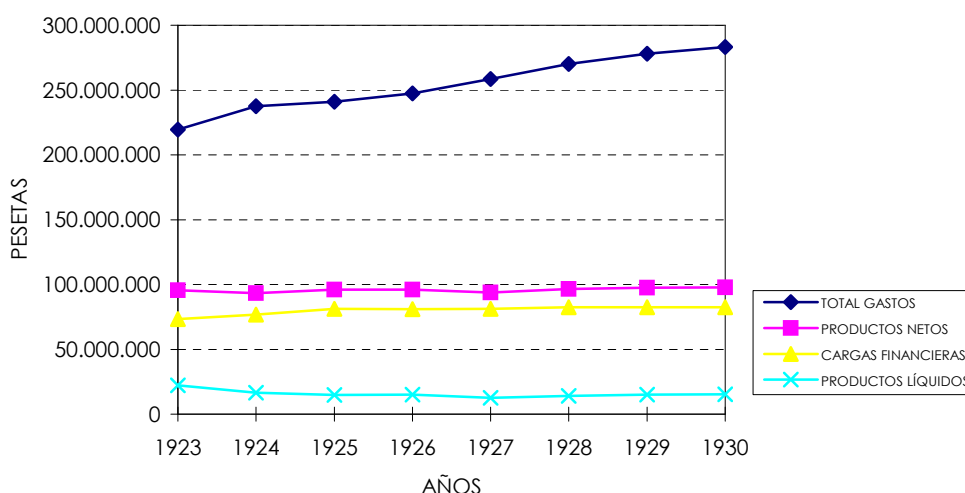
²⁰⁹ Cordero y Menéndez (1978), pp. 290-338.

²¹⁰ Velarde (1968), p. 116.

1921 y 1927. Esto se tradujo en un descenso de los productos líquidos y, en consecuencia, en la reducción del impuesto de utilidades, que era proporcional a los mismos y por lo tanto también de los beneficios a repartir que, en ese año, bajaron en MZA de 21,66 millones a 11,54 lo que daba una remuneración al capital del 2,13 por 100²¹¹. Esta situación todavía no la experimentó Norte y ya se ve, como conocemos por las medidas que han sido estudiadas con anterioridad cuando trataron de alargar los plazos de vencimiento de las obligaciones, que no se supo qué hacer con las elevadas cargas financieras existentes. MZA todavía tenía algunas emisiones que eran pagaderas en libras esterlinas y que, en aquellos momentos de devaluación de la peseta se hicieron mucho más pesadas.

Después de lo tratado quizá se puedan matizar las conclusiones extraídas por R. Anes respecto a los ciclos del transporte²¹². Matización que obedece a las propias diferencias de evolución entre compañías y a las diferencias y distorsiones grandes que se observan en el transporte de viajeros y entre estas tendencias cuando se comparan con las de las mercancías. La fase expansiva habría que prolongarla hasta 1929, si bien en Norte duró un año más.

COSTES Y RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN EN NORTE 1923-1930



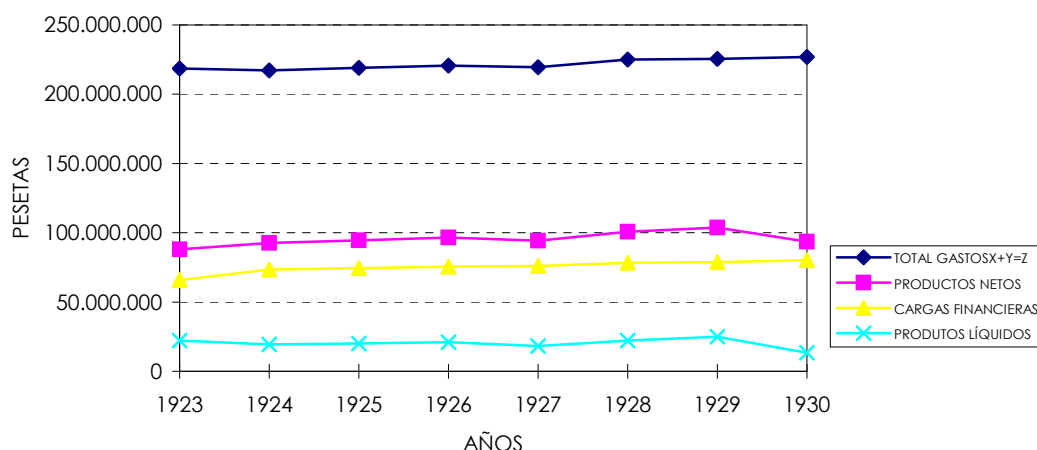
La representación gráfica de los datos sobre los costes nos ilustra sobre su lento pero paulatino incremento al igual que ocurría con las cargas financieras. El conjunto representa la práctica inexistencia de incrementos en los productos líquidos. En el caso de MZA, en la explotación de los años 1928 y 1929, se observa el único momento de una cierta, aunque débil, expansión. En el total de costes no se incluyen los de amortización, sino los específicos de la explotación y las obligaciones de las empresas con sus trabajadores. Llama más la atención la evolución de la curva de los costes de Norte, por sus números absolutos más elevados que los de MZA y por el aceleramiento

²¹¹ En C/241/571.

²¹² Anes (1978), p. 441.

de su pendiente en la representación gráfica. Sus productos líquidos son más bajos que los de MZA salvo en 1930, año del comienzo de las desgracias para esta empresa. Resulta difícil explicar las diferencias existentes en la evolución de los costes en ambas. Pienso que puede tener que ver el número de trabajadores, superior en Norte que en MZA, si bien esta no puede ser causa fundamental de los dos fenómenos diferentes que hemos reflejado: cantidades y ritmo de la evolución. Es cierto que para MZA la contracción más fuerte en 1930 no vino por ninguna de las vertientes del gasto, sino por una reducción en los productos brutos, es decir, por un descenso de los ingresos del transporte. MZA, al contrario de lo que ocurrió en Norte, perdió unidades de transporte realizado entre 1929 y 1930, lo cual se tradujo en que, mientras MZA perdió aproximadamente 9 millones en recaudaciones, Norte, aunque poco, ganó 5,6 millones. ¿Cómo podemos explicar esto? Quizá la crisis se manifestó antes, como sabemos, en unos sectores que en otros y eso repercutió primero en las líneas de MZA; quizá la carretera o el número de licencias de transportes mecánicos fuese más elevado en alguna de sus zonas de afectación o quizá la mayor apuesta por la innovación eléctrica realizada en Norte inclinó levemente la balanza a favor de esta; si nos fijamos ahora, no en la reducción de costes, sino en una presumible mayor capacidad de transporte.

COSTES Y RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN EN MZA 1923-1930



Por lo que se refiere al número de trabajadores en ambas empresas, los únicos datos de que dispongo se refieren al final del año 1930²¹³:

CUADRO III. 25 TRABAJADORES DE PLANTILLA DE NORTE Y MZA EN 1930

	A SUELDO	A JORNAL	TOTAL
NORTE	15.087	24.959	40.046
MZA	9.156	22.877	32.033

Respecto a los datos que presentamos en el capítulo anterior, el aumento porcentual de trabajadores es mayor en MZA –41,22 por 100– que en Norte –27,32 por 100–. Para ambas era un número elevado de trabajadores. Velarde ofrece la cifra total de 120.894

²¹³ C/241/560 “Datos solicitados por el Consejo Superior de Ferrocarriles”, diciembre de 1930.

trabajadores ferroviarios en España en 1930, lo cual significa que el 59,62 por 100 de los trabajadores del ferrocarril se empleaban en las dos grandes. El aumento de trabajadores total entre 1922 y 1930, que son los datos que él emplea, fue del 23,96 por 100²¹⁴. Sin embargo no es en MZA donde se observa un aumento mayor de los costes, lo cual nos hace pensar que el peso mayor de ese incremento obedece a otros factores relacionados más estrechamente con el negocio ferroviario que se nos escapan.

Tampoco se observan en la documentación disponible las quejas sobre los precios del carbón y su calidad que se percibían y de las que dejamos constancia para la etapa anterior. En estos años el carbón fue más barato, aunque también consumieron más, pero no nos ofrece pistas consistentes para localizar al aumento diferenciado de los costes, pues es además Norte quien lo obtenía a mejor precio por sus explotaciones mineras en Barruelo, aunque de nuevo consumiese algo más. Desconocemos para esta empresa los costes que le supusieron los tramos de vía electrificados, tanto en su instalación, como después su mantenimiento y explotación.

CUADRO III. 26 PRECIO DEL CARBÓN POR TONELADA (PESETAS) 1923-1930

AÑOS	NORTE	MZA
1923	64,6	71,5
1924	63,5	72,5
1925	61,7	74,1
1926	61,0	69,6
1927	60,2	75,2
1928	59,0	67,9
1929	57,7	69,9
1930	57,8	71,4

Fuente: Asociación General de Transportes... (1934c), p. 7.

CUADRO III. 27 CONSUMO DE CARBÓN (Miles de Toneladas)

PERÍODOS	NORTE	MZA
1921-1925	3.771,6	2.802,5
1926-1930	3.889,9	3.378,0

Fuente: Tomado de Anes (1978), pp. 459-460.

Los limitados beneficios producidos por el negocio ferroviario y los altos dividendos –comparativamente respecto a otros años– que se repartieron a los accionistas, del 6,5 por 100 entre 1926 y 1929 ambos inclusive, contando con las sumas que se añadían procedentes de las rentas de los fondos propios y otros negocios de las empresas; nos hacen pensar en la enorme deficiencia de productos y en la probable situación de quiebra que se hubiese producido en las empresas –en igualdad de condiciones en cuanto a las percepciones por tarifas– si no hubiesen contado para la adquisición de material y algunas obras con los recursos facilitados por la Caja Ferroviaria. Quienes mejor conocían esta realidad eran las propias empresas. La insuficiencia de los recursos para atender las cargas hipotecarias y sus derivados y los propios costes de la explotación continuaban siendo un mal endémico de las grandes compañías ferroviarias

²¹⁴ Velarde (1968), p. 117.

españolas²¹⁵. La situación se agravaba aún más en las pequeñas, como se ha podido percibir aunque tan sólo lo hayamos tratado con pequeñas y difusas pinceladas.

Para otros aspectos relacionados con los costes carecemos en las fuentes de la continuidad necesaria como para poder obtener conclusiones generales, es el caso por ejemplo de la influencia que pudieron tener los aranceles en la evolución señalada²¹⁶.

Por último me gustaría reseñar que se sabe muy poco sobre los probables acuerdos que debieron existir entre las dos grandes para repartir los mercados, las estrategias comerciales en que se pudiese de manifiesto la competencia existente entre ambas, o los acuerdos para que esta no existiese. Dispongo de una pequeña alusión, difícil de interpretar, que se refiere al tráfico de exportación de naranjas. La noticia la genera un pequeño conflicto que en 1930 surgió entre las dos por este tráfico, desconozco la naturaleza del mismo. Para solucionarlo se plantearon si recurrir al Estado o arreglarlo entre ellas. En MZA, es la única referencia, preferían llegar a un acuerdo entre las dos, pues pensaban que si se lo dejaban al Estado, lo tenían perdido por la inquina que les manifestaba el gobierno. A la vista de lo que se planteaba, todo parece indicar que, ante la creciente competencia que en el tráfico de naranjas estaba haciendo Norte a MZA, esta habría propuesto un reparto del mercado y que, «una vez puestos ya de completo de acuerdo, podríamos fomentarlo con más segura eficacia». A la vista de los datos que pasó el servicio comercial, Maristany estimaba que sería aceptable el prorrateo del 60

²¹⁵ Quizá como un buen ejemplo de lo que hemos dicho, a parte de los datos aportados, sea la correspondencia que mantuvieron César de la Mora y Maristany, poco tiempo después de que se aprobase el Estatuto de 1924, que se encuentra en C/197/357. En la primera carta, el 11 de agosto, cuando estaban preparando la convocatoria a los accionistas para la Junta Extraordinaria a la que también me he referido, el primero de ellos, del Español de Crédito, de la Federación de Industrias Nacionales, de MZA claro está, entre otros cargos que ocupaba, le cantaba a Maristany las excelencias de la electrificación y los ahorros que ocasionaba sobre los costes. Maristany le contesta el día 16 y le decía “también nosotros estaríamos dispuestos a llevar a efecto algunas electrificaciones en estudio, si Uds. los banqueros por una parte y la Federación de Industrias Nacionales por otra nos proporcionan las perras”. El 2 de septiembre escribía de nuevo de la Mora en los siguientes términos “ya no pueden faltar perras para la electrificación, ni para el desarrollo natural de los ferrocarriles, pues tendría que ver que fuéramos estatistas a medias, es decir, para aquello más delicado que es la casi cogestión, y en cambio hubiese empachos y remilgos, para la verdadera intervención, que consiste, en una u otra forma, en facilitar los medios económicos para que las compañías ejecuten sus proyectos. Crea usted que la realidad puede más que todo y que ella se cumplirá”, (subrayados en el original). Maristany respondió el día 10 “muy felices se las promete Vd. en cuestión de cuartos para todo lo grande que hemos de hacer, confiando en nuestra situación de estatismo”. Después ya no tenemos más constancia de ningún aspecto concreto relacionado con lo referido en la correspondencia anterior. Aparecen muchos temas que hemos relacionado: la persistente ausencia de recursos, aunque sean difíciles de interpretar algunas de las alusiones realizadas por de la Mora; la confianza que se había depositado en los recursos que obtendrían las empresas por la intervención del Estado, y la preferencia de otra fuente de alimentación diferente a los recursos estatales en Maristany.

²¹⁶ C/136/287 “Informe sobre la influencia de los aranceles en los gastos de explotación en las compañías ferroviarias”, marzo de 1924. En donde MZA se quejaba de que por término medio en 1922 los derechos de aduanas habían significado el 32,8 por 100 del valor de los materiales, mientras que en 1913, ese mismo cociente era del 16,6 por 100. El gasto de aduanas en 1922 había sido en MZA de 15,8 millones de pesetas. Es una referencia más propia del capítulo anterior que recojo aquí por el momento en que se generó en el Archivo, ya en la Dictadura, y con el fin de que o se les reembolsase parte de esas cantidades o se les rebajasen los derechos de aduana en lo sucesivo. Lo que ocurrió en estos años con la protección a las industrias nacionales ya lo conocemos. Probablemente entonces, los costes generados por este concepto se redujesen.

por 100 para MZA y el 40 por 100 para el Norte de la totalidad de dicho tráfico. La competencia habría comenzado en la campaña de 1927-1928 y desde entonces Norte había ido arrebatando mercado a MZA, tal y como ilustra el siguiente cuadro:

CUADRO III. 28 COMPETENCIA EN EL TRÁFICO DE NARANJAS PARA LA EXPORTACIÓN (Toneladas)

AÑOS	CERBÈRE-MZA	HENDAYA-NORTE	TOTALES
1927-1928	138.000	29.000	167.000
1928-1929	104.500	58.200	162.700
1929-1930	170.000	129.500	299.500
1930-1931 (TRES PRIMEROS MESES)	65.400	58.000	123.400
TOTALES	477.900	274.700	752.600

Fuente: C/241/559

Los porcentajes de lo que representaba MZA en este total eran los que siguen; en el original sobre el que trabajó Maristany existía un error en la cifra total puesto que sumaban 652.600, es decir 100.000 toneladas menos. Sobre la cifra total ya corregida es el 63,49 por 100; para 1929, 56,76 por 100, los últimos tres meses 52,99 por 100, todo lo cual manifiesta esa pérdida. Con los cálculos mal hechos decían que como el promedio general era el 63 por 100 podría intentarse en el comienzo de las negociaciones acotar el 70 por 100 para MZA para regatear hasta el 63 por 100²¹⁷. Es probable que MZA tuviese, antes de las fechas del conflicto, algún privilegio sobre el transporte de estas mercancías que le permitiese partir con cierta ventaja de cara a pactar los nuevos términos del acuerdo, pero justamente ese tipo de acuerdos son los desconocidos.

4. LOS FERROCARRILES EUROPEOS DE LOS AÑOS VEINTE

En el capítulo anterior quedaba justificada la división cronológica por el acontecimiento aglutinante de la guerra mundial que mostraba unos efectos casi idénticos en todas las explotaciones ferroviarias europeas. Ahora esta división no tiene justificación alguna salvo la de que la comparación con lo que aconteció en nuestro país queda mucho más clara de este modo y, al fin y al cabo, el sentido de estas anotaciones es precisamente ese y no tanto el tratar sobre aquellos países europeos que nos sirvieron de referencia. Por tanto seguiremos del modo que lo hicimos con anterioridad²¹⁸.

Insistir sobre la oportunidad de estas consideraciones, aunque sean breves clarísimamente mejorables, parece ocioso, quizá para este período podamos ofrecer un argumento más. Se podrá observar que, cambiando las cifras, nos encontraremos ante problemas similares a los acontecidos en nuestro país y, lo que parece más importante, las tendencias en unos casos y otros son prácticamente idénticas: España no fue, tampoco en esto, diferente.

Años veinte en los que se buscó, y es manifiesto en las políticas ferroviarias de los países, recuperar lo que se consideraba como estabilidad económica alcanzada en los años anteriores. Pero en los que la falta de innovaciones y otros problemas estructurales

²¹⁷ C/241/559, donde se extracta una conversación entre Coderch y Maristany sobre diversos temas el día 30 de marzo de 1931.

²¹⁸ La redacción de estas páginas tiene como sustento fundamental el volumen correspondiente de la publicación de la Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V.

heredados de la preguerra hicieron que la reconstrucción, según los antiguos dictados, fuese muy difícil. Aldcroft señala que estos problemas se manifestaron de forma extrema en Gran Bretaña y veremos su reflejo en los ferrocarriles a través de una evolución titubeante, contradictoria, de todas las variables de la explotación y del tráfico. Como muy bien sintetiza este autor «el proceso de reconstrucción y recuperación de la década de 1920 fue doloroso y prolongado y apenas contribuyó a recuperar la antigua gloria. Desde el punto de vista de la producción industrial, la renta y el comercio mundiales, Europa había perdido mucho. Su participación en las exportaciones mundiales descendió de un 58,9 por 100 a un 48 por 100 entre 1913 y 1929, mientras que en las exportaciones de productos manufacturados su cuota se redujo del 81,5 por 100 al 67,3 por 100»²¹⁹, y esto se manifestó en las dificultades que encontraron las empresas ferroviarias para la recuperación de la normalidad. De todos modos una mayor abundancia de datos, en definitiva otro trabajo de investigación distinto de este, permitiría un análisis más depurado de lo que acabo de reseñar aprovechando lo rotundo de las cifras aportadas por Aldcroft. Fueron países como Gran Bretaña, Francia o Alemania precisamente algunos de los más afectados por la dureza del proceso rector.

4.1. Alemania

En el capítulo anterior habíamos dejado las líneas férreas alemanas en manos del Estado y con una capacidad de transporte verdaderamente sorprendente. En esta ocasión se estudiarán la situación de la postguerra y la incidencia del plan Dawes. Interrumpiré el relato en 1930 en relación con la aplicación para las reparaciones de guerra del plan Young. Parece claro que los objetivos de estas páginas deben ser muy limitados por lo que sólo efectuaré un breve recorrido por los hitos más importantes en relación con la intervención del Estado en el ferrocarril.

Como ya se indicaba en el capítulo anterior, algunos de los años más difíciles para el ferrocarril alemán fueron los que transcurrieron hasta 1924. El artículo 92 de la constitución de Weimar establecía que los ferrocarriles del Imperio serían administrados como empresas económicas independientes. Pero se pusieron algunas trabas a este principio ya que los presupuestos del ferrocarril debían formar parte de los generales del Reich, es decir, que, de hecho, la independencia estaba muy limitada reservándose, en la medida que lo permitía la restricción anterior, a su organización.

Estas cláusulas provocaron cierta crispación en la sociedad puesto que la Hacienda cada vez entregaba más recursos al ferrocarril. Esta situación coincidió con los años de la hiperinflación hasta la estabilización de la moneda de noviembre de 1923. En ellos los coeficientes de explotación se situaron por encima de 100. Después, en el primer trimestre de 1923, los ferrocarriles del Imperio perdieron las explotaciones de Renania y cuenca del Ruhr, lo cual incidió en un importante descenso de los ingresos y, como consecuencia, en el aumento del coeficiente de explotación. Desde el 1 de abril hasta el 15 de noviembre de 1923, meses más virulentos de la inflación, el coeficiente de explotación de la *Reichsbahn* se situó en 330,86 por 100, es decir que gastó tres veces más de lo que recaudó.

²¹⁹ Aldcroft (1991), p.23.

Desde algunos de los antiguos Estados surgieron quejas referidas a la excesiva centralización que estaba mostrando el Reich. Por lo tanto, en Alemania, a los problemas comunes que se planteaban en la práctica totalidad de los países, había que añadir un conflicto de tipo político referido a la difícil conjunción de independencia y centralismo. La unificación en materia ferroviaria resultó más simple para aquellos puntos en los que ya existía unidad legislativa, como era el caso de los aspectos referidos al personal y remuneraciones. Sin embargo en lo económico y financiero, dadas las dificultades añadidas por la coyuntura, la estatificación no mostró resultados positivos en cuanto al abaratamiento de los costes o de las tarifas, lo que la hizo más discutida.

Aunque suponga cierta simplificación de la realidad, podría hablarse de que existieron dos corrientes; por una parte la de aquellos que renunciaban a la idea del ferrocarril del Estado, entre los que estaban grupos tan dispares como el ala derecha de los patronos y la izquierda radical de los obreros; y por otra la de los que lo mantenían. Desde la Administración se proponía una organización de tipo mixto, entre lo privado y lo público, de alguna manera similar a lo que estaba intentándose hacer en España a través del Consejo Superior. Existiría un primer órgano de inspección y vigilancia presidido por el ministro de Comunicaciones, dos o tres especialistas de ferrocarriles y otros tantos representantes de los intereses económicos. Después habría un Consejo de Administración, similar a los de las sociedades anónimas. Respecto a la financiación se buscaba la independencia entre la administración de los ferrocarriles y la Hacienda Pública. Estas ideas fueron las que estaban presentes en la preparación de la nueva ley de ferrocarriles en otoño de 1923. Coincidió con los momentos en que se alcanzaban los puntos máximos en la inflación. Esto provocó la separación de los ferrocarriles y la Economía del Reich suspendiendo la subvención que aquellos venían recibiendo.

El 12 de febrero de 1924 se constituyó mediante un Decreto la *Deutsche Reichsbahn Gesellschaft* una empresa que administraría y dirigiría los ferrocarriles, si bien estos seguían siendo propiedad del Reich, quien no respondía de las posibles deudas de la empresa, y a la que se le dio facultad para emitir empréstitos. Como consecuencia del Tratado de Versalles toda propiedad del Reich, y la *Reichsbahn* lo era, respondía del pago de las reparaciones de guerra, lo cual también fue origen de algunos conflictos relacionados con la aplicación de dicho Tratado y de las durísimas cargas que allí se impusieron a Alemania, considero que se apartan de los objetivos de nuestro estudio.

En cuanto a lo que afecta a la evolución de los tráficos de viajeros y mercancías a partir de 1924, nos resultan de utilidad los datos publicados por Mitchell y que agrupo, para mayor facilidad en la comparación, con los que ese mismo autor obtiene para el conjunto de los ferrocarriles españoles.

CUADRO III. 29 LA IMPOSIBLE COMPARACIÓN ENTRE LOS FERROCARRILES ALEMANES Y ESPAÑOLES 1924-1930

AÑOS	ALEMANIA				ESPAÑA			
	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones
1924	342.600	1.963	47.900	44.600	43.303	118,4	4.424	3.645
1925	442.500	2.168	60.200	50.100	41.489	117,9	4.483	3.680
1926	472.300	1.877	65.400	44.000	41.870	117,9	4.682	3.625
1927	529.100	1.970	73.300	46.600	45.659	114,6	4.845	3.491
1928	522.400	2.071	73.900	48.800	49.441	113,4	5.226	3.515
1929	531.400	2.057	77.100	48.100	49.868	114,6	5.700	3.809
1930	438.200	1.900	61.600	44.300	48.136	117,1	5.450	3.844

Fuente: B. R. Mitchell (1978).

Lo título imposible comparación y realmente lo que no es posible comparar son ambas economías. Si en el cuadro que utilizábamos en el capítulo anterior quedaban manifiestas las dificultades de 1923, en este aparece una recuperación, lenta pero clara, que se frena a partir de 1927, con un descenso en 1928 y una leve recuperación en 1929. Pero sobre todo aparece reflejada la crisis internacional en el brusco descenso del volumen de mercancías transportadas; en mayor medida que en España. Parte importante en este descenso corresponde a la competencia creciente de la carretera. Estos resultados manifiestan la progresiva recuperación de la economía alemana a partir de 1926, siendo especialmente favorables los resultados de 1927. Aunque a partir de este año descienda el número de toneladas desplazadas se mantuvo o incrementó el de las toneladas desplazadas a un kilómetro. En el tráfico de viajeros sí que incidió más la competencia de la carretera, en 1929 se evaluaba en 8.500 millones de viajeros-kilómetro el realizado en coches privados y motocicletas. Los transportes por avión también fueron aumentando sus cifras que pasaron de 55.000 viajeros en 1925 a 111.000 en 1928, lo que significaba aproximadamente la sexta parte de los viajeros de 1ª clase de la *Reichsbahn*. Así los resultados de la explotación a lo largo de estos años podemos sintetizarlos en el cuadro siguiente:

CUADRO III. 30 RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN DE LA REICHSBAHN (Millones de marcos)

CONCEPTOS	1925	1926	1927	1928	1929
INGRESOS	4.669	4.541	5.039	5.159	5.354
Costes de explotación y conservación	3.452	3.224	3.438	3.646	3.834
Parte de estos por Personal	2.010	2.011	2.090	2.365	2.418
Parte de estos por Material	1.442	1.213	1.348	1.281	1.416
Costes de renovación	523	457	721	648	660
TOTAL COSTES	3.975	3.681	4.159	4.294	4.494
PRODUCTOS NETOS	694	860	880	865	860
COEFICIENTE DE EXPLOTACIÓN	85,13	81,06	82,53	83,24	83,93

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles, t. V, p. 28.

Los productos netos se distribuían entre el servicio de las obligaciones de reparación, aproximadamente unos 600 millones de marcos-oro desde 1925; el servicio de deudas y empréstitos nuevos, la cantidad que constituía la reserva legal, los dividendos preferentes y una reserva para la amortización del derecho de explotación.

Por lo que se refiere al número de trabajadores las medidas iban encaminadas hacia una reducción radical del mismo. Veámos las elevadas cifras alcanzadas al finalizar la guerra, quizá esto ayude a explicar la oposición de los obreros más radicales a la estatalización de la red. En 1930 se habría llegado a 717.000.

Disponemos de algunas otras referencias sobre la situación de la empresa gracias al informe que el comisario general de los ferrocarriles alemanes, el francés Leverve, presentó para la aprobación de la comisión de reparaciones, en el que se exponía la aplicación del Plan Dawes. Este consideraba que la explotación realizada por la compañía en esos cinco años había resultado altamente satisfactoria y, a la vista de los coeficientes de explotación, teniendo en cuenta todas las particularidades que hemos ido describiendo, no se puede decir otra cosa. Leverve destacaba en particular el que hubiese cumplido las diferentes misiones encomendadas, comenzando por la de las cargas derivadas de las reparaciones de guerra que le correspondían, así como el haber diseñado una política de tarifas que se orientase a fomentar los intereses económicos del país; también fue capaz de «conservar y desarrollar a sus expensas las instalaciones y el material, de una manera satisfactoria y conforme a las necesidades del tráfico y al progreso de la técnica». Con el nuevo plan que tendría que entrar en vigor, se procedería a la modificación de algunos aspectos: la supresión de las obligaciones de reparación, más ficticia que real, pues se sustituirían por unas tasas de naturaleza directa, con algunos privilegios, pero idéntico importe; no intervendrían órganos extranjeros –como por ejemplo el Comisario– en su administración; se mantendría el carácter independiente en materia económica, así como para las cuestiones laborales. A la vista de cómo habían acontecido los hechos, consideraron que no eran necesarias modificaciones esenciales en la organización de la empresa. Lo que llamó la atención fue que el propio gobierno del Reich fuese partidario de introducir algunas modificaciones encaminadas a un mayor control por parte del Estado, que se justificaría por la ausencia de inspección extranjera. Hay que tener en cuenta que en la financiación de la empresa sí que intervenía el Estado mediante la concesión de créditos para combatir el paro y para continuar la construcción de líneas; desconocemos las condiciones de los mismos y, además, con la constitución de la nueva empresa se habían llevado a cabo diversas emisiones de acciones, llamadas preferentes, que se sumaron a las acciones primitivas, de las primeras el principal propietario era el Reich.

Con la introducción del plan Young llegaron algunos cambios a la *Deutsche Reichsbahn* que fueron aprobados por el Parlamento del Reich como Ley, publicada el 13 de marzo de 1930²²⁰. En ella se recogieron aquellos cambios propuestos por el Comisario y los deseos manifestados por el Reich de disponer de una mayor capacidad de control sobre la empresa. El artículo 1º expresaba que esa Sociedad administraría los ferrocarriles por cuenta del Reich, es decir, que este traspasaba el derecho completo de explotación de sus ferrocarriles. El capital de fundación de dicha empresa era de 15.000 millones de marcos, que se dividía en 2.000 de acciones preferentes y 13.000 de acciones primitivas, estas se establecían a nombre del Reich o, si el gobierno lo solicitaba, en nombre de algún Estado alemán.

Debía pagar un impuesto de reparaciones anual de 660 millones de marcos-oro en fracciones mensuales de 55 millones. Aunque seguían otros artículos, no vamos a detenernos en más cuestiones.

Como un anexo de la Ley, se publicaba también el Estatuto de la Sociedad. Esta se denominaría *Deutsche Reichsbahn Gessellschaft*. Los organismos administrativos de la

²²⁰ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 35-48.

sociedad eran su Consejo de Administración y la Dirección. El primero lo componían 18 miembros que debían ser alemanes y que eran nombrados por el Reich. Cuatro de esos 18 se reservaban para los propietarios de acciones preferentes del grupo A. Todos ellos no podían ser miembros del Reichstag, de ningún Landstag, ni del gobierno del Reich o cualquier otro gobierno regional. La Dirección se componía del director general y de uno o más directores, también alemanes, que no podían pertenecer al Consejo de Administración –distinto de lo que ocurría en España–. El director general era nombrado por el Consejo de Administración y a este estaba supeditado, pues le podía destituir en cualquier momento. Más adelante se fijaba el orden a seguir en la distribución de beneficios y algunas otras cuestiones sobre derechos particulares de las acciones.

Sobre los resultados obtenidos a partir de la nueva legislación volveremos en el capítulo siguiente.

4.2. Italia

La explotación de la red italiana la habíamos dejado interrumpida en el capítulo anterior, bajo el régimen aprobado por el Real Decreto de 22 de mayo de 1924 y con un régimen fascista en el gobierno. Esa disposición estaría vigente durante muchos años, teniendo carácter complementario las disposiciones posteriores. Estudiaremos, en sus aspectos más fundamentales, dicho Real Decreto para ver después los resultados en la explotación²²¹. Para Primo de Rivera la Italia *Mussoliniana* era modelo, sino a seguir, sí al menos a observar y comparar.

Al frente de la administración de los Ferrocarriles del Estado estaba el ministro de Comunicaciones, quien desempeñaba un papel más activo, no se trataba de un puesto de carácter meramente honorífico. Le asistían en la gestión un Consejo de Administración y el director general. Ambos eran nombrados por Real Decreto a propuesta del propio ministro. El Consejo lo formaban diez personas, entre otros el director general y además dos representantes de los obreros, 3 funcionarios del Estado y 4 no funcionarios de probada capacidad técnica y administrativa. Obligatoria­mente debían reunirse dos veces por semana, además de las reuniones extraordinarias que se convocasen o de comisiones especiales que pudieran surgir.

Uno de los aspectos pendientes de resolver, y para el que el nuevo régimen político dispuso de más resortes, era el de los trabajadores y, sobre todo, en lo referente a su elevado número. Fueron continuas las medidas que limitaban el personal, hasta llegar a 144.000 en 1931; hemos de recordar que se habían alcanzado en 1923 unos 226.000.

En este país también el Estado llevó a cabo numerosas inversiones con el objeto de mejorar cuanto tuviese que ver con la explotación de la red. Las adquisiciones de material motor y móvil fueron abundantes, se elevó el número de locomotoras eléctricas y las que se adquirieron de vapor eran más potentes que las antiguas; se construyeron algunas líneas nuevas –entre 1922 y 1932 cerca de 500 km. de vía normal y 130 de vía estrecha–, además de dotar a estas de nuevos medios de seguridad, o de tender doble vía

²²¹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 109-119.

para algunos recorridos; se iniciaron las llamadas líneas *direttissima* que tenían por objeto agilizar las comunicaciones entre el norte y Roma; se electrificaron otros 1.300 km. de red y, en definitiva, se buscó el modo de incrementar la capacidad de transporte y la velocidad, sobre todo en determinadas líneas. Todas esas mejoras se acompañaron de las realizadas para el engrandecimiento y embellecimiento de las estaciones, que hoy se pueden contemplar. Las cantidades aportadas por el Estado italiano al ferrocarril, se estiman en unos 650 millones de liras anuales entre esos diez años referidos. Todas estas medidas, si comparamos estos datos con los que incluíamos en el capítulo anterior, sí consiguieron incrementar, notablemente, las cifras de mercancías y viajeros desplazados en ferrocarril. El aislado aumento de viajeros de 1925 obedece a las consecuencias del año santo que se celebró en Roma, después vuelve a cifras de evolución más normal, hasta el crecimiento de 1928 y 1929, para decaer en 1930. Una constante ya en los países que hemos estudiado, que no se observa en Francia. Las mercancías también aumentaron, un 16,6 por 100 entre 1923 y 1924, después su evolución será extraña por los altibajos, si bien se mantendrá entorno a los sesenta millones, cifra jamás antes alcanzada, hasta 1930. Llamam la atención las elevadas cifras, tanto para mercancías como para viajeros, en los desplazamientos a un kilómetro. A partir de 1930 la explotación comenzó a ser deficitaria; estos déficit los cubría el Estado, quien de resultas del ejercicio de 1931, tuvo que asumir 200 millones de liras con cargo al Tesoro.

CUADRO III. 31 LOS FERROCARRILES ITALIANOS Y ESPAÑOLES 1924-1930

AÑOS	ITALIA				ESPAÑA			
	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones
1924	63.171	120,0	11.911	8.200	43.303	118,4	4.424	3.645
1925	65.275	129,0	12.532	8.000	41.489	117,9	4.483	3.680
1926	64.982	127,0	12.386	8.428	41.870	117,9	4.682	3.625
1927	61.869	123,3	10.995	8.144	45.659	114,6	4.845	3.491
1928	64.489	139,5	11.666	8.137	49.441	113,4	5.226	3.515
1929	65.274	143,7	12.246	8.071	49.868	114,6	5.700	3.809
1930	55.369	125,8	10.991	7.370	48.136	117,1	5.450	3.844

Fuente: B. R. Mitchell (1978).

4.3. Francia

En el capítulo anterior veíamos a las compañías francesas introducidas de pleno en el régimen de la Convención de 1921, cuyos puntos fundamentales quedaban ya explicados. Los resultados durante los primeros años de su aplicación habían dado lugar a ciertas dosis de optimismo, pero en 1924 se empezaban de nuevo a sentir las dificultades generadas, al igual que han sido estudiadas para las compañías españolas, por el aumento de los costes de explotación. También se creó un Consejo Superior de Ferrocarriles y, al igual que en España, las compañías francesas aseguraban, en 1931, que la Convención de 1921 no se había cumplido en todos sus extremos²²². Ya decíamos, con palabras del maestro François Caron, que el régimen de convención no había supuesto menoscabo en el poder de los gerentes sobre el empleo de los fondos y,

²²² Para la elaboración de estas páginas he utilizado Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 167-182 y Caron (1973), pp. 444-508.

sin embargo, sí que incrementó los medios de control sobre estos de los funcionarios, en particular de los que pertenecían a los ministerios de Finanzas y Obras Públicas.

En el Norte francés, cuyos resultados se recogen en el cuadro 32, la explotación de la red fue deficitaria hasta 1925, desde ese año y hasta 1929, la red produjo excedentes y, a partir de 1930, de nuevo se produjeron déficit, que fueron cada vez más numerosos. Debemos dirigir nuestra atención al hecho del continuo recurso que presta el Estado en caso de necesidad. Caron lo hace con mucho más detalle en cuanto a los conceptos y cantidades, basta observar en el cuadro referido, las veces que provee por déficit de explotación, pero así actuó en los años de la guerra o para cumplir con determinadas garantías dadas a los accionistas, etc. En definitiva, como trataré de explicar con mayor detalle, que los vientos que soplaban en el país vecino, no eran demasiado calmos. La aplicación de la convención no fue sencilla, requirió de muchos recursos estatales y pronto surgieron, como en España, las voces malévolas que unían, con demasiada simplicidad, a los fabricantes de material, con los intereses ferroviarios. Fuera esto cierto o no, que al fin y al cabo es lo de menos, el hecho que percibieron las diversas comisiones que se constituían para seguir el funcionamiento de la Convención, era que «el sistema de 1921 se traducía en un incremento de la prima, más importante por los elementos provenientes de los aumentos en los ingresos, que por aquellos que procedían de la reducción de los costes»²²³ y, sin embargo, estaba sucediendo de otro modo, ya que para los explotadores de las redes el objetivo del fondo común y la prima de gestión previstas en la Convención «eran un incentivo muy débil para apartar a las compañías de la tentación de consagrar la mayor parte posible de las sumas disponibles a mejorar su red» y concluye Caron señalando que si al final de año se lograban excedentes, estos se utilizaban en diversos trabajos antes que ingresarlos en los fondos. Por eso se explica que, si antes de la guerra habían sido acusadas de parsimoniosas en sus inversiones, ahora, por el contrario, lo fuesen de derrochadoras. Las redes privadas no querían sufragar el déficit de la red del Estado y, sin embargo, sí querían que el Estado ayudase en los suyos. Pero, como alguno de los administradores del Norte señalase, ese juego podría ser peligroso, pues pondría el régimen de la Convención en entredicho. Es lo que ocurrió a partir de 1929.

Los años comprendidos entre 1921 y 1925 fueron deficitarios para el conjunto de las compañías. Consecuencia de la Convención era que el Estado concedía anualidades con las que cubrir esas pérdidas que después, en los años de excedentes, se reintegrarían al Estado como objetivo prioritario. Estas cargas hicieron casi imposible, salvo en 1928, que las compañías pudiesen destinar alguna cantidad al fondo común. En 1930 volvieron los déficit. Caron sentencia que «la crisis debía condenar un sistema que la prosperidad no había sacado a flote con solidez». En lo que yo entiendo, parece que la llamada prosperidad resultó demasiado fugaz como para permitir una verdadera recuperación, se podría muy bien decir que, durante los años veinte, no se logró alcanzar lo perdido durante la guerra mundial, si bien deberemos matizar esta cuestión a continuación.

Sobre la actuación de las empresas en estas circunstancias sabemos muy poco, ya que nuestros conocimientos se limitan, en este período, a la compañía del Norte. En esta

²²³ Caron (1973), p. 463.

percibimos, en otro volumen de cifras, una estrategia muy similar a la seguida por MZA en España, que consistió en el notable incremento de los beneficios no distribuidos que pasaron de 55 millones de francos en 1920 a 330 en 1929. El profesor Caron explica este hecho como una suma de circunstancias que no se producían en la compañía española: los beneficios de la compañía del Norte belga no distribuidos, los que producía la cuenta de gerencia de las reservas, las cantidades recibidas en justificación de los años de la guerra, los intereses de los fondos libres que constituían las reservas estatutarias y los beneficios obtenidos en algunos años a consecuencia del descenso del tipo de cambio. Los beneficios no repartidos propios de la red francesa contribuyeron en muy pequeña medida a este incremento. Como es lógico también se incrementaron los beneficios que se distribuyeron a los accionistas, que pasaron de 24,1 millones de francos en 1921 a 46,7 en 1929²²⁴.

CUADRO III. 32 RESULTADOS DEL NORTE FRANCÉS (Millones de francos)

CONCEPTOS	1926	1927	1928	1929
INGRESOS	2.121	2.178	2.479	2.600
COSTES	1.535	1.700	1.789	2.026
CARGAS HIPOTECARIAS	364	388	420	425
RETENCIONES DIVERSAS	14,9	9,3	10,2	14,2
PRODUCTO NETO	207,1	80,7	259,8	134,8
CARGAS DEL CAPITAL SOCIAL	27,5	31,7	31,4	31,1
PRIMAS DE LA RED DEL PERSONAL ET ÉCRÈTEMENT ²²⁵	39,3	31,3	39,9	34
SALDO	140,3	17,7	188,5	71
La parte de la red en la explotación, incluida la circunvalación (Resultado de la explotación)	141,1	20,1	191,9	74,4
Anualidades abonadas por el Estado para el déficit de 1921-1925		47,9	56,5	55,1
Anualidades abonadas por el Estado para el déficit de 1914-1920		85,6	83,6	83
TOTAL DE LAS ANUALIDADES ABONADAS POR EL ESTADO	139,7	133,5	140,1	138,1
Beneficio que el Estado obtiene por impuestos	288,1	381,7	397,7	408
Beneficio que el Estado obtiene por transportes	40,9	50,6	59,1	62,2

Fuente: F. Caron (1973), p. 456.

Al estudiar las empresas ferroviarias francesas nos encontramos con otra dificultad, a añadir a la escasez de datos disponibles, y es la de que cuando se exponen los resultados de la explotación de las empresas por lo general no se han descontado las anualidades debidas al Estado, en consecuencia los resultados quedan parcialmente ocultos. Así ocurre con los datos que facilitó la publicación de la Junta Superior de Ferrocarriles, una obra por lo demás encomiable. En las páginas en las que analiza los resultados de la explotación de estos años, se limita a calcular la diferencia entre los ingresos y costes de la explotación, el resultado, lo llama producto neto, siempre es positivo. Ya hemos indicado las deducciones que había que efectuar sobre dichas sumas, derivadas del Convenio y cómo lo habitual, para muchas de las empresas, fue la imposibilidad de llegar a cubrir todos sus compromisos; esto poco tiene que ver con las tendencias del tráfico de las que ya hablaré. Por otra parte, los únicos datos que se pueden cotejar, que son los de Norte, no coinciden entre sí, de manera que cuanto refiramos deberá

²²⁴ Caron (1973), pp. 460-461.

²²⁵ Tras numerosas gestiones para conseguir traducir ese término, ninguna de ellas ha resultado. He decidido mantener el término francés que tiene que ver literalmente con descrestar, desmochar, rebajar y que se utiliza también para explicar los dientes de sierra en una representación gráfica, quizá, en esta última acepción tenga que ver con algún ajuste salarial de salarios más bajos, pero es tan sólo una hipótesis.

considerarse como aproximado. Los datos sobre unidades de transporte son mucho más próximos entre las tres fuentes, pues a las dos habituales, hay que sumar la obra de Mitchell, lo cual nos permite otorgar cierto margen de confianza a las cifras de la Junta Superior.

CUADRO III. 33 RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN DE LAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS FRANCESAS 1925-1929 (Millones de francos)

	NORTE	ESTE	PLM	P.O.	MIDI	ESTADO	ALSACIA-LORENA
INGRESOS 1925	1.594,1	1.443,2	2.804	1.338,7	642	1.485,7	795,5
COSTES	1.264,2	1.158,2	2.221	1.200,4	543,2	1.452	664,4
PRODUCTOS NETOS	329,9	285	583	138,3	98,8	33,7	131,1
COEF. EXPLOTACIÓN %	79,3	80,2	79,2	89,7	84,6	97,7	83,5
INGRESOS 1926	2.087,9	1.817,7	3.689,9	1.745,5	849,8	1.965,6	1.006,0
COSTES	1.517,2	1.302,6	2.652,5	1.373,2	621,2	1.710,8	786,8
PRODUCTOS NETOS	570,7	515,1	1.037,4	372,3	228,6	254,8	219,2
COEF. EXPLOTACIÓN %	72,67	71,66	71,89	78,67	73,10	87,04	78,21
INGRESOS 1927	2.154,1	1.879,5	3.638	1.771,8	866,6	1.988,0	1.016,2
COSTES	1.682,9	1.456,2	2.877	1.458,1	684,5	1.866,6	851,6
PRODUCTOS NETOS	471,2	423,3	761	313,7	182,1	121,4	164,6
COEF. EXPLOTACIÓN %	78,13	77,48	79,08	82,29	78,99	93,89	83,80
INGRESOS 1928	2.452,0	2.196,9	4.130	1.960,9	975,7	2.204,0	1.142,4
COSTES	1.770,9	1.491,3	3.080	1.437,3	716,8	1.970,6	895,6
PRODUCTOS NETOS	681,1	705,6	1.050	523,3	258,9	233,4	246,8
COEF. EXPLOTACIÓN %	72,22	67,88	74,58	73,30	73,47	89,41	78,40
INGRESOS 1929	2.600	2.344	4.382	2.066	1.034	2.263	1.218
COSTES	2.026	1.659	3.431	1.567	780	2.060	970
PRODUCTOS NETOS	574	685	951	499	254	203	248
COEF. EXPLOTACIÓN %	77,92	70,78	78,30	75,85	75,44	91,03	79,64
INGRESOS 1930	2.610	2.311	4.335	-	1.013	2.287	1.160
COSTES	2.110	1.833	3.875	-	903	2.412	1.063
PRODUCTOS NETOS	500	478	460	-	110	-125	97
COEF. EXPLOTACIÓN %	80,84	79,32	89,39	-	89,14	105,47	91,64

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles, t. V, pp. 171-177 y 486-487.

Las tendencias son muy similares en todas las empresas. Débil e insuficiente expansión, salvo en el París-Lyon-Mediterráneo, durante 1925 y 1926; depresión común a todas en 1927 y una mejoría, en las cuatro grandes empresas, en los años 1928 y 1929, que sirvieron para devolver algunas de las anualidades anticipadas por el Estado con las que se habían saldado déficit anteriores. La crisis de 1930 se dejó notar en todas ellas, los productos brutos logrados fueron insuficientes para cargar con todos los compromisos.

CUADRO III. 34 LOS FERROCARRILES FRANCESES Y ESPAÑOLES 1924-1930

AÑOS	FRANCIA				ESPAÑA			
	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones
1924	199.000	772	37.200	28.400	43.303	118,4	4.424	3.645
1925	195.000	802	37.100	29.800	41.489	117,9	4.483	3.680
1926	208.000	777	40.400	28.300	41.870	117,9	4.682	3.625
1927	194.000	724	36.600	26.000	45.659	114,6	4.845	3.491
1928	208.000	745	39.200	27.000	49.441	113,4	5.226	3.515
1929	223.000	765	41.800	28.200	49.868	114,6	5.700	3.809
1930	224.000	790	40.900	29.200	48.136	117,1	5.450	3.844

Fuente: B. R. Mitchell (1978).

El año 1925 conoció una nueva elevación de las tarifas, lo cual se manifestó en que, a pesar de que disminuyeron las unidades de tráfico transportadas, se incrementaron los ingresos; las comparaciones las realizamos respecto a 1924. De igual modo se incrementaron los costes de explotación. Para el conjunto de las empresas estos

aumentaron como promedio en un 13,5 por 100. A pesar de que descendió el precio del carbón, los aumentos de los costes de personal en un 23,6 por 100 y la progresiva aplicación de la jornada de ocho horas, explican aquella tendencia. La crisis en la Bolsa de este año apartó a los inversores de los valores bursátiles en la búsqueda de otros valores de especulación. Con todo, el punto más angustioso para las empresas, no sólo en este año, será el peso de sus cargas hipotecarias. Como promedio también de todas las empresas, entre 1921 y 1925, estas lo habían visto aumentado en un 73 por 100, siendo Norte con 165,4 por 100 el extremo por arriba y las líneas del Estado con un 47,2 por 100, el otro extremo. Teniendo presentes estos datos, podemos inferir que los resultados respecto al fondo común fueron deficitarios en todas las empresas salvo en Este y en Alsacia-Lorena, si bien sus superávits no lograban, ni con mucho, superar el saldo negativo de las otras. Con estos resultados, tal y como lo establecía el Convenio de 1921, la única solución era la de incrementar de nuevo las tarifas. Esto sucedió el primero de enero de 1926. Caron detecta, a lo largo del período de nuestro estudio, un cambio en la composición de las mercancías de Norte que se plasma en una progresiva orientación hacia las pesadas y poco rentables, derivada probablemente de la existencia de otras alternativas de transporte para mercancías con otras características. Y, por lo que atañe al de viajeros, un desplazamiento de estos en la categoría de los vagones utilizados, hacia la tercera clase, así como hacia el uso, no despreciable desde el punto de vista de pérdidas de posibles ingresos realizados, de aquellas modalidades que no abonaban la plaza completa. Algo similar pudo ocurrir en el resto de las compañías conforme fueron incrementándose las tarifas²²⁶.

En 1926 el alza general de los precios originó un importante aumento de los costes, sin embargo el incremento de los ingresos fue superior. Esta cierta mejoría fue el resultado conjunto del incremento de las tarifas y de la recuperación del tráfico de mercancías. En agosto se elevaron de nuevo las tarifas, era la octava que se efectuaba desde 1918. Esta mejoría vino acompañada de un alza en la cotización de las acciones ferroviarias en la Bolsa. De todos modos, tan sólo Norte, Este y PLM pudieron con sus cargas hipotecarias y lograron aportar, en conjunto, excedentes al fondo común, era la primera vez que esto ocurría desde 1921. Los costes se incrementaron entorno al 15 por 100 respecto a 1925, en esta elevación intervinieron, por una parte, la concesión de una prima al personal del 25 por 100 y, por otra, el aumento del precio medio de la hulla como consecuencia de la huelga de mineros ingleses, que causó un incremento aproximado de 25 francos por cada tonelada.

En 1927 se truncó el ritmo ascendente de la campaña anterior. Un nuevo descenso del tráfico ocasionó el de los productos netos y la consecuente elevación de los coeficientes de explotación. Sin embargo se mantuvo alta la cotización de las acciones, ya que, al ser fija y estar garantizada la renta de estos títulos, no sufrió el descenso general del resto de valores provocado por la estabilización de franco. El resultado del conjunto de las empresas ferroviarias fue deficitario para el fondo común y, como además este debía hacer frente al servicio de obligaciones emitidas desde 1921 a 1926, la anualidad impuesta por esta causa alcanzó cerca de los 500 millones, con lo cual esta cantidad había que sumarla al déficit de las empresas con el fondo común de 1927, lo que daba un total aproximado de 670 millones de francos.

²²⁶ Caron (1973), pp. 465-467.

Este déficit, conforme al principio fundamental de la Convención de 1921, dio lugar a un nuevo aumento en las tarifas que se comenzó a aplicar el 1 de marzo de 1928, si bien es cierto que se redujeron las tasas del impuesto de transporte de mercancías. Este año, a pesar de este incremento, el tráfico conoció un notable aumento, lo que propició una elevación de los ingresos. Sólo dos empresas fueron deficitarias con el fondo común: Midi y los ferrocarriles explotados por el Estado. El ejercicio de 1928 tuvo que socorrer numerosos frentes: en primer lugar el déficit acumulado del año anterior; después la anualidad correspondiente a ese año, a la que se añadieron el interés de las obligaciones emitidas en 1927; en tercer lugar un aumento de los gastos de personal, pues se concedieron algunos incrementos salariales y de las pensiones de importancia. Fue, por tanto, un buen año, en cuanto a los resultados se refiere, para la mayor parte de las empresas francesas –recordemos que lo mismo ocurría en esos momentos en España, al menos en las dos grandes–; los coeficientes de explotación descendieron y la cotización de las acciones en la Bolsa siguió aumentando.

Poco iba a durar esta prosperidad ya que, en los dos años siguientes, aumentaron de nuevo los coeficientes de explotación, como se ha podido observar en el cuadro 33. El aumento de todos los costes y el débil crecimiento de la demanda de transporte de 1930, consecuencia de la crisis internacional, explican esta situación. En 1929 todavía se alcanzaron superiores cifras de transporte tanto de mercancías como de viajeros respecto al año anterior, pero el incremento de ingresos que tal situación originó, quedó superado por el de los costes de explotación; aun con todo, los resultados del conjunto de las compañías estaban entre los mejores de todos estos años, pero, insisto, la explotación costó más; 1929 fue el año en el que más se ingresó, pero también en el que más cara resultó la actividad de todos los años comprendidos en este período. En 1929 se concedieron dos nuevas elevaciones salariales a los empleados del ferrocarril y los costes de material, combustibles, materias primas y obras realizadas, aumentaron respecto a otras fechas. Pocos datos concretos se conocen sobre una conversión de antiguos empréstitos que se realizó en 1929 y que alivió las cargas hipotecarias de este año, es probable que, consecuencia de esta experiencia, se pueda explicar la frontal oposición que provocó entre las compañías españolas una medida de características similares a esta. En 1930, por el contrario, se redujeron los ingresos y los costes prácticamente fueron los mismos que en 1929, lo cual significó un sustancial descenso de los productos netos, en torno al 55 por 100. De todos modos es el único país de los que hemos estudiado en el que, aunque muy débilmente en el caso de las mercancías, todavía aumentaron las unidades de transporte.

En las páginas de conclusión que el libro del profesor Caron dedica a este ciclo, llega a decir que cualquiera que fuese el ritmo de progreso técnico, no podría compensar los efectos del alza de los salarios, ni de los precios; parece detectar en la red de Norte y, en general en el conjunto de los ferrocarriles franceses, una inquietante infrautilización de los factores de producción y, en particular, del trabajo. Disminuyó el recorrido medio en las locomotoras, coches de la pequeña velocidad y aumentaron los recorridos del material vacío. En este orden de cosas algo similar comprobó en el trabajo de los cuadros directivos, cuyo crecimiento fue más rápido que el de las escalas inferiores, manifestándose progresivamente, junto a una organización más descentralizada del trabajo, una mayor burocratización que se plasmó en la multiplicación de las instrucciones que afectaban a los agentes, «la búsqueda de una instrucción era un *trabajo de larga duración* que desalentaba a todo agente». Esta burocratización se

manifestaba asimismo en la falta de relación entre los diferentes servicios. En definitiva tres interpretaciones parecen posibles para explicar la crisis de 1930: la consecuencia de las excesivas cargas, en particular de los salarios; uno de los efectos de la Convención de 1921, cual fue la falta de interés en los gerentes por la explotación y, por último, una vieja enfermedad –a la cual he aludido páginas arriba para el caso español al destacar las dificultades de renovación posibles en los directores de las empresas españolas– que era la falta de sistemas de organización y control de la explotación más racionales²²⁷.

Este recorrido realizado por las explotaciones ferroviarias se engarza en el más general de la economía francesa que cabría hacer. H. Bonin define los años 1928-1930 como de «boom coyuntural» que incitó al gobierno Poincaré a promover un Estado «distribuidor», mediante la proliferación de leyes sobre los seguros sociales, vivienda, educación, etc. que llevaba aparejadas numerosas inversiones públicas y también aumentos en los impuestos, lo cual será esgrimido en 1933 para explicar la crisis de los ferrocarriles. El Estado ya se había planteado años antes, nos hemos detenido en el ejemplo de las empresas ferroviarias, acelerar la «modernización de los equipamientos colectivos en la energía y los transportes» y se erigió en instrumento que completara el crecimiento económico²²⁸. Como ha sido estudiado para el ferrocarril, el sistema de la Convención supuso para el Estado casi continuos desembolsos con los que cubrir las insuficiencias financieras de las compañías. A la altura de 1928, el Estado requirió a las cinco grandes para que, con sus reservas, atendiesen los déficit que empezaban a manifestarse en el fondo común. El Consejo del Estado, a instancias de las compañías, anuló esta Disposición del Ministerio de Obras Públicas y determinó que las compañías deberían emitir obligaciones para cubrir la insuficiencia del fondo común, cuyo servicio quedaría a cargo del Estado, pero era ya el primer aviso, sobre todo para el Estado, de que el régimen del Convenio debería reformarse, como ocurrió en julio de 1933.

4.4. Gran Bretaña

El ferrocarril británico se estaba reorganizando según los dictados de la *Railway's Act* de 1921, que había supuesto como efecto más llamativo, además de la necesaria intervención del Estado, una reagrupación de las compañías ferroviarias. Cuatro eran los grupos constituidos: el *London Midland and Scottish Railway –LM&SR–*, el *London and North Eastern Railway –L&NER–*, el *Great Western Railway –GWR–* y el *Southern Railway –SR–*²²⁹.

Después de promulgada la Ley de 1921, quedaba su aplicación en diversos puntos complejos que tardarían varios años en resolverse. De un lado estaban las cuestiones referentes al material de la explotación, se buscaba su unificación como una vía para reducir costes; por otra parte se trataba de coordinar los planes de electrificación, fueron pocas las líneas electrificadas, quizá a consecuencia de la disponibilidad que, al menos hasta entonces, se había tenido de carbón y, por último, estaba pendiente la continuación de los planes de obras de mejora, interrumpidos como consecuencia de la guerra

²²⁷ Caron (1973), pp. 503-508.

²²⁸ Bonin (1988), pp. 63-85.

²²⁹ Para la redacción de estas páginas me he servido, como sustento fundamental, de la publicación de la Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 313-344.

mundial y de las postreras dificultades. En estos conflictos resultaron beneficiados los grupos más pequeños, la GWR fue la que antes pudo superarlos. Para el resto de las empresas, los años 1924 y siguientes se consideraron de evolución y preparación hacia la normal explotación de la red.

Un nuevo problema, de tipo general, iba a sumarse a los específicos de los ferrocarriles. El año 1926 fue para Gran Bretaña un año de crisis en la industria que se transmitió con dureza a las empresas ferroviarias. El abastecimiento de carbón se hizo complicado y muy costoso, hasta cuatro veces y media más. Como sucediese en España durante la guerra mundial, tuvieron que suprimirse algunos servicios de trenes, lo cual facilitó aún más las cosas para el desplazamiento de mercancías y viajeros hacia la carretera. Además se redujo el ritmo de reparaciones de los talleres ferroviarios debido a la falta de repuestos y piezas para el material averiado. Esta crisis llegó en el peor momento para las empresas; era quizá el momento clave para su reconstrucción, después de la Ley de 1921 y pronto se evidenció que el ferrocarril había perdido buena parte de su tráfico, sobre todo el de viajeros, tal y como queda perfectamente recogido en el cuadro 35. De esta suerte, la crisis nacional y la competencia del transporte por carretera, rivalizan entre sí como factores explicativos de las dificultades del ferrocarril británico en estos años.

Iré tratando de muy diversas medidas adoptadas por los grupos de las empresas ferroviarias a lo largo de estos años, que manifiestan cierta vitalidad y capacidad transformadora por parte de los directivos, aunque no sea posible extenderlos en los aspectos que se refieren a la gestión ferroviaria. En este sentido podemos reseñar las negociaciones que, iniciadas en 1928 y que culminaron dos años más tarde, lograrán una elevación del impuesto de la gasolina y que se concediese a las compañías el derecho de adquirir y explotar servicios de transporte por carretera.

A finales de 1928 se apreciaron algunos síntomas de mejoría en las explotaciones, aumentó por ejemplo la exportación de carbón, lo cual incidió más en la GWR y en la LNER. Sin embargo este progreso también se veía frustrado por la crisis internacional de 1929 que afectó muy pronto en Gran Bretaña: disminución de sus exportaciones, aumento del número de parados con el agravamiento consecuente de la reducción del poder adquisitivo de amplios grupos de la población. La conclusión es que, desde 1923, ninguno de los años transcurridos en el ciclo, puede considerarse como normal, es decir, como lo fueron antes de la guerra de 1914.

CUADRO III. 35 LOS FERROCARRILES BRITÁNICOS Y ESPAÑOLES 1924-1930

AÑOS	GRAN BRETAÑA				ESPAÑA			
	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones
1924	340.881	1.236,2	31.171		43.303	118,4	4.424	3.645
1925	321.021	1.232,6	29.976		41.489	117,9	4.483	3.680
1926	219.057	1.069,0	22.961		41.870	117,9	4.682	3.625
1927	327.014	1.174,7	30.863		45.659	114,6	4.845	3.491
1928	311.012	1.195,9	28.983		49.441	113,4	5.226	3.515
1929	334.835	869,9	30.816		49.868	114,6	5.700	3.809
1930	309.218	844,3	29.080		48.136	117,1	5.450	3.844

Fuente: B. R. Mitchell (1978).

A continuación se ofrece una visión más concreta de la explotación realizada en estos años por parte de los cuatro grandes grupos ferroviarios. El cuadro anterior será un buen punto de referencia informativo, además de serlo comparativo con los ferrocarriles españoles. Se aprecian bien en él las consideraciones de tipo general que acabó de realizar.

La longitud de las líneas no conoció cambios de importancia. Gran parte de las obras ejecutadas, en este sentido, fueron ensanchamientos de las secciones más recargadas de tráfico, pero no nuevos tendidos de líneas; esos ensanchamientos tuvieron un particular interés en los alrededores de Londres. En definitiva se buscaba aumentar la capacidad de las líneas ya existentes. Por ello se rectificaron los trazados de algunas curvas, con el objeto de incrementar la velocidad de circulación para poder competir con la carretera y, al mismo tiempo, evitar los costes que se derivaban de los retrasos. Otro sistema para aumentar la capacidad, mediante aumentos de la velocidad, fueron las electrificaciones, la SR para las cercanías de Londres fue la que más lo adoptó; sin embargo la electrificación, como hemos indicado, todavía tendrá una escasa acogida. Las compañías lograron también una mayor eficiencia en los trabajos de reparación de la maquinaria, lo cual significó una disponibilidad de material de explotación más elevada que en otros años, aun con un menor número absoluto de este.

CUADRO III. 36 MATERIAL DE TRACCIÓN DE LAS PRINCIPALES COMPAÑÍAS BRITÁNICAS 1923-1930

	LOCOMOTORAS DE VAPOR			AUTOMOTORES ELÉCTRICOS		
	1923	1929	1930	1923	1929	1930
LMSR	10.289	9.797	9.319	273	310	305
LNER	7.388	7.378	7.316	87	87	87
GWR	3.944	3.871	3.861	20	20	20
SR	2.258	2.044	2.023	251	823	881
TOTALES	23.879	23.090	22.519	631	1.240	1.293

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles, t. V, p. 319.

El material que se utilizó para el transporte de viajeros conoció ciertas mejoras tendentes a la reducción de costes y, así, se fueron introduciendo coches de mayor capacidad para reducir su número. El tráfico de viajeros en las líneas británicas producía, porcentualmente sobre el total, ingresos superiores a los que obtenían otros ferrocarriles europeos.

Lo más destacado de estos años en el transporte de mercancías fue la progresiva unificación de las características de los vagones empleados, sobre todo –y era su mayor parte– para el transporte de los carbones. Un fenómeno resulta interesante y es el elevado número de material de este estilo que era propiedad de particulares, casi igual en número al que tenían las empresas. Como se hiciese con los viajeros, también se

buscó aumentar la capacidad de carga en este material. Dentro de este apartado sobre el transporte de las mercancías no debemos olvidar –si bien sería deseable poder realizar trabajos de un mayor calado sobre este particular– la intervención directa y la participación en otras empresas del transporte de mercancías por carretera. Las compañías dispusieron de camiones y autobuses para viajeros. Los primeros se usaban fundamentalmente para la modalidad de transporte de puerta a puerta, con el fin de competir con otras empresas de transporte. El modo de competir era, por un lado, el servicio y, por otro, lograr mayores velocidades que la carretera una vez que la mercancía llegaba a las vías férreas. La propiedad de este tipo de vehículos por parte de las compañías alternó en su número a lo largo de estos años. Se incluían todavía algunos animales que, con el progreso de los años, fueron desapareciendo, sobre todo para el transporte de viajeros, aunque no del todo para los paquetes y mercancías.

CUADRO III. 37 VEHÍCULOS DE MOTOR DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA

	TRANSPORTE DE VIAJEROS			TRANSPORTE DE MERCANCIAS		
	1923	1929	1930	1923	1929	1930
LMSR	5	54	102	1.357	1.775	1.840
LNER	58	77	40	198	700	798
GWR	95	108	73	392	1.148	1.324
SR	1	0	0	140	316	351
TOTALES	159	239	215	2.087	3.939	4.313

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles, t. V, p. 322.

Como se vio en el capítulo anterior, estos grupos disponían también de un determinado número de buques para el tráfico marítimo. Continuaron con este negocio para las relaciones con Irlanda, con el Continente europeo a través de Francia y con las islas Hébridias. Además del negocio que supusieron en sí, significaban un importante aporte de tráfico para las líneas férreas. Por el contrario la explotación de los canales fue deficitaria durante estos años. Los almacenes de los puertos, los propios puertos y muelles constituían igualmente una parte importante de su actividad. La mayor parte de los ingresos de los almacenes pertenecientes a los ferrocarriles proceden del embarque de carbón, pescado, en determinados puertos y de otras variadas mercancías.

Otro filón era el que constituía la explotación de Hoteles, cantinas y coches-comedores. En 1930 entre las cuatro poseían 80 hoteles, las dos primeras aproximadamente 30 cada una. Los productos netos por estos tres conceptos descendieron en los años de nuestro estudio, como consecuencia probable del descenso del tráfico de viajeros que afectó sobre todo a cantinas y coches-comedores, desde 854.952 £ a 607.791 £.

CUADRO III. 38 INGRESOS PROCEDENTES DEL TRÁFICO DE VIAJEROS 1924-1930

AÑOS	LMSR		LNER		GWR		SR		TOTALES	
	millones Libras	Por 100	millones Libras	Por 100	millones Libras	Por 100	millones Libras	Por 100	millones Libras	Por 100
1924	26,6	100	17,7	100	10,8	100	15,0	100	70,1	100
1925	26,0	97,7	17,2	97,2	10,6	98,1	15,1	100,7	68,9	98,3
1926	22,2	83,5	14,8	83,6	9,5	88,0	14,1	94	60,6	86,4
1927	23,6	88,7	15,4	87,0	9,9	91,7	14,6	97,3	63,5	90,6
1928	22,9	86,1	14,8	83,6	9,8	90,7	14,6	97,3	62,1	88,6
1929	21,8	82,0	14,2	80,2	9,5	88,0	14,5	96,7	60,0	85,6
1930	20,4	76,7	13,5	76,3	9,0	83,3	14,1	94	57,0	81,3

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles, t. V, p. 328.

Aunque no voy a descender a más detalles, se produjo en el conjunto de las compañías, un descenso en el número de viajeros que se encontraban sujetos a la tarifa general, que fue del 66 por 100. Este se vio, sólo en parte, compensado por el crecimiento del número de viajeros que se beneficiaron de diversas modalidades de tarifas reducidas; evidentemente, esa compensación sólo lo era en el número pero no en los ingresos.

CUADRO III. 39 INGRESOS PROCEDENTES DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS 1924-1930 (Se excluye el carbón)

AÑOS	LMSR		LNER		GWR		SR		TOTALES	
	millones Libras	Por 100	millones Libras	Por 100	millones Libras	Por 100	millones Libras	Por 100	millones Libras	Por 100
1924	30,9	100	21,2	100	11,0	100	4,3	100	67,4	100
1925	30,5	98,7	20,9	98,6	10,8	98,2	4,5	104,7	66,7	99,0
1926	26,9	87,1	18,7	88,2	10,1	91,8	4,2	97,7	59,9	88,9
1927	31,8	102,9	22,6	106,6	11,7	106,4	4,5	104,7	70,6	104,7
1928	29,8	96,4	21,5	101,4	11,2	101,8	4,1	95,3	66,6	98,8
1929	29,6	95,8	21,9	103,3	11,5	104,5	4,0	93,0	67,0	99,4
1930	27,0	87,4	20,1	94,8	10,8	98,2	4,0	93,0	61,9	91,8

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles, t. V, p. 330.

CUADRO III. 40. INGRESOS PROCEDENTES DEL TRÁFICO DE CARBÓN 1924-1930

AÑOS	LMSR		LNER		GWR		SR		TOTALES	
	millones Libras	Por 100	millones Libras	Por 100	millones Libras	Por 100	millones Libras	Por 100	millones Libras	Por 100
1924	15,0	100	13,2	100	6,7	100	1,7	100	36,6	100
1925	14,3	95,3	12,5	94,7	6,2	92,5	1,7	100,0	34,7	94,8
1926	10,0	66,7	7,8	59,1	3,9	58,2	1,2	70,6	22,9	62,6
1927	14,9	99,3	13,4	101,5	6,6	98,5	1,7	100,0	36,6	100,0
1928	13,6	90,7	12,6	95,5	5,9	88,1	1,5	88,2	33,6	91,8
1929	14,2	94,7	14,1	106,8	6,5	97,0	1,7	100,0	36,5	99,7
1930	13,4	89,3	13,4	101,5	6,2	92,5	1,6	94,1	34,6	94,5

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles, t. V, p. 330.

Los cuadros 39 y 40 que recogen los resultados económicos del tráfico de mercancías, reflejan algunas de las consideraciones ya realizadas, queda de manifiesto la crisis de 1926, si bien, en la consideración general sobre las tendencias que se pueden observar, hay que decir que se trata de una evolución extraña, con altibajos, que tiene más que ver con la falta de prosperidad de las actividades comerciales que con la competencia que estuviese haciendo realmente el transporte por carretera. El cuadro 41 nos ayudará a ver cómo la producción del carbón tiene su reflejo en los ingresos

percibidos por las compañías en su transporte reflejados en el cuadro anterior, no podía ser de otro modo.

CUADRO III. 41 PRODUCCIÓN Y CONSUMO DE CARBÓN EN GRAN BRETAÑA 1924-1930 (Millones de toneladas)

AÑOS	Producción total	Consumo interior
1924	267	180
1925	243	170
1926	126	—
1927	251	180
1928	237	164
1929	258	174
1930	243	—

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles, t. V, p. 331.

A continuación, y para concluir, estudiaré los costes de explotación y los productos netos obtenidos. Introduciré un nuevo cuadro en el que, a falta de los datos de cada compañía, dispondremos de los ocasionados por el conjunto de las cuatro grandes redes.

CUADRO III. 42 COSTES DE LA EXPLOTACIÓN Y RESULTADOS 1924-1930 (Millones de Libras)

CONCEPTOS	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Vías y Obras	23	22,6	19,4	21,2	21,1	21	19,7
Material móvil	27,4	27,2	23,4	27,2	25,4	26	24,9
Servicio de Tracción							
Combustibles	15,9	14,8	18,7	14,2	11,9	12,1	11,8
Personal	21	21,1	18,2	21,1	20,2	19,8	19,8
Varios	2,4	2,4	2,1	2,2	2,1	2	1,9
TOTAL TRACCIÓN	39,3	38,3	39	37,5	34,2	33,9	33,5
Gastos de Tráfico							
Personal	42,2	41,9	38,3	40,6	39,6	38,6	38,5
Varios	10,7	10,9	10,2	10,8	10,5	10,1	9,8
Gastos generales	5,1	5,2	5,1	5,1	5,1	5	5
Impuestos locales	7,2	7,2	7	6,9	6,2	5,6	5,5
Seguro nacional	1,1	1	1,3	1,3	1,3	1,3	1,2
Varios	1,7	1,7	1,5	1,2	1,3	1	0,8
TOTAL TRÁFICO	68	67,9	63,4	65,9	64	61,6	60,8
TOTALES COSTES	157,7	156	145,2	151,8	144,7	142,5	138,9
PRODUCTO NETO	35,3	33,4	17,1	38,1	36,8	40,3	33,7
<i>Productos de los otros servicios:</i>							
Vapores	0,2	0,3	0,2	0,6	0,7	0,8	0,7
Almacenes, etc.	0,6	0,3	-0,3	0,6	0,5	1	0,9
Hoteles, etc.	1	0,9	0,8	0,8	0,8	0,7	0,6
Recogida y entrega	-1,2	-1,2	-1,1	-1,2	-1,3	-1,4	-1,3
Ingresos líneas comunes	0,7	0,7	0,4	0,8	0,7	0,8	0,6
Intereses	3	2,5	1,7	0,9	0,9	0,9	0,6
Varios	1,7	1,7	1,8	2	1,9	1,9	1,9
RENTA TOTAL	41,3	38,6	20,6	42,6	41	45	37,7

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles, t. V, p. 326.

Lo primero que llama la atención es que los costes totales de 1930 fuesen inferiores a los de 1924. Las reducciones de 1929 obedecen a las disminuciones del 2,5 por 100 de todos los salarios que entró en vigor el 13 de agosto de 1928 hasta el 12 de mayo de 1930. Todas estas reducciones se trasladaron a una disminución del precio de la unidad de tráfico que podría explicarse por las mejoras que fueron introduciéndose en los

modelos de organización y de método; por las economías que se lograron como consecuencia de los efectos de la fusión de 1921 e igualmente del descenso general de los precios al por mayor.

Un rápido análisis de los diversos capítulos de los costes, nos permitirá recordar algunos aspectos ya mencionados y finalizar esta exposición. En el servicio de vías y obras, la reducción de los costes a lo largo de los años comprendidos en el cuadro, se explica por los efectos positivos que tuvo la unificación de material, lo cual permitió además aminorar los costes de mantenimiento. Este descenso no debe llevarnos a pensar que las líneas estuvieron en el peor estado de su historia, sino que, al contrario, se multiplicaron las medidas de seguridad, se reforzaron las vías y puentes para ganar en capacidad de transporte y otra serie de medidas.

Los costes de conservación de material móvil también disminuyeron y esto a pesar del mayor coste de los nuevos coches que se habían adquirido, pero quedaron compensados por la introducción de mejoras en organización y equipo de los talleres de reparaciones.

La reducción afectó a los costes de la Tracción y el Tráfico, en parte por los efectos de la disminución de los salarios de los trabajadores. Así como, y se pone de manifiesto en el último cuadro presentado, por la reducción de los mismos efectivos.

CUADRO III. 43 EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TRABAJADORES EN LAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS BRITÁNICAS

	1924	1930
LMSR	274.523	250.742
LNER	207.528	195.030
GWR	117.113	110.792
SR	70.484	71.488
TOTAL	669.648	627.989

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles, t. V, p. 336.

5. RECAPITULACIÓN

La tarea de evaluar lo que significó la Dictadura para el transporte ferroviario y para las compañías es compleja. Pienso, al menos, haber dejado claro que no es correcto identificar Dictadura de Primo de Rivera con Caja Ferroviaria, aunque así se haga en las explicaciones simplistas. La Caja fue lo más llamativo pero tuvo muchos límites en sus logros y la política ferroviaria de la Dictadura tuvo mayor alcance. En este capítulo he pretendido mostrar que, en el proceso de nacionalización de los ferrocarriles españoles, estos años tuvieron una enorme relevancia.

En el capítulo anterior se estudiaron los intentos de los últimos gobiernos de la Restauración por marcar las diferencias en el valor de las empresas entre lo que correspondía al Estado y a las compañías. Este era un paso necesario para seguir avanzando en el proceso nacionalizador y para rescatar las concesiones: la distinción entre el patrimonio público y el privado. Las propias dificultades políticas del régimen impidieron conducir a buen puerto todos los intentos que se abordaron, aunque el inicio de la financiación de determinados costes de las compañías por parte del Estado era, quizá a largo plazo, la vía más adecuada para lograrlo.

Este fue uno de los caminos impulsados por el dictador; quien sí dispuso de la

necesaria estabilidad política para emprenderlo, así como de una fuerte motivación provocada por la idea regeneracionista de que estaba imbuido, al menos en los primeros años, y que le llevó a una intensa política de realizaciones e intervención económica. Hemos resaltado la prontitud con que se empezó a trabajar en la redacción de un nuevo marco jurídico que regulara las relaciones entre las compañías concesionarias y el Estado. Pero ¿por qué o para qué se hacía necesario un nuevo régimen jurídico? Una parte de las respuestas a estas preguntas se ofreció en los capítulos anteriores, pero otras se encuentran en este.

Parece claro, al menos para los años del Directorio militar, que los motivos políticos de exaltación y propaganda del nuevo régimen tuvieron bastante que ver. Detrás de ellos, pero en el fondo a su servicio, se buscó indudablemente la mejora de los servicios de transporte, en particular del que prestaban las grandes compañías que recibieron la mayor parte de los recursos que generó la Caja Ferroviaria. Retomo aquellas palabras que extraía de la exposición de motivos que precedía al Estatuto de julio de 1924: «si con las mejoras, con buenos servicios de explotación, con medidas indirectas de gobierno y con tarifas adecuadas el negocio no prospera, será porque el ferrocarril no responda a una verdadera necesidad comercial, porque el agio ha predominado en relación con la explotación, porque se ha querido obtener una subvención y no organizar un transporte». Ahora podemos recuperar el final de la frase: visto que el negocio no prosperó, ¿cuál de los tres por qué es el más adecuado? No hay una respuesta única, para unas empresas porque su explotación no respondía a una verdadera necesidad comercial; para otras porque, en efecto, predominó el agio y, en otras, porque se buscaba la subvención en lugar de prestar un servicio público. Pienso, empero, que ninguna de ellas se adecua al caso de las dos grandes en que nos hemos detenido más. También hemos reflexionado sobre si las condiciones que se marcaba el legislador para probar la prosperidad del negocio, se cumplieron por completo. Para ello se estudió el propio Estatuto, las dificultades de su implantación y algunos de sus resultados.

El Estatuto ferroviario logró diferenciar los patrimonios de las dos partes en el consorcio que se había establecido; esto ya significó un avance visto con perspectiva histórica, aunque se esperaran más frutos como balance de siete años de medidas y estudios. Supuso una inyección de recursos a las compañías y al sector –que se han logrado cuantificar con bastante fiabilidad–, pero quizá la vía empleada no fuera la más adecuada, pues al reemplazar las fuentes de financiación habituales para una empresa privada –la adecuación de sus tarifas al coste de la actividad desempeñada y el mercado financiero–, dejaba a estas abandonadas cuando ese recurso fallare, además de endosarles una enorme carga de deuda a cambio de unas inversiones que quizá ellas no hubiesen desarrollado del mismo modo y sin la contrapartida de haber incrementado el valor de las empresas. Las empresas ferroviarias requerían de inversiones continuas, pues los costes llamados de primer establecimiento no eran una partida que se pudiera cerrar en un momento determinado para obtener de ella los rendimientos que fuera capaz de generar, sino que había que actualizar permanentemente las explotaciones e invertir de continuo. Como se ha visto, las inversiones que facilitó la Caja Ferroviaria eran absolutamente necesarias, pero se mostraron insuficientes y, sobre todo, se interrumpieron. Otros recursos de los que empleó el Estado, por ejemplo en nuevas construcciones, sí se mostraron más ineficaces.

De todos modos, siempre cabrá cierta duda sobre la viabilidad del recurso a las tarifas propuesto por las empresas. Parece difícil que las empresas hubieran alcanzado, con las solas tarifas, las sumas que logró la Deuda Ferroviaria. La experiencia internacional tampoco habla a favor del aumento de tarifas como única solución al problema: los ferrocarriles franceses contaron con continuas subidas que no remediaron las situaciones de déficit en que se encontraron la mayoría de las compañías, pero quizá en este caso el error estuvo en la formación de un fondo común y del escaso incentivo que proporcionó a las empresas ferroviarias la prima de gestión.

Si las compañías hubieran sabido que el remedio duraba sólo cinco años quizá hubiesen actuado de otra forma negándose a entrar en el Estatuto y en la Caja, pues una de las cuestiones que más les costó aceptar de este fue, precisamente, la falta de autonomía en su financiación y los frutos de esta llevaba aparejados y que se manifestaban en las progresivas limitaciones de su capacidad de decisión.

El incremento de la demanda fue el resultado de la favorable coyuntura económica de esos años y es probable que las compañías no hubieran sido capaces de cubrir esa demanda de transporte, que alcanzó cifras nunca logradas, sin un fuerte incremento de las inversiones como el que se produjo. Sin embargo, cuando las empresas más necesitaron de recursos, en los años treinta, la crisis internacional había debilitado sus ingresos por el descenso de la demanda de transporte ferroviario y las nuevas circunstancias de la competencia, y nadie arriesgaba ya sus inversiones en ese sector.

La idea de nacionalizar –que está presente desde el primer momento– se hizo mucho más explícita, cuando se vio la ruina a la que la Deuda ferroviaria había conducido, tanto en el Estado como en las propias compañías. El gobierno trató con ahínco entonces de garantizar sus inversiones ferroviarias, de participar en los Consejos de las compañías y de obtener de estas su parte correspondiente en el reparto de dividendos, como si se tratara de un accionista más. En esa tesitura el gobierno llegaría a aceptar nuevas emisiones de obligaciones de Norte y MZA. Es aquí donde se encuadran los numerosos proyectos para dar paso al período definitivo fijado en el Estatuto. Para entonces –no lo olvidemos– el gobierno estaba ya debilitado políticamente, cuestionado y falto de apoyos de quienes antes se los habían dado. Para responder, por tanto, a por qué no se llegó a culminar el rescate, de nuevo no existe una respuesta clara, ni única: las gestiones personales realizadas por personajes muy variados frenaron algún proyecto; las dificultades de la Hacienda, no por tópicos menos importantes; la inestabilidad política, cuyos efectos siempre llegaban en el momento más necesario para salvar a las empresas del acoso estatal; y un largo etcétera de hipótesis que ha recibido atención detallada en las páginas anteriores.

Las fuentes, siendo muy abundantes, resultan parcas a la hora de obtener de ellas determinadas informaciones. Me refiero, sobre todo, a la adopción de medidas por parte de las empresas para reducir costes de explotación. Este es todo un campo que queda abierto para investigaciones futuras. Al igual que se han expuesto pequeñas medidas adoptadas en los ferrocarriles británicos con este fin, sería interesante conocer si existieron prácticas similares entre las empresas españolas. De momento, parece posible afirmar que la estrategia de las grandes consistió más en acoplarse al marco legislativo para mantener, en lo posible, los intereses de los accionistas. En este sentido, cabría decir que sí maximizaron beneficios.

Es muy difícil expresar la postura que mantuvo el gobierno durante el período. En primer lugar, porque esta varió y, en segundo lugar, porque no hubo una única opinión sobre lo que debía hacerse con el ferrocarril y las empresas concesionarias, sino varias. En líneas generales, y sin demasiadas precisiones cronológicas en este momento, cabría pensar que, durante el directorio militar, el gobierno se vio capacitado para todo y emprendió con decisión las medidas que podían conducir a la nacionalización de las empresas ferroviarias. El inicio del cambio de rumbo podría situarse con el directorio civil, enero de 1926, cuando se optó por financiar las necesidades más perentorias de las compañías ferroviarias antes de proceder a su rescate y de construir nuevos tendidos por cuenta del Estado. La Deuda que asumió el Estado para financiar toda esta tarea, dio al traste con cualquier fórmula posible de rescate que supusiera desembolso para el Estado. Este lastre lo tendrán que cargar los gobiernos de la Segunda República.

En resumen, las compañías ferroviarias salieron de la Dictadura peor que como entraron, con una estructura del pasivo desequilibrada, con un régimen jurídico incompleto y confuso; precisamente cuando descendía la demanda del transporte ferroviario y comenzaba a crecer la competencia. Esta fue la difícil herencia que tuvo que afrontar la República y que afectará a toda obra económica que se propongan sus gobiernos.

CAPÍTULO III	173
EL NÚCLEO DEL PROBLEMA Y EL TRIUNFO DE LAS SOLUCIONES INTERMEDIAS.....	173
1923–1931.....	173
1. LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA.....	174
1.1. UNA VISIÓN DEL RÉGIMEN	174
1.2. EL CORPORATIVISMO ECONÓMICO.....	179
2. EL ESTATUTO FERROVIARIO DE 1924.....	182
2.1. EL CAMINO HACIA EL ESTATUTO	182
2.1.1. <i>Los intereses de la gran banca</i>	195
2.2. EL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES	196
2.3. EL ESTATUTO FERROVIARIO EN LA BIBLIOGRAFÍA	202
2.4. EL ESTATUTO FERROVIARIO DE 12 DE JULIO DE 1924.....	205
2.5. LAS REACCIONES EN LAS EMPRESAS	212
2.6. LAS CONSECUENCIAS Y REALIDADES DEL ESTATUTO.....	217
2.6.1. <i>El período transitorio</i>	218
2.6.1.1. Problemas de financiación.....	219
2.6.1.2. Los conflictos entorno a las reservas	224
2.6.1.3. El paso de uno a otro período	229
2.6.2. <i>El período provisional</i>	232
2.6.2.1. ¿Qué hicieron las compañías? ¿De nuevo planteamientos expansivos?	234
2.6.2.2. ¿Qué hizo el Estado?	242
2.6.2.3. El trabajo del Consejo Superior de Ferrocarriles	244
2.6.2.4. La Caja Ferroviaria y la nueva financiación para el ferrocarril.....	247
2.6.3. <i>El período definitivo</i>	267
2.7. UNA EXPERIENCIA PREVIA: LOS FERROCARRILES DEL OESTE.....	294
3. LOS EFECTOS SOBRE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LAS EMPRESAS	295
4. LOS FERROCARRILES EUROPEOS DE LOS AÑOS VEINTE	307
4.1. ALEMANIA.....	308
4.2. ITALIA	312
4.3. FRANCIA.....	313
4.4. GRAN BRETAÑA	319
5. RECAPITULACIÓN	325

CUADRO III. 1 ESTADO-RESUMEN DE LAS COMPAÑÍAS DE FERROCARRILES QUE, CON ARREGLO A LA DISPOSICIÓN 3ª TRANSITORIA DEL REAL DECRETO-LEY DE 12 DE JULIO DE 1924, SON ADMITIDAS EN EL RÉGIMEN FERROVIARIO ESTABLECIDO POR DICHA DISPOSICIÓN	218
CUADRO III. 2 CONSTRUCCIÓN DE LA RED FERROVIARIA EN ESPAÑA.....	244
CUADRO III. 3 CAMBIOS MEDIOS EN LA COTIZACIÓN DE LOS TÍTULOS DE DEUDA FERROVIARIA.....	248
CUADRO III. 4 APORTACIONES DE LA CAJA FERROVIARIA A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS. 1926.....	251
CUADRO III. 5 APORTACIONES DE LA CAJA FERROVIARIA A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS. 1927.....	253
CUADRO III. 6 APORTACIONES DE LA CAJA FERROVIARIA A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS. 1928.....	255
CUADRO III. 7 APORTACIONES DE LA CAJA FERROVIARIA A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS. 1929.....	257
CUADRO III. 8 APORTACIONES DE LA CAJA FERROVIARIA A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS. 1930 (1.I A 30 IX).....	258
CUADRO III. 9 EMPLEO DE LOS RECURSOS DE LA CAJA FERROVIARIA: INVERSIONES GASTOS FINANCIEROS Y COSTES DEL CONSEJO SUPERIOR (PESETAS).....	259
CUADRO III. 10 RESUMEN DEL MATERIAL ADQUIRIDO POR LAS EMPRESAS FERROVIARIAS.....	260
CUADRO III. 11 MATERIAL ELÉCTRICO ADQUIRIDO.....	261
CUADRO III. 12 MATERIAL PUESTO EN CIRCULACIÓN POR LAS CUATRO GRANDES (UNIDADES)	261
CUADRO III. 13 EMPRESAS ADJUDICATARIAS DE LA CONSTRUCCIÓN DE MATERIAL FERROVIARIO. 1927.....	262
CUADRO III. 14 EMPRESAS ADJUDICATARIAS DE LA CONSTRUCCIÓN DE MATERIAL FERROVIARIO. 1929.....	263
CUADRO III. 15 RESUMEN DE LO PERCIBIDO DE LA CAJA FERROVIARIA POR LAS CUATRO GRANDES.....	264
CUADRO III. 16 GASTOS DE LA CAJA FERROVIARIA POR KILÓMETRO DE RED. 1926-1930	264
CUADRO III. 17 INGRESOS REALIZADOS A FAVOR DE LA CAJA FERROVIARIA DEL ESTADO, 1926-1930 (PESETAS).....	265
CUADRO III. 18 COMPOSICIÓN DEL CAPITAL EN LA NUEVA COMPAÑÍA DEL OESTE	295
CUADRO III. 19 CARGAS DE LA NUEVA COMPAÑÍA DEL OESTE.....	295
CUADRO III. 20 INGRESOS DE NORTE. 1924-1930.....	298
CUADRO III. 21 COSTES DE NORTE. 1924-1930.....	298
CUADRO III. 22 INGRESOS DE MZA. 1924-1930.....	299

CUADRO III. 23. COSTES DE MZA. 1924-1930	299
CUADRO III. 24 MATERIAL DE LA EXPLOTACIÓN EN NORTE Y MZA 1924-1930	302
CUADRO III. 25 TRABAJADORES DE PLANTILLA DE NORTE Y MZA EN 1930	304
CUADRO III. 26 PRECIO DEL CARBÓN POR TONELADA (PESETAS) 1923-1930	305
CUADRO III. 27 CONSUMO DE CARBÓN (MILES DE TONELADAS)	305
CUADRO III. 28 COMPETENCIA EN EL TRÁFICO DE NARANJAS PARA LA EXPORTACIÓN (TONELADAS).....	307
CUADRO III. 29 LA IMPOSIBLE COMPARACIÓN ENTRE LOS FERROCARRILES ALEMANES Y ESPAÑOLES 1924-1930.....	310
CUADRO III. 30 RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN DE LA REICHSBAHN (MILLONES DE MARCOS)	310
CUADRO III. 31 LOS FERROCARRILES ITALIANOS Y ESPAÑOLES 1924-1930	313
CUADRO III. 32 RESULTADOS DEL NORTE FRANCÉS (MILLONES DE FRANCOS).....	315
CUADRO III. 33 RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN DE LAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS FRANCESAS 1925-1929 (MILLONES DE FRANCOS)	316
CUADRO III. 34 LOS FERROCARRILES FRANCESES Y ESPAÑOLES 1924-1930	316
CUADRO III. 35 LOS FERROCARRILES BRITÁNICOS Y ESPAÑOLES 1924-1930.....	321
CUADRO III. 36 MATERIAL DE TRACCIÓN DE LAS PRINCIPALES COMPAÑÍAS BRITÁNICAS 1923-1930.....	321
CUADRO III. 37 VEHÍCULOS DE MOTOR DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA.....	322
CUADRO III. 38 INGRESOS PROCEDENTES DEL TRÁFICO DE VIAJEROS 1924-1930.....	323
CUADRO III. 39 INGRESOS PROCEDENTES DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS 1924-1930 (SE EXCLUYE EL CARBÓN)	323
CUADRO III. 40. INGRESOS PROCEDENTES DEL TRÁFICO DE CARBÓN 1924-1930	323
CUADRO III. 41 PRODUCCIÓN Y CONSUMO DE CARBÓN EN GRAN BRETAÑA 1924-1930 (MILLONES DE TONELADAS).....	324
CUADRO III. 42 COSTES DE LA EXPLOTACIÓN Y RESULTADOS 1924-1930 (MILLONES DE LIBRAS).....	324
CUADRO III. 43 EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TRABAJADORES EN LAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS BRITÁNICAS.....	325

CAPÍTULO IV
CRISIS, GUERRA Y NACIONALIZACIÓN,
1931-1943. EL FINAL

El problema ferroviario es el punto neurálgico, no ya del presupuesto parcial del Ministerio de Obras Públicas, sino de toda la obra económica general del gobierno

Indalecio Prieto

El Estado tenía que hacer el rescate de los ferrocarriles, pero lo grave era valorar lo que debía pagar a las compañías por su activo

Alfonso Peña Boeuf

1. UN MARCO INSTITUCIONAL Y ECONÓMICO

La estructura de nuestra narración se cierra, es el desenlace, el momento en el que todo va a terminar, la tensión dramática es especial, pero, a diferencia de una historia imaginaria en la que todo encaja al final, en esta, por ser Historia con mayúsculas, nada se cerró, o a lo sumo se puso un punto y aparte. Cambiaron los propietarios y la organización empresarial, pero el ferrocarril permaneció, con las dificultades del pasado, algunas de ellas resueltas, y nuevos retos y problemas que resolver.

Es probable que este haya sido uno de los capítulos para los que las dificultades de redacción han sido mayores. La primera y fundamental es que las fuentes documentales de las empresas tienen, si se comparan con las del resto de los capítulos, un volumen muy inferior y menor importancia; desconozco las causas de este hecho, pero así es. Si hasta esta fecha se conserva una auténtica multitud de documentos de todo estilo, que contribuyen de modo fundamental en el conocimiento de las empresas y de sus relaciones con el Estado, esta copiosidad se troca en precariedad para todo este período. Después existen otras muchas de las que me gustaría destacar el peso que la política toma en la sociedad y, por ende, en los historiadores que nos hemos aproximado a la época, probablemente como consecuencia de lo que fue trágico final de los años de régimen republicano. Si no hubiese existido la Guerra Civil, es posible que la Segunda República no hubiera despertado las pasiones que ha levantado. La dificultad en este sentido estriba, por lo que se refiere a la sociedad de la época en su conjunto, en que cada decisión de gobierno estaba cargada de demasiados contenidos políticos, en ocasiones tendenciosos y parciales –poco democráticos por qué no decirlo–. En estas circunstancias aproximarse a su estudio es más complicado.

Quizá estas dificultades hayan hecho que, en la bibliografía ferroviaria, estos años de gobierno de la República estén tratados con extraordinaria parquedad, que se pone de manifiesto en el corto número de páginas que merece su estudio en las obras más específicamente ferroviarias del período¹. Son todas las dificultades señaladas, además de la probable consideración que se dio a este de los ferrocarriles como problema menor de entre todos los que se plantearon al nuevo régimen a lo largo de estos 63 meses, lo que explican la ausencia de estudios más profundos, en donde se inserte a las compañías ferroviarias y al sector del transporte por ferrocarril dentro de la coyuntura política y económica que les correspondió.

A veces alguien se sorprende de que el capital privado se retrajese de invertir en 1931, pero no había nada que hiciese atractivo el hacerlo. Tras unas páginas en las que resume algunas de las iniciativas sindicales y otros problemas, el profesor Palafox concluye: «la combinación de expectativas negativas, fuertes aumentos salariales y disminución brutal del gasto público con efectos multiplicadores sobre los sectores de la

¹ Wais (1974), pp. 640-641. Bermejo Vera (1975), pp. 114-127. Artola Gallego (1978), pp. 436-442. Anes (1978), pp. 435-450, si bien en ese apartado se incluye lo acontecido en la explotación desde 1921. Tedde de Lorca (1978), pp. 226-231. Muñoz Rubio (1993), pp. 86-92. Muñoz Rubio (1995), pp. 37-40. En la última contribución a la Historia del ferrocarril realizada por Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal (1998), t. 1, pp. 308-316.

industria, explica la recesión de la gran industria española»². No voy a detenerme ahora para diferenciar, en lo posible, lo político de lo económico, aunque tampoco entre ambas ópticas se consiga abarcar toda la realidad. En lo antes expuesto se apuntaban otras dificultades encontradas en la elaboración del capítulo, por un lado la dificultad que tiene compaginar la «disminución brutal del gasto público» de Palafox, con la compensación que ven Carreras y Comín a la caída de la inversión privada en la fuerte acción pública, es decir, una inexistente reducción de dicho Gasto Público; o, por otro, en la de sintetizar un período tan conflictivo de nuestra Historia reciente, que requiere de enfoques muy particulares, dado el enorme volumen de publicaciones especializadas existentes, que, en consecuencia, explican parcelas muy reducidas de la realidad.

En opinión del profesor Seco Serrano, el régimen republicano fue un hito más con el que culminaba la etapa de los regeneracionismos, que había acogido múltiples iniciativas para lograr superar ese vacío o desconexión existente entre la España oficial y la España real. Nueva iniciativa para cuya consecución se prescindía de la institución monárquica. Seco Serrano se opone así a dividir la Historia en abril de 1931; la verdadera ruptura fue la Guerra Civil³. La Segunda República fue un régimen más, con sus defectos y sus virtudes, si bien las expectativas e ilusión colectiva que su nacimiento originó –por otra parte similares a las que había despertado la llegada de Primo de Rivera entre determinados sectores– a veces puedan ofuscar la objetividad⁴.

Seco recoge la idea de Tusell de que los grandes vencidos el 12 de abril de 1931 fueron el caciquismo y la oligarquía, aunque cabría decir que fue una derrota pequeña, limitada en sus resultados. En opinión de Seco, la República conservó unos fuertes lazos de continuidad con la inflexión histórica que se había producido en 1898, en tres cuestiones: primera, el camino emprendido, si bien lentamente, hacia el desarrollo en sentido amplio; segunda, la continuidad en los partidos, hombres y programas; este es un punto menos claro, existe una cierta continuidad en el primer gobierno provisional, pero fueron más las caras nuevas, al menos entre los partidos de izquierdas que hasta entonces no habían dispuesto de oportunidades, de hecho son más los autores que piensan que se produjo una verdadera ruptura⁵; y la tercera línea de continuidad se la brindaron a la República, los problemas no resueltos por el régimen anterior, en particular los que serán los pesos pesados, por duros y difíciles, de estos años y fuente de numerosos conflictos: las cuestiones militar, religiosa, agraria y regional. Es evidente

² Palafox (1991), p. 205.

³ Seco Serrano (1990), pp. XIII-XL. De gran utilidad son igualmente las páginas que a estos aspectos dedica Cabrera (1983), pp. 12-28.

⁴ Esta idea de la no ruptura fue reclamada por F. Comín (1988), t. II, p. 785, para el análisis económico del período de entreguerras.

⁵ Respecto al pasado tan sólo quedan dos de los grandes partidos, el PSOE y el partido Radical, que además habían desempeñado un limitado papel en la Restauración. Por otro lado los grandes políticos de la Restauración también desaparecieron o pasaron a ocupar un lugar secundario, sin peso: Sánchez Guerra o Alba por citar algún ejemplo significativo. Los hombres que en la República ya venían de atrás, habían sido muy poca cosa durante la Restauración y los que tomaron un papel más relevante en la República, salieron desde abajo, podía considerárseles como nuevos: el caso más llamativo era el de Azaña, quien inició sus pasos en el Reformismo y fue prácticamente un desconocido hasta 1930. Lo mismo cabría decir de casi todos los radicales, socialistas y cedistas. En todo caso la continuidad se encontraría en otro ámbito, no poco importante, cual fue todo el entramado administrativo.

que ante estos, el ferroviario es un grano de arena en un desierto, a pesar de la importancia que parecía darle Prieto, según el cual: «el problema ferroviario es el punto neurálgico, no ya del presupuesto parcial del Ministerio de Obras Públicas, sino de toda la obra económica general del gobierno»⁶. En el fondo no dice nada. Prieto estaba defendiendo los presupuestos de Fomento y calificarlo como punto neurálgico en el contexto de los muchos gastos inútiles efectuados por la Dictadura en materia ferroviaria, puede tener muchas lecturas, entre otras, las que hacía el propio ministro, la de acabar con la financiación directa por el Estado de las líneas en construcción y de las compañías concesionarias; una visión del problema y de sus soluciones diferente de la seguida hasta entonces.

Junto a esas líneas de continuidad, existieron otros factores de ruptura «que condicionaron desde un principio el derrotero del régimen recién estrenado»⁷. Estos son, a mi modo de ver, los verdaderamente graves; de ellos se derivan otros muchos, peligrosos por sus consecuencias y más en una sociedad en la que no muchos entendieron qué era un sistema democrático. En primer lugar, se ha destacado unánimemente la incidencia de la crisis económica internacional en la situación española, más acentuada a partir de 1931, y que potenció los conflictos sociales; se estima en 600.000 o 700.000 el número de parados en España en 1935; un número que había ido en aumento desde 1931. Seco refiere en segundo lugar la «manifiesta vocación jacobina de los hombres que se entendían a sí mismos como encarnación de la República: tal era el caso, fundamentalmente de Manuel Azaña (...) fue su definidor y su figura más representativa, y al mismo tiempo uno de los más directos responsables de su fracaso»⁸. Responsable de su fracaso, según este autor, por su empeño en confundir la República con *su* versión de la República, identificación peligrosa e impropia de un hombre de Estado; esa obcecación, continuaba Seco, resultaba más lamentable porque hablando continuamente de revolución, su programa de gobierno no rebasaba en realidad un reformismo ilustrado.

Aquí, en la figura y papel político desempeñado por Azaña a lo largo de estos años, nos encontramos ante una de las dificultades a que antes me refería. Son mayoría los historiadores que piensan que a él corresponde el mérito de haber hecho posible el régimen durante esos años, intentando conciliar diversidad de posturas y ánimos irreconciliables, lo cual le convertiría en uno de los políticos más capaces que existió en una España muy difícil, en la que ningún otro se pudo situar a su misma altura. Azaña fue de los pocos demócratas convencidos, el problema estaba en la mayor parte del país y en los partidos políticos, tanto de izquierdas como de derechas, que no creían en la

⁶ Referencias tomadas de Comín (1988), t. II, p. 1141, quien, a su vez, lo recoge del «Discurso en defensa del proyecto del Presupuesto del M.O.P.», Diario de Sesiones de las Cortes, L-1932, núm. 137, 17 de marzo, pp. 4546-4553.

⁷ Seco Serrano (1990), p. XIX.

⁸ Seco Serrano (1990), pp. XX-XXI. Una de las figuras de la República que más ha atraído a los historiadores y en quien confluyen las visiones más extremas. Existen multitud de biografías y estudios sobre este personaje, así como la disponibilidad de sus Memorias políticas. Es curiosa la necesidad que parecen sentir muchos de los políticos de estos años de dejar obras del género memorias o similares.

democracia como fórmula para alcanzar el poder, y sí en la huelga y el levantamiento⁹. Para otros fue él quien acució esa irreconciliabilidad. De otro lado, la objeción que realizaba Seco sobre el uso del término revolución referido al programa de gobierno presentado por Azaña, no tiene demasiado fundamento, al haber sido un término utilizado hasta por los republicanos moderados como Alcalá Zamora o Miguel Maura para hablar de ruptura; si bien es cierto que esas rupturas, las presentara quien las presentara, debían ser forzosamente revolucionarias. La crítica de Seco sólo sería admisible si hubiera que interpretar el uso del término por Azaña en su sentido socialista o marxista, puesto que en la práctica no llegó a ello, aunque tampoco lo buscó. Azaña lo utilizó en sentido político y, en cierto modo, también social: sus medidas en materia agraria, militar o religiosa, iban encaminadas a transformar radicalmente un país que estaba socialmente retrasado. Lo mismo sucedió con el término democracia, que estuvo en boca de todos aunque no con el mismo significado.

De todos modos, junto a estos aspectos cuya importancia revela la perspectiva histórica, existen otros cuyos efectos no se harían esperar tanto y no atribuibles sólo a Azaña, sino también a otros miembros del gobierno, que perjudicaron mucho más y a corto plazo a la propia República. Es el caso de su desprecio hiriente hacia algunos de los que fueron definidos como problemas heredados e igualmente el uso de una oratoria elocuente que traicionó en más de una ocasión al hombre de Estado; no es cuestión de reproducir ninguna de esas desafortunadas frases que, por otra parte, están en la mente de todos y que dificultaron, sin duda, la convivencia por su tono rupturista y antipactista como fue calificado por Seco Serrano. Así las cosas y ante la incapacidad de poner orden en algunas capitales españolas y en particular en Madrid ante la vorágine flamígera de mayo de 1931 y algunos otros desórdenes callejeros previos, ¿qué confianza podía inspirar el nuevo régimen al empresariado? Quizá el problema político de fondo se pueda resumir en los sucesivos fracasos de centrar ideológicamente a la República, de ayudarla a escapar –en contra de la voluntad de muchos– de los peligrosos extremos hacia los que se veía abocada, y que hicieron que, por todas partes, se respirase intransigencia e irresponsabilidad en muchos de los políticos de entonces y, sobre todo, en las bases. Por todo lo dicho, que podría detallarse mucho más, no estoy de acuerdo con Palafox cuando escribe que «la retirada de fondos no es, sin embargo, la única señal de las respuestas de estos sectores económicos a la proclamación de un régimen democrático»¹⁰, pues no fue a un régimen democrático a lo que respondieron de tal guisa, sino a lo que interpretaron –los hechos no invitaban a otra cosa– como una serie de excesos de orden público que a veces tan sólo lo eran de boquilla pero que no hacían presagiar, junto con la crisis internacional, un futuro seguro para las inversiones.

Tedde recoge en un excelente trabajo sobre la economía de estos años, un fragmento del escrito que presentaron algunos de esos sectores económicos aludidos por Palafox ante la Asamblea constituyente el 24 de julio de 1931, que refleja este sentir en los protagonistas de los hechos que estoy refiriendo, en este caso la *Federación de*

⁹ Quizá sea la obra de Juliá la que con mayor objetividad haya estudiado la figura de Azaña, cfr. Juliá (1990) y la Introducción a los Diarios de 1932-1933 en Juliá (1997), pp. I-XL

¹⁰ Palafox (1991), pp. 181-184. Se refiere como es obvio a las organizaciones patronales, representantes de la banca etc. Desarrolla estas ideas con más testimonios de la época a partir de la página 196.

Industrias Nacionales, el *Comité Central de la Banca*, la *Liga Vizcaína de Productores* y la *Liga Nacional de Productores* y en el que se proponía: «el restablecimiento del imperio de la Ley, el mantenimiento a toda costa del orden público y el respeto a la propiedad de la que nadie debe ser desposeído sin una previa y justa indemnización». Y es el propio Tedde quien se encarga de encuadrar el lugar histórico de esta petición, «definido por la política salarial favorable a los trabajadores seguida por Largo Caballero, por las primeras declaraciones gubernamentales acerca de la reforma agraria y por los desórdenes públicos de la primavera anterior»¹¹. Ya en las conclusiones de su trabajo dirá que «más que afectar las circunstancias económicas al agravamiento de la convivencia política, fue esto último lo que repercutió negativamente en la economía española de la república»¹².

¿Qué sucedió en esta? La disponibilidad de un mayor número de trabajos permite esbozar en sus grandes rasgos la situación económica española de este período. Existen interpretaciones contrapuestas, explicaciones diferentes o valoraciones dispares sobre el significado de los datos disponibles: con cifras similares se efectúan lecturas que reúnen las características citadas. En este momento me interesan las interpretaciones globales, las comúnmente admitidas, pues no pretendo sino hacer un preámbulo que ayude a una mejor comprensión de las causas capaces de explicar la nueva y definitiva crisis que afectó, esta vez sí, a las grandes compañías ferroviarias de pleno.

Las magnitudes macroeconómicas más utilizadas muestran que la crisis internacional afectó a nuestro país, que no se comportó como un ave rara en el contexto internacional. Es cierto que la incidencia fue desigual, viéndose algunas actividades más afectadas que otras y que la tendencia no es idéntica a lo largo del período. Siendo esto así, también se insiste en que su incidencia fue menos acentuada que en otros países y además truncada en su duración por el desarrollo de la Guerra Civil¹³.

Entre 1920 y 1930 se fue produciendo en España, según prueba el profesor Pérez Moreda, un cambio en la distribución ocupacional de la población, con la progresiva, aunque lenta, pérdida de efectivos agrarios y su captación por los otros sectores de producción¹⁴. Junto a esta pérdida de importancia en la ocupación se produjo un progresivo descenso de la importancia del sector en su participación en la Renta Nacional: aunque varían las estimaciones, tal y como ya he indicado, parece incontrovertible este cambio de tendencia a favor de la industria y del comercio. Conclusiones en absoluto opuestas a las efectuadas por J. Sanz en nombre del GEHR pues, como él dice, el crecimiento del sector agrario «implicó un progreso de la productividad», sin perder de vista que «nos hallamos ante un país atrasado que durante aquellos años hace verdaderos esfuerzos por acortar distancias»¹⁵. Parece posible admitir que España se estaba modernizando en su estructura económica y demográfica, si bien todavía aproximadamente la mitad de la producción económica, en 1935, estaba

¹¹ Tedde de Lorca (1990), p. 220.

¹² Tedde de Lorca (1990), p. 233.

¹³ Comín (1987), p. 109. Y con más extensión y detalle por este mismo autor en (1988), pp. 792-800.

¹⁴ Pérez Moreda (1984), pp. 20-38.

¹⁵ Sanz (1987), p. 238.

representada por la agricultura y que su peso hizo que la incidencia de la crisis internacional fuese menor¹⁶. Esta situación también la percibieron Norte y MZA en el fragor de las dificultades de esos años, cuando en determinados meses y en aquellas redes más fuertemente influidas por la coyuntura agraria, sentían su situación en los resultados de la explotación¹⁷.

Si se utilizan las estimaciones del Gasto Nacional Bruto realizadas por Carreras, el período de entreguerras quedaría dividido en tres etapas cuya coincidencia con hitos de importancia histórico-política que han servido para estructurar este trabajo es digna de ser resaltada, hasta el extremo de que se manifiesta útil, para este primer tercio largo del siglo, la caracterización cronológica del período. Carreras distingue una primera fase de estancamiento o ligero crecimiento entre 1919-1924, a la que siguió un notable crecimiento entre 1924-1930 para llegar, en los años de nuestro estudio, a una época de estancamiento o somera depresión, con vaivenes a lo largo de estos pocos años, si bien, y puesto que las cifras para 1925 y 1935 son idénticas, hay que concluir que no se pudo mantener el desarrollo de la Dictadura¹⁸. El problema de fondo es averiguar las causas de estos comportamientos, aunque sea un paso importante el de clarificar la cuantía de los aumentos o retrocesos. Para los objetivos de este trabajo no interesa detenerse excesivamente en estas controversias bibliográficas, pero sí clarificar estas etapas puesto que, como se verá, tienen su reflejo en las dificultades que, para una normal explotación, encontraron las empresas ferroviarias. No se debe olvidar, aunque insistiré suficientemente en ello, que los problemas de estas vinieron sobre todo por una reducción de los ingresos de la explotación y no por el incremento de los costes pues, a este respecto, las compañías sí disponían de algunos mecanismos de control a su alcance, cierto que de eficacia sólo en el corto plazo.

Los nubarrones de la inestabilidad habían favorecido un descenso de las inversiones privadas ante la falta de expectativas razonables de negocio. Profundizando en este sentido –aunque el concepto, como es obvio, no refleja las mismas realidades– me adhiero a los estudios efectuados por F. Comín y A. Carreras sobre los componentes del Gasto Nacional Bruto, con claras referencias, por parte del primero, a las obras de J. Palafox. Ya se ha insistido en que, según esta macromagnitud, los años 1930-1935 fueron de estancamiento. La cuantía del producto dedicado a la inversión, se redujo a una media del 11 por 100 del GNB, mientras que entre 1925-1929 se había llegado al

¹⁶ Arango (1987), pp. 201-236 para la modernización demográfica, e igualmente Tortella (1994) pp. 207-219.

¹⁷ *Oficina Común de Estudios...*(1933), p. 150. En el transcurso de la exposición comparan la crisis internacional con la que se producía en España, sobre todo en relación con los descensos de los tráficos y así, mientras observaban cómo en los demás países persistía y era más intensa la reducción de los tráficos, en España contemplaban que en los primeros meses de 1933 se paralizaba la intensidad de la reducción o incluso se convertía en alza «como ocurre en aquella de nuestras redes más fuertemente influenciadas por la coyuntura agraria». Cierzo que lo que están tratando de demostrar es la responsabilidad del gobierno en la situación de las grandes compañías ferroviarias, de ahí que procediesen de modo distinto al nuestro, desvinculando situación económica general de situación crítica particular.

¹⁸ Carreras (1985), pp. 40-43, Tedde (1990), p. 212, para quien la afirmación de que la economía española no sufrió una depresión grave en los años de la Segunda República, «habría que matizarla con la consideración de un estancamiento sin síntomas de recuperación, perceptible sobre todo en los sectores secundario y terciario» y Comín (1987), p. 110.

14,2 por 100¹⁹. Dentro de estas cifras, la parte que correspondía a la inversión pública era relativamente pequeña, si bien habría contribuido a su crecimiento en los años del Directorio civil, pero el descenso de la inversión en 1931-1933, se debió a la caída de la inversión privada, pues en esos años la pública aumentó. Como media para el período 1926-1930 la inversión pública fue de 1,6 por 100 del GNB y entre 1931-1935 de 1,91; mientras que la privada, en esas mismas fechas y por los mismos conceptos habría pasado de 10,04 por 100 del GNB a 6,33²⁰. Carreras llegará a decir que la caída de la inversión privada se vio compensada en parte por la acción pública. Lo que resulta evidente con los datos aportados por este autor es que la mayor parte del GNB se destinaba al consumo y este, salvo el consumo privado en 1931, sí que mantuvo o aumentó las cifras respecto a los años anteriores. Además, en los años en que el consumo privado descendía de modo brusco –1931, 1933 y 1935– descendía en proporciones similares el Gasto, es decir que la mayor parte del Gasto se dedicaba al consumo, lo que manifiesta la incidencia de la agricultura sobre esta variable, al corresponderse estos años con los de malas cosechas²¹.

Como se verá más adelante, son también estos los años en los que se registró un mayor descenso y ruptura de tendencia, en el transporte de mercancías de las dos grandes compañías ferroviarias españolas. Aun con todo, me gustaría decir que, casi tan importante como es el conocimiento de la evolución de las variables macroeconómicas, lo es el conocimiento de la percepción que sobre la situación económica tenían los contemporáneos. Para ellos, la situación económica no era favorable. Tedde aporta el comentario efectuado por el servicio de estudios del Banco de España, cuando se referían a la rebaja de medio punto de los tipos de descuento propuesta por Chapaprieta en 1935, ellos desconfiaban de que esa medida «por sí sola va a ser la palanca que ponga en nueva marcha la paralización de la actividad económica»²². No quiero referirme a la política monetaria, sino al comentario sobre el estado en el que encontraban a la actividad económica. Esas impresiones tienen una enorme importancia, con independencia de lo que las reconstrucciones estadísticas puedan decir, pues eran con las que se desenvolvían los protagonistas de esta Historia. Por eso resulta interesante realizar un análisis más desagregado, como reconoce también Comín, pues sin duda muchos sectores o actividades concretas atravesaron por una etapa muy dura, es el caso concreto de las compañías ferroviarias, para quienes, en esta línea de las percepciones individuales, y analizando las posibles causas de la pérdida de tráfico a que me referiré escribían: «es innegable que la parte más importante se debe a la crisis económica influida, sólo ligeramente, por la crisis mundial y más intensamente por las circunstancias políticas porque viene atravesando nuestro país»²³.

¹⁹ Carreras (1985), pp. 22-23. Comín (1988), t. II, p. 798 afirma que «el progreso de una economía depende de lo que se destine a la inversión».

²⁰ Estas cifras proceden de las estimaciones de Carreras como ya he indicado. Recogen medias para esos años sobre los porcentajes de cada uno de los conceptos aludidos, cuya suma formaría el total de las inversiones o formación bruta de capital en el GNB. Carreras (1985), pp. 41-43.

²¹ Cfr. Comín (1987), pp. 109-114, y (1988), t. II, pp. 792-800.

²² Tedde (1990), p. 234. En términos similares se habían manifestado ante igual medida pensada en 1933.

²³ *Oficina Común de Estudios...*(1933), p. 151.

En los años de la República aumentó la producción agraria y la superficie cultivada y se redujeron las superficies dejadas en barbecho, respecto a los años de la Dictadura. Según Comín, esta serie de hechos contribuyen a explicar porqué se puede hablar, al calificar los años del período republicano, de estancamiento más que de gran depresión. Los progresos encaminados a incrementar la productividad fueron escasos, si bien el GEHR, como ya he indicado, rompió una lanza en favor del sector, mostrando algunos pequeños puntos luminosos en la creciente utilización de abonos y de abonos minerales, alguna mejoría en el parque de material agrícola, aunque ciertos sectores relacionados con la exportación vieron caer el valor de su producción –vid, olivo, frutales,...– descenso que incidirá también en el de las mercancías del transporte ferroviario.

Los datos facilitados por Carreras permiten reconstruir las tendencias de la actividad industrial. Como decía antes, quizá su ligera decadencia en estos años pudo incidir, de forma más violenta que por lo que ocurría en otros sectores, sobre la percepción de un clima de crisis en los contemporáneos. Clima que no era, ateniéndonos a las cifras macroeconómicas, del todo real. No voy a detenerme ahora en ello, bastará con indicar que se produjo una caída del índice de producción de las industrias básicas a partir de 1930 más clara que el descenso experimentado por el índice de la producción industrial y anterior al de este que comienza en 1931, con los consiguientes efectos en la explotación de las redes ferroviarias. Cuando sean examinados los cuadros de ingresos de las compañías se volverá sobre este tema.

La caída del comercio exterior de la década de los treinta fue otro factor que, aunque se desconozca su cuantía precisa, incidió en una reducción de determinadas expediciones de transporte. También aquí existieron diferencias entre unos productos y otros, mientras el vino, el aceite o el plomo experimentaron una caída mayor, la naranja o la almendra apenas la padecieron. La crisis de las exportaciones, que obedecía a las dificultades de la economía internacional y a las políticas proteccionistas de otros países, como Inglaterra, también obstaculizó las importaciones por los inconvenientes para obtener divisas, algunas de ellas imprescindibles para el normal funcionamiento de determinadas actividades –es probable, por ejemplo, que estas contracciones sean un elemento más para explicar la caída de las industrias básicas–.

2. EL REFLEJO DE ESTAS DIFICULTADES EN LA EXPLOTACIÓN FERROVIARIA

No me alejo del tema que da título a este trabajo como proceso de rescate de las compañías ferroviarias, al tratar de conocer, cuantos más aspectos mejor, de aquéllos que tienen que ver con lo que se consideran causas que explican por qué se plantea la nacionalización de estas empresas, concesionarias del servicio de transporte por ferrocarril.

En este período, en que se manifestaron de modo más rotundo los problemas económicos de las compañías ferroviarias, me parece que puede tener más interés efectuar, con los datos disponibles, un análisis de los ingresos y costes derivados de la explotación. Por eso he realizado una introducción al período algo más extensa que en otras ocasiones y por eso también separaré los datos de ingresos de los de costes agrupando los cuadros por compañías. Los datos de 1936 no son demasiado significativos al no recoger lo acontecido a lo largo de todo el año, sino sólo hasta el mes de julio. Este hecho constituye una nueva dificultad, al impedir el conocimiento de

la repercusión, en las economías de las empresas, del incremento de tarifas aprobado en 1934. Otra novedad respecto a capítulos anteriores es la de que introduzco las tablas con los datos de 1929, puesto que considero que en este caso, después de lo que ya ha sido explicado, tiene más importancia percibir los años de ensamblaje de los dos ciclos.

2.1. Los ingresos del tráfico. La actividad de transporte

En los cuadros 1 y 2 hay que fijar la atención en las columnas del producto bruto de la explotación, columna 11, y la contigua, columna 12 en el cuadro 1, y columnas 9 y 10 en el cuadro 2, donde se aprecia la caída en términos porcentuales de este producto de la explotación. Resumía muy bien Cabrera, hace ya algunos años, las dificultades a que me voy a referir: «Los transportes ferroviarios acusaron una situación en la que se interferían los problemas creados por el descenso del tráfico de mercancías y la competencia del transporte por carretera, la inseguridad provocada por las dudas en torno a la vigencia del Estatuto ferroviario de 1924 y el incremento en los costes derivados de la política de elevación de salarios y del precio del carbón nacional»²⁴. En fecha algo más reciente, Gómez Mendoza distinguía la existencia de una última fase en la evolución del tráfico de mercancías de las principales compañías ferroviarias que comenzaba en 1929: se produjo una «caída sostenida» del tráfico, a consecuencia, por un lado, de la debilidad de la demanda de transporte que dicho autor vincula a la crisis generalizada de la economía española, y por otra, a la creciente competencia del transporte por carretera que «logró arrebatar volúmenes cada vez más importantes de mercancías»²⁵. En un primer momento, esta competencia afectó sobre todo a los envíos de cortas distancias dada la agilidad del traslado por carretera, que permitía prescindir del transporte de las mercancías a las estaciones y de su almacenamiento en estas²⁶.

²⁴ Cabrera (1983), p. 88. Algunas páginas antes había reflejado Cabrera un descenso del movimiento de mercancías en el tráfico naviero, descenso en el que, en mi opinión, poco tuvo que ver la competencia con la carretera. Es probable que, en el caso de las compañías ferroviarias, a las cuales esta nueva modalidad de transporte afectó más que a las navieras, se esté exagerando la incidencia de la competencia de la carretera. En esa pérdida de mercancías y viajeros influyó, prioritariamente, la crisis general de la economía, aunque fuese ligera, pues a las empresas ferroviarias en estas circunstancias, les bastaba con poco. Por otro parte, como demuestra Comín, a lo largo de estos años se produjo un descenso en la matriculación de vehículos que se recuperó parcialmente a partir de 1934, sin alcanzar las cifras del Directorio civil, manifestación de que la crisis afectó también al motor de explosión, cfr. Comín (1988), t. II, p. 831.

²⁵ Gómez Mendoza (1989), p. 145.

²⁶ Gómez Mendoza (1989), pp. 140-145. Allí se refiere a que el automóvil, en el transporte de viajeros, no había sido serio competidor de las compañías ferroviarias en el primer tercio del siglo dadas las «deficiencias en el suministro de carburante y por el mal estado de los firmes, sólo dejó sentir sus efectos en los trayectos cortos», de manera que lo que se incrementaron, y se aprecia mejor en las mercancías, fueron los recorridos medios efectuados; por eso, no resultaría disparatado pensar, que la pérdida de mercancías que hubiese ocasionado la nueva modalidad de transporte se podría haber compensado en los ingresos por el incremento de los recorridos medios –que se calculan dividiendo las toneladas a un kilómetro entre el total de toneladas transportadas en un año–. Lo que verdaderamente tenía importancia eran los volúmenes de las mercancías. Realizo estos cálculos más adelante para viajeros y mercancías de Norte y MZA.

En este momento, voy a prestar mayor atención al descenso del tráfico de mercancías. Dada la dificultad que existe para evaluar las repercusiones de la competencia de la carretera, me fijaré, para su comparación, en aquellos sectores o subsectores más afectados por la crisis. La única estimación se debe a las propias compañías, quienes calcularon que, para el año 1931, la carretera había producido «pérdidas que se cifraban en 19 millones para el Norte y en 34 para MZA»²⁷. Si se comprueban los datos de los productos brutos de 1930 y 1931, esa reducción significaba, de hecho, que Norte culpaba del descenso íntegramente al transporte por carretera y MZA, en su mayor parte, lo cual no parece ser cierto, como se verá al tratar la crisis de la producción.

Norte experimentó un aumento de sus productos brutos todavía en 1930, pero a partir de entonces conoció una pérdida continua en el transporte de mercancías, produciéndose, muy probablemente, situaciones de exceso de capacidad de transporte, con las pérdidas consiguientes. Tedde analizó las pérdidas más significativas de Norte y de MZA, aunque para el estudio de esta segunda me sirva del material recopilado por Anes. Para el primero de estos autores, entre 1931 y 1933 los ingresos de los productos metalúrgicos desplazados por Norte experimentaron una caída, del 28,8 por 100; en los productos químicos fue del 14,8 por 100 y en los vinos del 16,1 por 100²⁸. El incremento del producto bruto que se observa en 1934 es tan sólo un espejismo, pues no obedece a ninguna recuperación de tráfico, sino a la autorización aprobada ese año para elevar las tarifas. Las pérdidas de viajeros, aunque con un ritmo más suave, también llegaron; de forma más evidente en 1934, donde de nuevo el incremento de los resultados no se debe al aumento del número de viajeros, sino al de las tarifas. Entre 1930 y 1934, se produjo un aumento, como detectase Gómez Mendoza, en el recorrido medio de los viajeros que pasaron de 64,4 km. a 70,1 km. en ese margen temporal. Para las mercancías esta variable evolucionó entre 1930 y 1935 dentro de esa misma tendencia, pues pasó de 154,0 km. a 165,8 km.; o lo que es lo mismo, el número de toneladas transportadas a un kilómetro creció más que el número absoluto de toneladas transportadas. En efecto, los recorridos medios aumentaron, el ferrocarril se impuso en los desplazamientos más largos, pero pesó más la pérdida, en cifras absolutas, de las unidades de transporte –viajeros y mercancías–. Entre 1929 y 1935 la caída de los productos brutos, fue del 10,68 por 100, que se corresponde con una pérdida aproximada de mercancías de la pequeña velocidad del 24,6 por 100 en esos mismos años. Si lo que se calcula es la tasa de crecimiento medio anual del producto bruto a lo largo de esos mismos años, el resultado es -1,8 y para las mercancías de -4,6 por 100. Pérdidas que se produjeron de forma continuada y brusca, y en unas circunstancias generales de crisis económica y de severa inquietud ante el futuro jurídico del ferrocarril.

²⁷ *Oficina Común de Estudios...*(1935a), p. 13.

²⁸ Tedde de Lorca (1978), pp. 230-231 y Anes (1978), pp. 435-450.

CUADRO IV. 1 INGRESOS EN NORTE 1929-1936

AÑOS	Nº VIAJEROS	PRODUCTO PTS. A	VIAJEROS/KM	MERCANCÍAS GV TONELADAS	MERCANCÍAS GV. PTS. B	MERCANCÍAS PV TONELADAS	MERCANCÍAS PV. PTS. C	TN PV/KM	VARIOS PTS. D	INTERESES, COMISIONES, D'	P. BRUTO A+B+C+D+E	% E SOBRE 1929
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	
1929	22.103.197	81.765.490	1.466.964.713	270.663	35.453.417	14.891.071	250.799.055	2.273.193.461	3.733.877	3.770.449	375.522.290	100
1930	23.417.204	83.910.816	1.509.321.812	263.885	34.443.273	14.972.914	256.203.260	2.306.119.137	3.938.178	2.589.179	381.084.707	101,4
1931	22.461.113	75.690.317	1.442.280.278	249.857	33.447.548	14.030.422	246.858.251	2.226.468.717	3.723.090	1.331.472	361.050.680	96,1
1932	22.456.100	72.373.942	1.412.617.428	254.076	34.946.143	13.708.248	240.477.166	2.175.349.714	3.399.315	1.459.701	352.656.269	93,9
1933	22.108.250	73.622.378	1.428.491.176	217.240	30.292.400	12.830.663	229.240.650	2.063.235.439	3.258.040	1.953.111	338.366.580	90,1
1934	20.292.072	74.087.292	1.422.829.927	284.509	32.095.970	11.743.467	239.330.230	1.976.539.835	2.996.872	1.833.332	350.343.698	93,3
1935	73.920.924	1.392.107.796			27.181.215	11.224.988	226.413.159	1.862.216.622	4.709.677	3.175.913	335.400.891	89,3
1936	38.893.144				20.034.286		133.831.129		1.964.104	269.432	194.992.098	51,9

Fuente: Para los cuadros 1, 2, 4 y 5, Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. IV.

Norte y MZA tuvieron vidas paralelas en muchos aspectos. En estos años, la proximidad entre ambas se acentuó si bien la situación, al contrario de lo que había ocurrido hasta entonces, fue algo más dura para la de Atocha. Ya he dicho que padeció antes las consecuencias del cambio de coyuntura. En el cuadro 3, tomado de Anes, se dispone de un mayor desglose por mercancías, lo cual permitirá un análisis, algo más profundo. En este caso, la pérdida de unidades de transporte fue tan notable que apenas se aprecian los efectos del aumento de las tarifas. La evolución de los recorridos medios es similar, pero no idéntica, a la estudiada para Norte. En MZA, el recorrido medio de viajeros se redujo, desde 54,95 Km. en 1929 a 50,52 Km. en 1935; eran cifras más bajas, en años normales, a las que se observan para el caso anterior, probablemente como consecuencia del peso que tuviese la red catalana en el transporte de viajeros en los núcleos industriales y más poblados, que servía dicha compañía, donde serían más frecuentes desplazamientos de cortas distancias y, por tanto, más afectados por la competencia del automóvil. Las mercancías experimentan una evolución casi idéntica, pasando, en esos mismos años de 158,32 Km. a 166 Km. Sin embargo, la reducción de su producto bruto estuvo próxima al 20 por 100 y la del tráfico de mercancías en la pequeña velocidad fue del 29,1 por 100. Cifras más altas que las calculadas para Norte y en un ritmo continuo y muy brusco, que se pone más de manifiesto al calcular las tasas de crecimiento medio anual entre 1929 y 1935, para las mercancías y los productos brutos, en el primer caso el porcentaje de pérdidas fue de -5,5 y en el segundo de -3,4.

CUADRO IV. 2 INGRESOS EN MZA 1929-1936

AÑOS	Nº VIAJEROS	PRODUCTO PTS. A	VIAJEROS/KM	MERCANCÍAS GV. PTS. B	MERCANCÍAS PV TONELADAS	MERCANCÍAS PV. PTS. C	TN PV/KM	VARIOS PTS. D	P. BRUTO A+B+C+D= E	% E SOBRE 1929
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	
1929	29.669.871	88.988.902	1.630.424.200	31.484.086,77	12.687.861	203.562.171,33	2.008.773.727	5.285.312	329.320.471,54	100
1930	29.225.149	85.091.788	1.558.693.755	29.275.573,54	12.303.880	200.322.881,79	1.978.644.611	5.761.014	320.451.257,13	97,31
1931	27.865.042	74.886.266	1.403.215.340	27.738.019,13	11.121.463	185.103.035,91	1.837.293.566	5.835.001	293.562.323,38	89,14
1932	28.647.252	74.667.904	1.425.763.228	29.064.518,77	10.931.110	183.749.588,24	1.814.988.922	5.292.342	292.774.353,93	88,90
1933	28.816.535	74.482.747	1.424.457.347	24.751.660,00	10.784.676	181.945.469,25	1.800.271.984	4.966.749	286.146.626,23	86,89
1934	27.097.977	72.949.943	1.338.802.597	24.588.776,00	10.082.042	180.546.940,98	1.707.579.442	4.645.015	282.730.675,95	85,85
1935	26.241.780	74.673.989	1.325.935.879	21.227.899,00	8.992.441	166.691.435,69	1.498.806.991	3.534.086	266.127.411,26	80,81
1936									139.870.010,60	42,47

En el cuadro 3, se perciben con más detalle las dificultades de MZA y, de admitir una relación del transporte ferroviario con la coyuntura general de la economía, también se podrán percibir de modo indirecto los efectos de la crisis en algunas actividades. De todas las mercancías expuestas, tan sólo los carbones vegetales y las frutas y legumbres frescas más los tubérculos, obtuvieron saldos levemente positivos entre 1929 y 1934; el

resto perdieron importancia, con variaciones, a lo largo de estos mismos años. Muy similar, con alguna pequeña modificación, es la evolución de la recaudación en esas materias, ya que si la caída del tonelaje había sido débil, podía quedar compensada por el incremento en las tarifas de mayo de 1934.

La reducción de las mercancías de pequeña velocidad fue del 29,1 por 100; ordenando por productos la primera clasificación corresponde a aquellas mercancías cuya pérdida media fue superior a esta cantidad que, a su vez, ordenaré de forma decreciente. Así, se encuentran los *minerales plomizos, cobrizos y de hierro, sulfuros y manganesos*, en primera posición, por detrás otros minerales, aquellos que figuraban como *plomo y otros metales*, después los *hierros, aceros y maquinaria*, a continuación los *materiales de construcción* y las *maderas de construcción* y, por último, los *materiales textiles en bruto*. Voy a detenerme brevemente en ellos. Con una salvedad, sus descensos fueron continuos, no existen altibajos. Desde 1930 hasta 1934, no dejan de perder tonelaje. La salvedad, muy leve, la constituye la pequeña recuperación en 1933 y 1934 que experimentan los minerales plomizos. Por otra parte, resultan suficientemente significativos los sectores que se ven afectados: minería, siderurgia, metalurgia y construcción de maquinaria y la construcción. La dificultad está en compaginar las denominaciones utilizadas por la compañía, con las clasificaciones más al uso hoy en día; por ejemplo, los materiales textiles en bruto, probablemente comprenderían la lana, pero desconozco si incluían otros artículos. Estas primeras conclusiones reflejan las que se derivan de los trabajos realizados por Carreras y de los esfuerzos de síntesis que debemos a Comín²⁹. Se percibe, por tanto, la crisis que afectó a las industrias básicas y de bienes de equipo, la incidencia de la crisis internacional en la minería no energética, importante en la red de MZA, al servir sus vías de salida de algunos de estos minerales. Para lo que aquí interesa, la explicación de la crisis de resultados de las empresas ferroviarias se encuentra en las dificultades de todos estos sectores, aunque no es exclusiva. Puede intuirse, del mismo modo, el leve descenso de la producción de carbón mineral, si bien este habría comenzado en 1931, aunque MZA transportó más carbón en 1932 que el año anterior, para después caer³⁰. En este caso se percibe de modo más claro el significado del incremento de las tarifas, puesto que las cantidades transportadas en 1933 y 1934 fueron idénticas.

El estancamiento de la actividad industrial y la crisis en alguno de sus componentes, encontraron reflejo en las dificultades de las empresas de transporte ferroviario. Si las columnas 12 y 18 del cuadro 3, que recogen el transporte del algodón en rama, y los tejidos, calzados y sombrerería, se consideran como imagen de lo que acontecía en las industrias de consumo, queda patente la diferente intensidad con que las dificultades de los treinta afectaron a las industrias de bienes de consumo y a las de bienes de equipo, en detrimento de estas últimas. Lo mismo ocurre con la caída de los materiales textiles en bruto: si estos son identificados mayoritariamente con la lana, se podría pensar en una posible decadencia de estas manufacturas, a pesar del incremento de la cabaña ganadera entre 1929 y 1935. La evolución de las dos partidas anteriores resulta muy poco estable y escasamente significativa, como para extraer conclusiones: en la

²⁹ Comín (1987), pp. 116-123 y (1988), t. II, pp. 813-832.

³⁰ El propio Comín, algunas páginas más adelante, siguiendo los trabajos de Coll, ofrecerá una cronología de la crisis del carbón que se adecua mejor a su evolución como mercancía ferroviaria.

recuperación de los tejidos en 1934, por ejemplo, no se detecta la incidencia de los aumentos de los salarios hasta 1933, ya que en 1934 se produjo un descenso de los salarios reales, lo cual habría incidido en una merma del consumo³¹. Aunque con precauciones, sí se podría decir que, a través de las cifras de transporte presentadas, se observa que la crisis industrial de los treinta hizo caer más la producción de las industrias de bienes de inversión que la de bienes de consumo³², al igual que sucedió en otros países. Junto a esto, se aprecia la caída de algunas de las mercancías más específicas del comercio de exportación, tal y como señalé en el apartado anterior: aceite de oliva, plomo y otros minerales, vinos, por ceñirme a aquellos artículos para los que están disponibles referencias más precisas³³. Como se ha visto, las conclusiones que se derivan de los datos ofrecidos por Tedde para Norte son idénticas a las que han sido estudiadas para MZA.

La crisis en la construcción, a la que ya aludiese Prieto en 1932 tratando de ofrecer explicaciones sobre la crisis que estaban atravesando las empresas siderúrgicas, se pone en evidencia ante las pérdidas que se vislumbran en las columnas 13 y 14, de maderas y materiales de construcción³⁴.

También se advierten las dificultades que sufrieron durante algunos años los productos agrarios. Es muy clara la incidencia de las malas cosechas de cereales en los años impares del período. Si bien, en todas estas mercancías cuya caída fue inferior a la media, la evolución, en los pocos años mostrados, no resulta regular. Comín recoge, por ejemplo, una posible situación de saturación del mercado de vinos en los años de la República, con la consiguiente paralización en la extensión de viñedos y otras dificultades de los alcoholes que también tienen su eco en el descenso que se observa en la columna 19 correspondiente al tráfico. Similares proporciones sucedieron en el tráfico de aceites, columna 1, importante para la red antigua de MZA y que se corresponde igualmente con su menor crecimiento a partir de 1930, consecuencia probable de su caída en el comercio exterior a partir de la crisis de 1929. Sin embargo, las mercancías englobadas en las frutas y legumbres frescas y tubérculos, columna 8, fueron de las pocas que experimentaron crecimiento, alcanzando su máximo en 1933, aumento derivado por un lado de la expansión de superficies destinadas a estos productos desde 1922, y, por otro, del incremento de su demanda que no cayó tampoco a partir de 1930³⁵.

Existen otras clasificaciones de mercancías que engloban productos agrarios, cuyo análisis se hace más complejo por lo que pudieran abarcar, y hay que ser más cautos, en

³¹ Comín (1988), t. II, p. 827.

³² Comín (1988), t. II, p. 823.

³³ Pueden consultarse los cuadros que incluye Cabrera (1983), pp. 123-125, sobre los principales productos de importación y exportación.

³⁴ Referencia de una contestación en Cortes tomada de Comín (1988), t. II, p. 1052. Cfr. igualmente los cuadros y referencias que recoge Cabrera (1983), pp. 99-102, sobre la crisis de la construcción, el descenso de las licencias de obras y viviendas en Madrid y Barcelona y su recuperación a partir de 1935. Se refiere a ella Palafox (1991), tanto en las páginas en que estudia los años republicanos, como en las de la conclusión.

³⁵ Cfr. Comín (1988), t. II, pp. 800-813.

las afirmaciones. Es posible intuir la pérdida de importancia de la producción de arroz, pero ya se ve que su partida va acompañada con la de las legumbres secas y semillas, de difícil caracterización. Similares conclusiones se obtienen de la contemplación de la columna de las harinas, los forrajes y los piensos, su reducción es de las más débiles del período, e incluso no sería tal si se separase lo acontecido en 1934, lo cual no encaja con facilidad en la pérdida de importancia de los cereales. Sí, si se tiene presente que el trigo incrementó, respecto a otros cereales, su producción en estos años, pero también se redujo la superficie destinada a los forrajes, en cualquier caso son comparaciones más difíciles de aclarar. También sería de agradecer una mayor especificación en la columna 2 que acoge a los abonos, aunque es sabido que su uso –en cualquiera de sus formas– se estancó durante la República; su transporte se redujo a partir de 1930, si bien en 1934 se produjo una relativa recuperación.

CUADRO IV. 3 PRINCIPALES MERCANCÍAS TRANSPORTADAS POR MZA E INGRESOS OBTENIDOS (miles de Toneladas y de Pts.)

Años	Aceites vegetales y animales (1)	Abonos (2)	Azúcar, conservas, coloniales, especias, pastas alimenticias, frutas secas y salazones (3)	Carbón vegetal (4)	Carbón mineral (5)	Cereales (6)	Materiales textiles en bruto (7)	Frutas y legumbres frescas, tubérculos (8)	Legumbres secas, semillas y arroz (9)	Harinas, forrajes y piensos (10)
1929 Tm.	189,6	941,7	416,0	232,5	978,0	825,3	176,3	870,3	189,5	763,0
1929 pts.	4.450,3	9.947,5	10.724,9	4.296,0	14.421,5	13.666,9	3.886,2	11.789,4	3.975,6	13.794,5
1930 Tm.	216,6	980,3	372,8	237,6	923,5	803,1	166,9	1.169,8	171,0	780,2
1930 pts.	4.562,8	10.579,9	10.075,5	4.941,1	14.170,1	13.621,4	4.027,4	15.996,8	3.923,9	14.734,2
1931 Tm.	169,6	921,3	341,1	199,2	834,7	762,6	130,3	1.117,8	160,8	784,2
1931 pts.	3.895,2	9.608,2	9.337,6	4.357,3	12.683,8	14.452,7	3.150,3	15.264,5	3.988,4	15.552,7
1932 Tm.	200,9	866,3	387,0	230,3	879,6	816,6	129,7	1.141,6	174,7	770,0
1932 pts.	4.848,2	9.574,2	9.870,9	5.022,6	13.458,3	16.069,4	3.143,0	14.157,3	4.182,5	14.282,3
1933 Tm.	189,1	851,5	350,0	250,1	796,9	721,1	127,0	1.187,2	142,8	786,3
1933 pts.	4.544,2	9.867,2	8.962,0	4.877,8	12.104,2	12.857,3	2.602,2	16.587,4	3.459,4	14.782,7
1934 Tm.	151,5	884,9	304,0	253,0	796,9	624,4	113,9	1.068,9	157,5	726,4
1934 pts.	3.751,0	10.002,8	8.795,9	5.233,9	14.004,3	11.906,8	2.635,5	16.034,4	3.854,4	14.068,1
% caída Tm.	20,09	6,03	26,92	108,82	18,52	24,34	35,39	122,82	16,89	4,80
% caída pts.	15,71	100,56	17,99	121,83	2,89	12,88	32,18	136,01	3,05	101,98

Años	Hierros, aceros y maquinaria (11)	Algodón en rama (12)	Madera de construcción (13)	Materiales de construcción (14)	Minerales plomizos, cobrizos y de hierro, sulfuros y manganesos (15)	Plomo y otros metales (16)	Sal (17)	Tejidos, calzado y sombrerería (18)	Vino y licores (19)	miles de Tm y de Pts. TOTAL POR AÑOS
1929 Tm.	343,4	22,3	367,3	1.442,9	391,7	116,4	76,0	190,4	1.031,2	9.563,8
1929 pts.	7.066,1	366,9	5.729,3	17.489,5	4.423,3	2.260,8	1.490,8	5.412,5	21.144,0	156.336,0
1930 Tm	319,2	18,8	356,6	1.169,8	278,6	104,7	83,9	189,6	961,3	9.304,3
1930 pts	6.736,2	321,9	6.253,0	14.139,2	2.929,2	1.851,9	1.648,7	5.460,5	19.282,4	155.256,1
1931 Tm	244,6	24,6	283,8	1.038,0	162,2	90,4	76,9	162,6	855,3	7.360,0
1931 pts	5.439,2	362,3	5.464,6	12.051,2	2.727,8	1.898,7	1.626,5	5.173,3	17.453,8	144.488,1
1932 Tm	217,1	22,7	256,4	988,2	100,8	76,2	74,2	176,0	848,0	8.356,3
1932 pts	4.701,6	337,2	4.736,6	10.821,1	1.735,6	1.519,6	1.571,2	5.472,9	17.773,2	143.277,7
1933 Tm	201,0	22,4	236,9	888,9	108,9	63,8	71,9	169,3	999,4	8.164,5
1933 pts	4.283,5	325,7	4.100,1	10.453,1	1.361,8	1.150,5	1.424,8	5.280,6	21.768,8	140.793,3
1934 Tm	182,2	21,4	228,7	805,9	114,7	48,9	63,6	179,3	806,2	7.532,3
1934 pts	4.025,3	310,8	3.944,6	10.224,3	1.547,7	1.214,2	1.223,6	5.551,9	18.649,9	136.979,4
% caída Tm.	46,94	4,04	37,73	44,15	70,72	57,99	16,32	5,83	21,82	21,24
% caída pts.	43,03	15,29	31,15	41,54	65,01	46,29	17,92	102,58	11,80	12,38

Fuente: R. Anes (1978), pp. 506-507 y elaboración propia.

Nota: Aquellas cantidades que aparecen por encima de 100 en las filas en que se recoge el porcentaje de caída, significan, como es obvio, que no hubo reducción sino incremento.

2.2. Los Costes de Explotación. Un planteamiento tradicional para lograr su reducción

Los costes de explotación revistieron una menor incidencia porque los problemas graves para las empresas llegaron por el descenso de las recaudaciones. Esto fue así, a pesar de que las empresas, de cara a la opinión pública, presentasen los costes sociales de la política republicana como una de las causas de los bajos resultados obtenidos. No existieron diferencias de costes de explotación reseñables respecto a los años anteriores. Es probable que cambiase la importancia relativa de algunas partidas, pero carezco de datos suficientes para afirmarlo categóricamente. Sin embargo su estudio es también fundamental en el conocimiento de las empresas y de él se derivarán también conclusiones de importancia. Los cuadros correspondientes muestran que no se produjo un incremento sostenido y significativo de los costes.

CUADRO IV. 4 COSTES EN NORTE 1929-1936

AÑOS	PERSONAL, MATERIAS PTS. X (1)	PENSIONES PTS. Y (2)	TOTAL X+Y=W (3)	COMISIONES PTS. M (4)	TOTAL COSTES W+M=Z (5)	PRODUCTO NETO E-Z=V (6)	CARGAS FINANCIERAS F (7)	PRODUCTO LÍQUIDO PTS. V-F (8)	COEFICIENTE DE EXPLOTACIÓN% W/E-D' (9)
1929	265.919.541	6.678.010	272.597.551,41	5.399.285	277.996.837,00	97.525.453,10	82.419.057,41	15.106.395,69	73,32
1930	273.583.257	7.089.418	280.672.676,06	2.654.101	283.326.778,05	97.757.929,60	82.401.783,29	15.356.146,31	74,15
1931	272.529.043	7.575.409	280.104.453,09	851.609	280.956.063,03	80.094.617,75	82.414.192,88	-2.319.575,13	77,86
1932	260.441.346	8.166.947	268.608.294,04	1.162.278	269.770.572,20	82.885.697,28	82.359.784,02	525.913,26	76,48
1933	260.302.853	9.119.722	269.422.575,98	466.108	269.888.684,86	68.477.885,65	82.364.969,45	-13.887.083,80	80,08
1934	267.476.958	9.990.361	277.467.319,43	398.976	277.866.296,19	72.477.402,67	82.353.004,06	-9.875.601,39	79,61
1935	263.209.177	10.722.858	273.932.036,29	197.139	274.129.175,43	61.271.715,71	62.058.426,08	-786.710,37	82,45
1936	167.160.549	7.855.034	175.015.584,43	146.289	175.161.873,84	19.830.224,48	83.662.387,51	-63.832.163,03	89,87

CUADRO IV. 5 COSTES EN MZA 1929-1936

AÑOS	PERSONAL, MATERIAS (1)	PENSIONES (2)	TOTAL COSTES (3)	PRODUCTO NETO (4)	CARGAS FINANCIERAS (5)	PRODUCTO LÍQUIDO (6)	COEFICIENTE DE EXPLOTACIÓN % (7)
1929	220.435.842	5.052.076	225.487.918	103.832.553	78.864.211	24.968.342,54	68,47
1930	221.379.803	5.557.458	226.937.261	93.513.996	80.214.946	13.299.050,13	70,81
1931	212.204.766	5.974.628	218.179.394	75.382.929	81.491.855	-6.108.926	74,32
1932	211.446.148	6.433.959	217.880.107	74.894.247	80.126.999	-5.232.752	74,41
1933	222.885.129	6.867.113	229.752.242	56.393.363	79.362.262	-22.968.899	80,29
1934	228.456.065	7.318.199	235.774.264	46.956.411	66.703.893	-19.747.482	83,39
1935	221.144.271	8.151.705	229.295.976	36.831.435	55.050.861	-18.219.426	85,83
1936	131.261.882	5.262.987	136.524.869	3.345.142	21.887.891	-18.542.749	97,61

Es cierto, y así lo refleja Comín y la bibliografía al uso, que existió una política laboral y salarial durante el primer bienio que pudo incrementar los costes de las empresas. Trataré algunas cuestiones más sobre el particular, si bien ahora interesa centrarse en los costes de la explotación. Las dos empresas presentan una evolución casi idéntica y es significativo que en el primer bienio los costes de explotación se redujeran. Esto no significa que no se incrementaran los costes derivados de los compromisos laborales, sino que, o se redujeron otros, o se desatendieron algunas otras partidas. De forma que los resultados negativos de explotación, deducidas las cargas de las obligaciones hipotecarias, son el fruto de la pérdida de mercancías. Según la información recogida por la Junta Superior de Ferrocarriles los resultados son los ya ofrecidos, a diferencia de los que publicase R. Anes³⁶. Tampoco es fácil encontrar las similitudes de las cifras de Anes con las fuentes que publica en esa misma obra Tedde, quien, en lo referente a los costes, introduce las cuentas de explotación de la compañía del Norte, con una mayor desagregación de la que se ofrecía en el cuadro 4, y que podemos comparar con mis datos; en lo fundamental coinciden, si bien las diferencias más importantes se encuentran en el volumen total de los costes, probablemente porque sume a los de explotación los intereses y amortización de obligaciones³⁷. Las fuentes publicadas por este autor permiten un conocimiento más detallado de esa partida que aparece encabezada con el título genérico de *Personal, materias* en el cuadro 4.

³⁶ Anes (1978), p 447. Ni en los productos netos, ni en los líquidos existe coincidencia.

³⁷ Tedde de Lorca (1978), p. 299.

CUADRO IV. 6 CUENTA DE EXPLOTACIÓN DE NORTE 1929-1936 (Millones de Pts)

CONCEPTO	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936-39
DIRECCIÓN	7,0	7,3	7,4	7,3	7,1	8,3	8,2	24,2
EXPLOTACIÓN	86,3	90,0	90,6	87,4	87,3	87,6	88,8	125,3
Servicio central	3,9	4,0	4,2	3,8	4,8	5,1	3,9	
Trenes	17,7	19,2	19,3	18,6	17,7	18,6	18,5	
Estaciones	53,9	55,9	56,1	54,2	54,6	53,2	52,4	
Tráfico y reclamaciones	4,9	4,7	4,8	4,6	3,7	3,9	4,0	
Intervención	5,9	6,2	6,2	6,2	6,4	7,8	10,0	
Transportes interrupción de vía								
MATERIAL Y TRACCIÓN	123,7	129,1	127,6	126,3	128,7	133,3	130,0	244,4
Servicio central	1,3	1,3	1,4	1,3	1,2	1,2	1,0	
Tráfico (personal)	33,2	34,5	34,8	34,1	34,2	35,0	34,3	
Tráfico (material)	55,6	60,5	60,4	61,4	63,1	63,5	59,8	
Reparación material tracción	12,2	12,0	11,3	10,6	10,7	12,1	10,9	
Reparación material móvil	21,4	20,8	19,7	18,9	19,5	21,5	24,0	
VÍA	46,2	43,9	44,0	36,8	34,9	35,6	34,0	62,6
VARIOS	1,2	1,3	0,8	0,6	0,5	0,7	0,6	
INTERESES, CAMBIOS, COMISIONES	1,1	0,9	0,7	0,3	0,1	0,2	0,2	
INTERESES Y AMORTIZACIÓN ANTICIPOS MATERIAL	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	22,3
GASTOS DOMICILIACIÓN VALORES	0,2	0,1	0,1	0,1				
ATRASOS JORNADA 8 HORAS	1,6	2,0	2,2	2,2	2,1	2,0	0,5	6,7
TOTAL	273,1	280,4	279,2	266,8	266,5	273,5	268,1	485,5
Junta Superior de Ferrocarriles	277,9	283,3	280,9	269,7	269,8	277,8	274,1	
Diferencia	4,8	2,9	1,7	2,9	3,3	4,3	6,0	

Fuente: P. Tedde de Lorca (1978), p. 299 y elaboración propia.

No es que aclare demasiado las cosas, pero esta es la información disponible. No permite, por ejemplo, descubrir el verdadero significado de los costes de personal. Existen otras dos partidas que no he incluido al figurar sin ninguna cantidad: *Anualidad renovación vía y material* y *Amortización material*. Es probable, como indicaba en el primer capítulo, que no se amortizase, pero también lo es que estas partidas no fuesen las que mejor pudieran aclarar este particular. Al menos sí permite confirmar las conclusiones a las que aludía; es decir, se produjo una reducción de los costes de explotación a partir de 1930, en el momento en que el tráfico ferroviario había iniciado su caída. No parece que esa reducción de los costes viniera por el consiguiente abaratamiento de la explotación al reducirse el tráfico, pues los dos servicios más estrechamente vinculados con el tráfico, *Explotación* y *Material y Tracción*, no fueron los que conocieron un descenso más acusado y prolongado. Esto sí sucede en el Servicio de *Vía*, en el que se experimenta la reducción más brusca. Este servicio era el de atención de la vía y otras obras relacionadas con el tendido de la red. Sus descensos se corresponden básicamente con el descenso del total de los costes de explotación; reflejo parcial, sin duda, de la incapacidad para mantener las inversiones. Sobre los costes de personal, poco aporta esta cuenta de explotación, pues tan sólo aparecen desglosados en uno de los servicios, el de *Material y Tracción*. Su aumento más significativo se habría producido entre 1929 y 1930, para después mantenerse sin cambios relevantes a lo largo del primer bienio republicano. Y es que, de existir un aumento significativo de los costes, este se produjo, en las dos compañías estudiadas, en 1930 y en 1934. Así lo

revela alguna de las escasas referencias documentales disponibles para la época.

En el primero de esos años, todavía se obtuvieron beneficios, aunque el comportamiento de Norte fue diferente al de MZA, dado que esta compañía ya sintió un descenso en las recaudaciones de la explotación. ¿Existe alguna explicación para esta alteración? La cuestión invita a dudar de la incidencia real en la crisis ferroviaria, al menos en este año concreto, de la competencia del transporte por carretera, pues no es fácil encontrar el motivo por el que este pudo afectar a una empresa y no a otra; no digo que no existiese competencia de la carretera, digo, por una parte, que es imposible por ahora medir con exactitud su incidencia, y, por otra, que fue la explicación más cómoda de las empresas ferroviarias, como argumentación cara al Estado para obtener de este algunas ventajas, en teoría para poder competir con más igualdad. ¿Dónde puede estar entonces la explicación? Es probable que haya que buscarla en la desigual periodización de la crisis económica general, respecto a determinados productos o actividades, que estuviesen localizadas en zonas de influencia de la red de MZA y para las que Norte tuviese una baja cuota de mercado. El hecho es, como se deduce de los cuadros de ingresos de una y otra, que mientras que MZA perdió, en 1930 respecto a 1929, recaudación de viajeros y de mercancías a pequeña velocidad, Norte los ganó, en corta medida, pero lo suficiente para que los productos brutos de una y otra evolucionasen de modo dispar.

Con los datos disponibles de MZA, las mercancías que perdieron tráfico en 1930 respecto a 1929, en pesetas, fueron las siguientes: Azúcar, conservas, coloniales, especias...; carbón mineral; cereales; hierros, aceros y maquinaria; materiales de construcción; minerales plomizos, cobrizos, ...; plomos y otros; y vinos y licores. ¿Dónde pueden encontrarse las causas de la diferencia de comportamiento? Podría decirse que en cualquiera, que resulta casi imposible definirse y que, en consecuencia, lo que pueda aportar habrá de ser considerado como punto de partida para ulteriores investigaciones.

En una circular dirigida por el director general de MZA a los diferentes servicios de la compañía a principios de 1931, se esgrimían como posibles causas de la reducción del tráfico detectada, además de la competencia de los transportes por carretera, «la crisis general de producción, la especial del campo andaluz que tan directamente nos afecta, la reducción de las obras públicas, etc.»³⁸. La explicación de Maristany poco aclara para diferenciar a las dos empresas. Los aceites no perdieron tráfico en 1930, sí en 1931, pero la circular está analizando los datos de 1930 y los pocos que pudiera disponer de 1931; los cereales sí, pero relativamente poco, unos 0,22 millones de pesetas; el resto de las dificultades serían comunes para ambas. Los descensos más importantes en este año se produjeron en los minerales no energéticos, los materiales de construcción y los vinos y licores. Es en minerales, vinos y pasajeros donde podrían estar las diferencias entre Norte y MZA.

³⁸ C/24/63 “Circular a los diferentes servicios de la compañía”, 11 de marzo de 1931.

Es preciso volver expresamente sobre los costes. Para ello, hay que prescindir de las ideas que las empresas ferroviarias expusieron a la opinión pública en estos años³⁹. Es suficientemente significativo que, en esta época surja, la *Asociación General de Transportes por vía férrea*, favorable a las empresas privadas, que desde enero de 1933 publicó mensualmente un *Boletín de la Asociación*⁴⁰, en el que se reflejaba la opinión de las empresas sobre los temas que estaban en la mesa de negociación: coordinación de transportes, cuestiones jurídicas, las comisarías del Estado, la electrificación y los automotores, la unificación del material, comparaciones con otros países en todos estos temas...⁴¹. También aparecieron la *Oficina común de estudios de las compañías del Norte y MZA*, en cuyas publicaciones se recopilaba legislación, se analizaban proyectos del Estado o se exponían las causas que explicaban el problema ferroviario⁴²; la *Unión Nacional Económica*, creada por Norte y MZA, pero en unión de otras empresas y asociaciones, que combatió contra las cuarenta horas semanales y reclamó la no intervención del Estado en la actividad económica.

Con esta advertencia abordo el estudio de los principales costes de la explotación. En MZA y en Norte sucedería algo similar. Pronto se dieron cuenta de que, por las dificultades económicas generales y por las que conllevaba un aumento de las tarifas, lo que les quedaba a su alcance era «actuar sobre los gastos»⁴³. Esta circular no tiene desperdicio, es de un interés histórico y económico indudable por lo que refleja de planteamiento y reacción ante las dificultades, por el modo de transmitir las decisiones de la dirección a los mandos intermedios y trabajadores, puesto que para llevarlo a cabo se necesitaba del concurso de todo el personal, y por los aspectos referidos a la organización que resultan. La primera de las medidas fue la supresión de algunos trenes y la solicitud a los inspectores del Servicio de Movimiento para que no se pusiesen en circulación más que los trenes absolutamente imprescindibles, aprovechando al máximo la capacidad de arrastre de las máquinas, para lo cual se instaba, más adelante, a revisar la capacidad de arrastre que se había fijado para las locomotoras por si podía aumentarse. Debían evitarse los desplazamientos en vacío del material e, igualmente, se hacía referencia a que sobraba material para efectuar la explotación ante la ausencia de mercancías, típica manifestación de crisis para una empresa, el exceso de capacidad. Como parece evidente, esta propuesta exigía un mayor esfuerzo de coordinación entre los servicios para aprovechar siempre al máximo todo el material: por eso, las llamadas al celo de los trabajadores para que contribuyesen en ese empeño son constantes. De ahí que, desde las primeras líneas, se aclarase que no se trataba «de buscar mediante economías una amplia remuneración a los capitales invertidos (...) sino que se trata de evitar que lleguen a ser insuficientes los ingresos de la explotación para atender los

³⁹ Tendría interés un estudio específico de los esfuerzos efectuados por las empresas, en general, para atraerse a la opinión pública, mucho más denodados ante estas dificultades.

⁴⁰ Tengo localizados 33 títulos diferentes.

⁴¹ Cfr. Cabrera (1983), p. 88, en donde señala las presiones de esta asociación para que el Estado negociase desde el Estatuto de 1924 el posible rescate, mientras debía concedérselas mayor flexibilidad en la fijación de las tarifas y libertad para acudir al mercado de capitales. Blas Vives, del Consejo de Administración de MZA desde julio de 1931, era el consejero-delegado de la Asociación.

⁴² De la que he localizado seis publicaciones que aparecen citadas en la bibliografía final.

⁴³ C/24/63 “Circular a los...”

gastos, las pensiones y los compromisos hipotecarios». Se da noticia de algunas supresiones de servicios de viajeros que se habían realizado: los expresos entre Sevilla y Badajoz, los expresos entre Valladolid y Ariza, y los correos expresos de Alicante entre Madrid y La Encina, por su escasa utilización; se iba a suprimir el expreso entre Barcelona y Tarragona, ya que Norte –se ve que adoptaron medidas similares aunque por el momento se desconozcan expresamente las de esta última– había suprimido el que unía Valencia y Tarragona.

El esfuerzo llegó hasta lo más insignificante que se pueda imaginar. Todos los servicios que se suprimían no debían ocasionar sólo una reducción de los costes de carbón, sino que debía notarse también por la ausencia del mantenimiento de ese material, de su limpieza, asimismo los trabajadores sobrantes harían innecesaria la contratación de temporales y la amortización de algunas plazas vacantes. Se hacía preciso, decía la circular, «excitar ahora más que nunca el celo de todos los agentes que tienen personal a sus órdenes para que, sin exigirle más que el cumplimiento de su deber, se lo exijan plenamente». Otra de las medidas adoptadas fue no cubrir ninguna de las plazas vacantes que se produjesen, ni autorizar horas extraordinarias sin que se hubiese cumplido rigurosamente la jornada legal, ni se contratasen trabajadores temporales, así como el irse desprendiendo paulatinamente de este tipo de trabajadores en el menor plazo posible.

Hasta el momento he hablado de reducción de trenes y, en consecuencia, reducción de algunas partidas de material, y cuestiones relacionadas con los trabajadores. Otro de los costes eran los materiales y aquí existían dos vertientes, la adquisición y el consumo. En este punto, el detalle era ya absoluto, y Maristany solicitaba a todos los servicios que redujesen sus adquisiciones a las menores cantidades indispensables para poder asegurar el abastecimiento en condiciones normales y se solicitaba de los jefes de servicio que consultasen a la Dirección cada detalle. Además, había que pensar en la posibilidad de que la necesidad o input concreta de la que podía carecerse en un momento determinado en algún almacén, podía estar disponible en otro, con lo cual se hacía innecesaria la adquisición. Sobre el consumo de estos materiales se solicitaba de nuevo la cooperación de todos. En esta ocasión –recuérdese lo que se argumentaba en los años de la primera guerra mundial– se pedía al servicio de Material y Tracción que estudiase el modo de ensanchar el consumo de los carbones de precios inferiores reduciendo el uso de los de clases caras. «Ninguna economía es pequeña; el ahorro de unos gramos de cabos de algodón por agente, el cuidado en la utilización de los impresos que se suministran a las estaciones, el aprovechamiento cuidadoso de las herramientas de los talleres, el de los enseres de limpieza y diversos del pequeño material en estaciones, el cuidado en el alumbrado de estaciones y trenes, el no desperdiciar el engrase ni el aceite del alumbrado, el examen minucioso de las traviesas antes de ser sustituidas y mucho más del consumo de carbón, el estudio de nuevos métodos de inyección de traviesas más económicos, etc. (...) puede conducir a economías globales de importancia». Lo que todavía no se había descubierto era que si todas estas operaciones no las efectuaban directamente, podían abaratar más los costes.

En esta línea de reducción de costes, la comisión mixta de Norte y MZA se planteó las subvenciones que tenían asignadas a prensa y revistas. Para un análisis profundo del expediente se requeriría un mayor conocimiento de cada una de esas publicaciones, propietarios y directores, pues en ocasiones los motivos para mantener las entregas eran

los servicios que determinado director había prestado a las compañías en una ocasión concreta. Madariaga, director de *España Económica y Financiera* dirigió una carta a Maristany en protesta por la reducción de la subvención de Norte y de MZA, la primera entregaba 1.500 pesetas y la segunda 2.000, que quedaron reducidas a 1.000 pesetas. Madariaga sugería a Maristany que seleccionase las revistas que tenían «una circulación y una autoridad y que son con arreglo a este orden: *El Economista, España Económica y Financiera, El Financiero, Revista de Economía y Hacienda y La Semana Financiera*». Maristany le contestó que la medida obedecía «a la situación crítica que estamos atravesando todas las compañías de ferrocarriles»⁴⁴. La medida se hizo entrar en vigor lo antes posible.

No hay datos fiables sobre el número de los trabajadores. Las últimas referencias que he ofrecido son de diciembre de 1930: 40.046 trabajadores en Norte y 32.033 en MZA, incluyendo todas las categorías. En una de las publicaciones citadas antes, se decía que, un año más tarde, Norte había llegado a 43.859 y MZA a 32.113⁴⁵. Tras el análisis que he realizado de la circular de MZA, resulta difícil de aceptar un aumento del número de los trabajadores, aunque lo fuere muy pequeño. El incremento mayor de Norte pudiera reflejar los trabajadores readmitidos por haber sido despedidos con ocasión de alguna huelga, si bien es difícil que figurasen ya incluidos a finales de 1931⁴⁶. Por Decreto de 4 de julio de 1931, en efecto, se obligó a readmitir a los agentes despedidos, reconociendo, a efectos de la jubilación, el tiempo que hubieran permanecido separados de sus cargos; aquéllos a los que correspondiese la jubilación, podían solicitar esta, en vez del ingreso. A este tipo de medidas se les pueden achacar, además de los incrementos de los costes, toda una serie de consecuencias, difíciles de estimar en costes, relacionadas con la pérdida de autoridad de los jefes, los problemas entre trabajadores, los conflictos laborales de los readmitidos en un clima social y político más propicio para ellos, la inadaptación a los puestos de trabajo por falta de capacitación, debida al tiempo transcurrido, pero no que fuesen la causa principal de las dificultades económicas de las compañías, pues ya se ha visto antes cómo evolucionaron los costes. De modo similar se expresa Tedde⁴⁷. Dadas las dificultades económicas por las que atravesaban las compañías y que el gobierno decía reconocer, las cantidades que supuso esta medida serían entregadas por el Estado y contabilizadas como aportación a su capital, del mismo modo que lo estaban las cantidades entregadas para obras de mejora o adquisición de material. Si se aplicó la ley, esta puede ser la explicación de que no se observen aumentos significativos en esta partida de los costes, pues muy bien pudieron no tener reflejo en la contabilidad de las empresas. A su vez, explicaría el

⁴⁴ C/38/73 “Subvenciones a la prensa y revistas”, septiembre-octubre de 1932. Quizá otro aspecto que resulte llamativo es que se hablase directamente de subvenciones. Hay que suponer que se trataba de publicidad, aunque quizá se pagaran otro tipo de artículos de opinión. En cualquier caso es reflejo de que en las compañías ferroviarias existía una preocupación por difundir entre la opinión pública sus pretensiones, cfr. Comín y Martín Aceña (1997), p. 22.

⁴⁵ *Oficina común de estudios...*(1933), p. 46. Las cifras que recogen Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal (1998), t. 1, p. 330, son: idénticas para Norte a las arriba ofrecidas y para MZA hablan de 31.374 como personal fijo «a los que habría que añadir los temporeros». Desglosan los trabajadores de Norte en 15.218 de plantilla y 28.461 a jornal.

⁴⁶ *Oficina común de estudios...*(1933), pp. 45-57.

⁴⁷ Tedde de Lorca (1978), pp. 229-230.

aumento del inmovilizado a cuenta del Estado que se recoge en los Balances de Norte y MZA y que ya fueron expuestos en el capítulo primero. Finalmente, la Ley decía que las economías que las empresas obtuviesen de las medidas que el gobierno iba a tomar para la desmilitarización de los regimientos de ferrocarriles, harían disminuir la aportación del Estado⁴⁸. En apoyo de la hipótesis de que no se incrementase el número de trabajadores estarían los datos que recojo en el cuadro 7 y que tienen su origen en las negociaciones que mantenían abiertas ambas empresas en esas fechas, para estudiar la posible fusión de ambas, ya me referiré a ello más adelante. Como es lógico una cuestión fundamental en ese planteamiento era la de los trabajadores, número, distribución aproximada y salarios. Es probable, por tanto, que estas cifras sí puedan ser veraces. Ya se vio en el capítulo segundo lo difícil que resulta conocer el número de trabajadores de estas compañías, salvo cuando se puede disponer de algún documento que se facilitasen mutuamente; en caso contrario, las estadísticas que ofrecen pueden incluir, si necesitaban destacar el número de trabajadores que dependían de ellas, personal con contratos temporales o los trabajadores de las minas. Aunque en este cuadro la denominación de las categorías profesionales no fuese muy clara, al menos se percibe que se habla sólo de ferroviarios y que al menos una parte de ese trabajo que llamaban temporero, por ejemplo las mujeres de limpieza, estaba excluido. Como digo, y dado que las cifras de 1930 también eran bastante fiables, nos hablan de una disminución del 3,91 por 100 en Norte y del 9,13 por 100 en MZA, lo cual es mucho más lógico y conforme a la necesidad de Norte de readmitir a los huelguistas de 1917 y a la circular de MZA.

⁴⁸ Para el texto del Decreto, Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. IV, pp. 331-332. El Decreto se convirtió en Ley el 13 de noviembre. El 1 de septiembre de 1932 se publicaba una Orden en la que se decía que la Ley anterior, no se refería sólo a la huelga de 1917, sino a cualquier caso en el que hubiese existido declaración de huelga y con esa misma fecha otra Orden hacía extensivos los derechos a las viudas de los huelguistas. Es frecuente en la historiografía referir los derechos logrados a los afectados por la huelga de 1917. Me volveré a referir a esta cuestión más adelante.

CUADRO IV. 7 TRABAJADORES DE NORTE Y MZA EN 1932

	Nº de agentes NORTE	Nº de agentes MZA	Haber medio, PTS NORTE	Haber medio, PTS MZA
A SUELDO				
Personal de oficinas	2.041	1.609	4.343	4.385
jefes de estación	764	682	4.155	4.538
factores	3.131	2.866	3.127	3.244
Personal subalterno de estaciones (sin mujeres de limpieza)	7.938	6.225	2.344	2.235
Conductores	704	791	3.454	3.919
Guardafrenos	673	826	2.772	2.885
Mozos de tren	2.476	1.281	2.154	2.389
Maquinistas	1.313	1.143	4.246	4.870
Fogoneros	1.375	1.453	3.031	3.389
TOTAL A SUELDO	20.415	16.876		
A JORNAL				
Personal obrero de los depósitos	3.786	3.036	7,78	7,39
Personal obrero de los recorridos	1.882	1.765	7,88	7,56
Personal obrero de los talleres	4.001	2.380	8,86	7,67
Capataces de la vía	548	432	7,81	6,98
Obreros de la vía	4.007	2.183	6,08	5,64
Guardas hombres	367	556	5,94	5,33
Guardabarreras hombres	622	224	6,05	5,07
Guardabarreras mujeres	2.853	1.657	1,66	1,28
TOTAL A JORNAL	18.066	12.233		
TOTAL	38.481	29.109		

Fuente: C/43/147, Aproximación de Norte a MZA, junio de 1932.

En la publicación de las compañías referida antes, estas se quejaban de la baja productividad. En esas páginas se lamentaban por el bajo rendimiento de los ferroviarios españoles respecto a los de otros países europeos; pero la culpa de eso no era en exclusiva de los trabajadores de niveles inferiores, sino también de los mandos intermedios y de los jefes de las distintas divisiones⁴⁹.

CUADRO IV. 8 NÚMERO DE TRABAJADORES NECESARIOS POR CADA 100.000 KM. RECORRIDOS POR LOS TRENES. 1931

Suiza	80
Gran Bretaña	97
Francia	98
Alemania	101
Italia	114
ESPAÑA	120
Bélgica	125
Portugal	169

⁴⁹ *Oficina común de estudios...*(1933), p. 48.

CUADRO IV. 9 NÚMERO DE TRABAJADORES NECESARIOS POR CADA 100 MILLONES DE UNIDADES DE TRÁFICO TRANSPORTADAS. 1931

Francia	667
Bélgica	671
Suiza	707
Alemania	730
Italia	891
Gran Bretaña	1.068
ESPAÑA	1.099
Portugal	2.043

Estas cifras no sólo resultaban desfavorables en comparación con otros países, sino con respecto a su propia situación años atrás: en 1913. El número de agentes por cada 100.000 kilómetros era de 101, es decir, 19 menos. Por su parte, el incremento en los trabajadores necesarios por cada 100 millones de unidades transportadas había sido de 202 agentes. Para las compañías, estas cifras no habían hecho sino crecer a consecuencia de la política social desarrollada por el primer bienio republicano, entre otras causas por la ejemplar aplicación de la jornada de ocho horas que se estaba realizando en los ferrocarriles españoles, tal y como señaló el propio Indalecio Prieto en las Cortes, y que las compañías esgrimían en su favor, una y otra vez.

Junto a las decisiones anteriores sobre lo que las compañías llamaron «medidas de política social y económica», se tomaron algunas otras que supusieron un incremento aproximado de los costes de 15 millones. Ya se ve que los datos son insuficientes como para vislumbrar todo lo que aconteció. Los costes de la explotación no aumentaron en estos años y, sin embargo, en la documentación son continuas las alusiones a diferentes partidas en las que se produjeron incrementos y, además, aparecieron los déficit de explotación. Los datos que presentaron las compañías a través de su *Oficina Común de Estudios* son suficientemente reveladores:

CUADRO IV. 10 ESTIMACIÓN DE LOS COSTES DE LA POLÍTICA SOCIAL Y ECONÓMICA (Miles de pts.)

CONCEPTOS	NORTE	MZA
Establecimiento del jornal mínimo de 5 pts, el aumento de 0,5 pts diarias al personal inferior de 6 pts, desde el 15 de marzo de 1931	1.500	2.003
Implantación de la jornada d 8 horas en los pasos a nivel	750	1.089
Otros gastos de guardería. Supresión de tolerancia en los retrasos y reducciones de jornada originadas por la misma disposición	600	500
Mayores precios de tasa de los carbones nacionales	4.862,5	3.000
Elevación de precios de los aceites CAMPSA	1.000	1.100
Pensiones e indemnizaciones por accidentes de trabajo (Ley de 4 de julio de 1932)	958	600
Jornada de trabajo en las estaciones (Orden del M. de Trabajo de 21 de julio de 1932)	4.000	3.000
Aumento del coste de la carga y descarga de mercancías y del carbón en los Depósitos, por resoluciones de Jurados mixtos	1.500	1.152
Seguro de maternidad al personal femenino	25	25
Retiro obligatorio de obrero eventuales	135	100
Aumentos originados por la aplicación de los preceptos de la ley de Contrato de trabajo	500	500
<i>Aumento permanente en el coste anual. TOTAL</i>	15.830	13.069
<i>Cantidad a satisfacer una sola vez por atrasos en la aplicación de la jornada al personal de guardería</i>	1.213	1.096

Fuente: *Oficina Común de Estudios ...*(1935a), p. 15.

Otro de los motivos del incremento de los costes, según las compañías, estaba en los efectos inducidos de la política proteccionista: por una parte, la protección otorgada a las demás industrias nacionales y, por otra, el que recayese sobre ellos el peso del arancel, que se habría incrementado desde el que se fijó en 1922 hasta el vigente a 31 de diciembre de 1931. Presentaban un cuadro con las materias de importación más frecuente: hulla en los porcentajes admitidos, diversas piezas de hierro y acero,

acumuladores eléctricos, dinamos y transformadores eléctricos..., en los que el porcentaje del aumento, oscilaba entre el 10 y el 20⁵⁰.

El carbón era otro de los materiales básicos en la explotación. Los pocos datos sobre el precio al que lo adquirieron las empresas ferroviarias se encuentran en una de las publicaciones de la Asociación General de Transportes por Vía férrea, pero sólo alcanzan hasta 1932. Se aprecia un ligero incremento de dicho precio, que nada tenía que ver con los aumentos sufridos durante los años de la guerra mundial.

CUADRO IV. 11 PRECIO DEL CARBÓN POR TONELADA (promedios en pesetas)

AÑOS	NORTE	MZA
1929	57,7	69,9
1930	57,8	71,4
1931	59,7	73,1
1932	64,3	74,6

Fuente: Asociación General de Transportes por Vía férrea, (1934c), p. 7.

El diferente coste en la obtención del carbón pudiera explicar, en el caso de que se hubiera producido, un incremento mayor de los costes en MZA que en Norte, si bien esto no ocurrió así como se vio en los cuadros 4 y 5. El cuadro 11 sólo sirve como primera aproximación en el conocimiento de los costes del combustible y con los datos de consumo que referiré a continuación, se aprecian más aún estas diferencias existentes entre las dos compañías, en torno a 10 millones de pesetas en 1930, y 5 en 1932. Naturalmente esto no explica el descenso de los ingresos del tráfico, si no que sólo ayuda a desmenuzar los distintos costes de la explotación.

En el cuadro 12 se estima el consumo de carbón en Norte. Los datos son muy similares a los tomados por R. Anes del libro publicado por Marquina sobre la Historia de Norte, pero ahora aparecen desglosados por tipos y años. El cribado era el carbón que proporcionaba un mayor poder calorífico, ligeramente superior al del menudo y las briquetas. Pocas conclusiones se pueden extraer de los dos cuadros siguientes, dada la disparidad de su evolución. En Norte se tendía a prescindir del cribado, a diferencia de MZA, lo que resulta extraño ya que a esta el cribado le resultaba más costoso. En la primera, se observa también una pérdida de consumo respecto a 1929, que no se produjo en la misma proporción en la segunda. Ya ha quedado reflejado en el cuadro 11 que, para los años en que se dispone de datos, se produjo un aumento de los precios de los combustibles. El mayor consumo de carbón por Norte podría reflejar, desde una menor incidencia de la crisis en sus redes que le obligó a efectuar un número superior de trayectos –interpretación que quedaría reforzada por el transporte de mercancías realizado por Norte y MZA que ya se observó en los cuadros 1 y 2–; hasta la importancia que podía tener de cara a ahorrar combustible, el consumo de unos tipos de mayor poder calorífico, como hizo MZA y que encaja con los mejores precios para el combustible que obtendría Norte.

⁵⁰ *Oficina común de estudios...*(1933), p. 114.

CUADRO IV. 12 CARBONES CONSUMIDOS POR NORTE 1929-1935 (En miles de Tn.)

AÑOS	CLASE	CANTIDADES	
		POR TIPO	TOTAL
1929	HULLA		795
1930	BRIQUETAS	298	708
	HULLA (CRIBADO)	115	
	HULLA (MENUDO)	295	
1931	BRIQUETAS	397	773
	HULLA (CRIBADO)	108	
	HULLA (MENUDO)	268	
1932	BRIQUETAS	365	761
	HULLA (CRIBADO)	69	
	HULLA (MENUDO)	327	
1933	BRIQUETAS	383	777
	HULLA (CRIBADO)	101	
	HULLA (MENUDO)	293	
1934	BRIQUETAS	379	778
	HULLA (CRIBADO)	108	
	HULLA (MENUDO)	291	
1935	BRIQUETAS	349	730
	HULLA (CRIBADO)	134	
	HULLA (MENUDO)	247	
TOTAL CONSUMIDO			5.322

Fuente: Elaboración propia a partir de *Junta Superior de Ferrocarriles* (1940), t. IV, p.140.

Para MZA se puede elaborar un cuadro similar, aunque los datos deben tomarse con precaución debido a que, por probables problemas de transcripción de la fuente, hay datos ambiguos que he interpretado del modo que me ha parecido más lógico. En defensa de esta lógica diré que las cifras totales, de acuerdo con la interpretación que hago, se aproximan mucho a las publicadas por R. Anes y tomadas de las *Memorias* de la compañías.

CUADRO IV. 13 CARBONES CONSUMIDOS POR MZA 1929-1935 (En miles de Tn.)

AÑOS	CLASE	CANTIDADES	
		POR TIPO	TOTAL
1929	HULLA		710
1930	BRIQUETAS		705
	HULLA (CRIBADO)		
	HULLA (MENUDO)		
1931	BRIQUETAS	151	688
	HULLA (CRIBADO)	265	
	HULLA (MENUDO)	272	
1932	BRIQUETAS	159	712
	HULLA (CRIBADO)	297	
	HULLA (MENUDO)	247	
	LIGNITO	9	
1933	BRIQUETAS	165	743
	HULLA (CRIBADO)	313	
	HULLA (MENUDO)	257	
	LIGNITO	8	
1934	BRIQUETAS	157	734
	HULLA (CRIBADO)	319	
	HULLA (MENUDO)	251	
	LIGNITO	7	
1935	BRIQUETAS	154	696
	HULLA (CRIBADO)	265	
	HULLA (MENUDO)	270	
	LIGNITO	7	
TOTAL CONSUMIDO			4.988

Fuente: Elaboración propia a partir de *Junta Superior de Ferrocarriles* (1940), t. IV, pp.140-141.

En el cuadro 14 se detallan los componentes del aumento en el precio de los combustibles. Los aumentos del 5,90 por 100 en las hullas y 8,30 por 100 en las briquetas, ocasionaron un aumento de los costes que, en la estimación realizada por Norte y MZA, suponía unos 8 millones de pesetas para ambas.

CUADRO IV. 14 ELEVACIONES DEL PRECIO DE TASA DEL CARBÓN. Precio por tonelada en pesetas

FECHAS	BRIQUETAS		GRANOS		MENUDOS	
	Aumento	Precio	Aumento	Precio	Aumento	Precio
1 de enero 1929		47,00		44,00		30,40
11 de julio 1930			0,74	44,75	0,75	31,15
31 de julio 1930	3,25	50,25				
1 de octubre 1931			3,50	48,25	3,50	34,65
5 de octubre 1931	4,50	54,75				
25 de enero 1932	4,85	59,60				
4 de abril 1933	1,25	60,85	1,25	49,50	1,25	35,90
1 marzo 1934 (baja)	4,20	56,65				
10 de marzo 1934	0,40	57,05	0,40	49,90	0,40	36,30
1 marzo 1935 (baja)	1,75	55,30				
Aumentos	8,30		5,90		5,90	
Precios actuales		55,30		49,90		36,30

Fuente: *Oficina Común de Estudios...* (1935a), p. 14. Las reducciones obedecieron al descenso del precio de la brea.

Otra carga interesante a estudiar es la de los impuestos y otras remuneraciones de diversos servicios a la Administración, que corrían a cargo de las empresas: los gastos de inspección y vigilancia, las comisarías, el Consejo Superior y los transportes gratuitos que se realizaban para el Estado, así como la recaudación que le hacían de diversos impuestos de transporte⁵¹. No están disponibles series completas, ni con las partidas correspondientes suficientemente diferenciadas, pero en 1931 oscilaban entorno a 58,1 millones para Norte y 65,2 para MZA⁵².

Según las empresas, el Estado recaudaba importantes recursos de los impuestos con que estaba gravado el tráfico ferroviario. Los impuestos alcanzaban el 25 por 100 de la recaudación de viajeros y el 5 por 100 de la de mercancías. En el impuesto de viajeros, España quedaría a la cabeza de los países europeos, ya que el único país que lo tenía más alto, Francia, iba a reducirlo. Algo parecido sucedía con las mercancías, por encima sólo Checoslovaquia, e igualaban a España, Francia y Austria. Esto no era un coste, pero las compañías lo veían como una «ausencia de ingresos»⁵³. En realidad eran unos impuestos indirectos que se añadían a las tarifas, luego si no hubiera impuesto los precios hubieran sido menores.

⁵¹ Si bien desconozco cómo la contabilizaban las compañías, motivo por el que –junto a la falta de datos para otras fechas– no le ha sido prestada atención hasta el momento.

⁵² *Oficina Común de Estudios...*(1933), p. 123 y *Oficina Común de Estudios...*(1934b), p. 65 para MZA.

⁵³ *Oficina Común de Estudios...*(1933), pp. 119-124.

CUADRO IV. 15 IMPUESTOS ABONADOS POR LAS COMPAÑÍAS 1929-1935 (Pesetas)

COMPAÑÍAS	AÑOS	SATISFECHOS DIRECTAMENTE POR EL PÚBLICO	NO SATISFECHOS DIRECTAMENTE POR EL PÚBLICO	TOTAL
NORTE	1929	26.314.366	—	—
	1930	39.811.691	7.909.478	47.721.169
	1931	36.175.899	3.039.326	39.215.225
	1932	38.364.518	862.414	39.226.932
	1933	38.284.487	1.283.875	39.568.362
	1934	38.071.622	2.218.731	40.290.353
	1935	35.235.707	1.731.710	36.967.417
MZA	1929	36.071.251	14.376.995	50.448.246
	1930	—	—	—
	1931	31.801.962	16.728.343	48.530.305
	1932	33.349.992	10.177.580	43.527.572
	1933	34.033.254	12.093.603	46.126.857
	1934	32.766.589	10.867.754	43.634.343
	1935	30.709.781	11.501.414	42.211.195

Fuente: Elaboración propia a partir de *Junta Superior de Ferrocarriles* (1940), t. IV, 142-145.

El cuadro 15 requiere de algunas aclaraciones. En primer lugar sobre la veracidad de los datos poco puedo decir pues nada reflejan sobre las fuentes que ellos emplearon. Los guiones indican que no aparecen datos tampoco en la fuente y es imposible saber si no se disponía de datos o es que no se pagó ninguna cantidad por falta de recursos. La columna de los impuestos satisfechos por el público se corresponde con los conceptos referidos con anterioridad. Los impuestos no satisfechos por el público, es decir, los que correspondían a las empresas eran los siguientes: el impuesto sobre los títulos, el impuesto sobre los bienes raíces e impuestos o tarifas asimiladas, los impuestos sobre los beneficios y las inversiones, los impuestos de utilidades y tasas pagadas por el ejercicio de la profesión y otros englobados bajo el término de diversos. Los que más interesan ahora son los satisfechos por las compañías, pero no están disponibles para todos los años de la serie desagregados según los conceptos expuestos. Llama la atención la desproporción que existe entre los pagados por MZA y los que pagó Norte. Mientras en MZA el porcentaje de los impuestos sobre el producto bruto osciló entre el 3,48 por 100 y el 5,70 por 100 extremos mínimo y máximo, en Norte fue desde el 0,24 por 100 al 2,08 por 100. Desconozco las causas. De aceptar la autenticidad de estos datos, aquí podría radicar una nueva diferencia entre las dos, esta vez en los costes. De todos modos esto era imposible, salvo que hubiera fraude en cuyo caso no lo hubieran expuesto, pues los impuestos eran idénticos.

El hecho era que la situación de las dos grandes compañías españolas era dramática. A lo largo de estos años, los déficit de la explotación habían absorbido las existencias en metálico y las reservas de la explotación, por lo que en mayo de 1935 las empresas se quejaban: «las compañías se encuentran actualmente en riesgo inminente de no poder cumplir sus compromisos hipotecarios (...) y en la imposibilidad de atender con el ritmo adecuado a los gastos de renovación y reparación»⁵⁴.

Hasta ahora, se han explicado algunas posibles causas que aclaran por qué se llegó a esa situación. En los próximos apartados, al estudiar las reacciones que fueron ofreciendo las partes afectadas, y en particular las disposiciones gubernamentales, se podrá completar la visión del problema.

⁵⁴ *Oficina Común de Estudios...*(1935a), p. 8.

3. LAS SOLUCIONES DE LOS GOBIERNOS

La República puso en suspenso, salvo excepciones, toda la obra legislativa del gobierno anterior, en consecuencia, las empresas ferroviarias vieron interrumpida la aplicación del Estatuto de 1924, que ya estaba paralizado desde algunos años antes al no alcanzar la solución para llegar al llamado período definitivo. Si esta situación de incertidumbre se reflejó entonces en la cotización en bolsa de las acciones, su acentuación ahora intensificó esa tendencia depresiva. La adopción de medidas se hacía necesaria. Pero estas se iban a desarrollar en una época muy conflictiva en todos los órdenes, en la cual, los vaivenes de los gobiernos tampoco propiciaron el clima de estabilidad necesario para emprender una reforma profunda. Desde la proclamación de la República, hasta el comienzo de la Guerra Civil, fueron diez los ministros diferentes del ramo⁵⁵. Los cambios de gobierno contabilizados en ese mismo lapso fueron diecisiete⁵⁶.

La primera decisión del ministro de Fomento, Álvaro de Albornoz del partido radical-socialista, fue ampliar a tres la representación obrera en el Consejo Superior de Ferrocarriles, por Decreto, el 30 de mayo de 1931. En aquel contexto político era una medida esperable. En general, la legislación de los años de la República refleja, como en las de épocas precedentes, la ideología del legislador. Como esta era distinta de las previas y más progresista, la caída de la inversión privada tiene su explicación en la incertidumbre empresarial, tal y como demostraron Comín y Palafox.

En este mismo sentido, y aunque vuelva sobre ello más adelante, cabría hablar de las dos leyes de 1932. La primera del 10 de mayo y la segunda del 9 de septiembre. La primera, prescindiendo de otras leyes generales de ferrocarriles, permitía al Estado completa libertad para hacerse o no cargo de líneas abandonadas por alguna compañía. Si una empresa desatendía la explotación de alguna línea, la única solución que se establecía era la de declarar caducada la concesión, en ese momento se producía la reversión de la concesión al Estado, sin que al concesionario le correspondiese indemnización; con anterioridad a la ley de Prieto el Estado se veía obligado a garantizar el servicio⁵⁷. Hasta aquí todo es correcto y lógico para el Estado al ofrecerle libertad para decidir. La situación más comprometida es la que se podía llegar a dar, con esta ley aprobada, con lo que regulaba la segunda, de 9 de septiembre de 1932, que creaba una intervención permanente del Estado en las compañías ferroviarias, justificada por el capital que este había aportado a las empresas. Esta intervención se llevaría a cabo mediante unos representantes del Estado que recibirían el nombre de Comisarios y que eran nombrados por el ministro de Obras Públicas. A estos personajes se les otorgaba el derecho de veto suspensivo de las decisiones que tomasen los organismos

⁵⁵ Cuyos departamentos además fueron adquiriendo diversas denominaciones y nuevos contenidos: *Fomento, Obras Públicas y Obras Públicas y Comunicaciones*.

⁵⁶ Carasa et al. (1991), p. 408.

⁵⁷ Esta disposición ha sido destacada por todos los estudiosos y, en particular, por Bernejo (1975), pp. 118-120, para quien la ley de 10 de mayo de 1932 forma parte de los hitos que explican el proceso de estatalización del régimen ferroviario. Es también expresión de la concepción de Prieto sobre el problema y de la necesidad de cerrar la herida por la que se desangraba la economía española. Cfr. Comín (1988), t. II, p. 1141 y pp. 1154-1155.

administradores de las compañías e, incluso, para la ejecución de acuerdos ya adoptados. Esta misma ley, en el artículo 9º, fue la que prohibió que en los Consejos de Administración de las compañías, hubiese personas que participasen de algún modo en empresas productoras de material para las compañías ferroviarias o aquellas que perteneciesen a más de tres Consejos de Administración⁵⁸. Para lo que ahora me interesa resaltar, es evidente que, las facultades concedidas al comisario, le permitían bloquear la dirección de una compañía, hasta lograr, por ejemplo, que una empresa tuviese que solicitar la caducidad de la concesión. En definitiva, estas dos leyes podían llegar a conseguir la nacionalización a coste cero para el Estado. Esto no sucedió, pero las bases estaban puestas y los conflictos con los comisarios fueron continuos⁵⁹. Esta legislación puso unas rémoras muy pesadas para el normal desarrollo de la actividad empresarial. De hecho, cuando en 1934 se había constituido una comisión para que estudiase un proyecto de ordenación ferroviaria, el representante del Ministerio de Hacienda en la misma, en un informe confidencial que luego trascendió a las compañías, escribió que «ateniéndose al régimen de concesión imperante, podría dejar a las compañías a la deriva para que encallasen en la quiebra y cayeran en el caso de caducidad», es decir utilizar la legislación de 1932. Es cierto que se trata de conflictos típicos de cualquier sector regulado: un continuo tira y afloja entre el Estado y las compañías. Pero forma parte de la historia de las empresas y pienso que se dio un paso más sobre los conflictos de este estilo que habían tenido lugar en otras épocas históricas.

Esta vía de nacionalizar con coste cero, es decir, sin rescatar, fue una idea que ya surgió desde los primeros intentos legisladores de Albornoz que no llegaron a cuajar. Por todo esto, y como se tendrá ocasión de profundizar en las páginas siguientes, no estoy del todo de acuerdo cuando se dice que la Segunda República mejoró los ferrocarriles, o al menos esta afirmación debe concretarse más⁶⁰. Mejoraron los ferrocarriles, o al menos eso es lo que se intentó con la política ferroviaria, aunque eso no significara que esa política mirase tanto por los intereses de las compañías como había ocurrido hasta entonces, cuanto por el interés del país. Cabe pensar así que casi todo lo que fuese cerrar líneas, si tenían pérdidas y no había demanda, era contribuir a mejorar los ferrocarriles; pero esto es una cuestión y otra muy diferente la crisis del sector y de las propias empresas ferroviarias. Tedde sobre este particular es rotundo: «Los años de la II República fueron negativos para las compañías ferroviarias, como para el resto de la economía española»⁶¹. Las propias ideas que transmitió Prieto no permiten pensar otra cosa, y la crisis de las industrias de material ferroviario durante esos años tampoco. Este último hecho no solo refleja el cambio de la política económica del gobierno, sino la incapacidad de las empresas para dar trabajo a esas fábricas e, indirectamente, para mantener y renovar el material. Parece evidente que hay que

⁵⁸ Cfr. Muñoz Rubio (1995), pp. 38-39; pero no para la interpretación que yo hago de su significado. Para el texto de la ley de 9 de septiembre, y el Decreto por el que se crearon cuatro comisarías: Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 30-32.

⁵⁹ Los comisarios añadieron otro coste para las empresas pues tenían que pagarles ellas, los de Norte y MZA percibirían 35.000 pesetas.

⁶⁰ Comín (1988), t. II, p. 983.

⁶¹ Tedde (1978), p. 241.

diferenciar, cada vez más, entre ferrocarril y empresas concesionarias del servicio ferroviario

3.1. La política ferroviaria del primer bienio

3.1.1. Los proyectos de reformas. De abril a octubre de 1931

El mismo día en que se ampliaba el número de los representantes obreros en el Consejo Superior, se creaba una Comisión para el estudio del Estatuto ferroviario con el fin de que propusiera su establecimiento definitivo⁶². La Comisión estaría constituida por algunos miembros del Consejo Superior de Ferrocarriles: cuatro representantes del Estado, tres de las compañías, uno de las representaciones de los usuarios y otro de los obreros. El ministro marcaba una serie de puntos que no podían quedar sin solución en la propuesta que presentara esta. Lo primero que se debía estudiar, de nuevo, el régimen salarial de los agentes y obreros ferroviarios; en segundo lugar, la revisión de las normas y distribución de beneficios –cuando ya se explotaba con déficit y quizá fuesen las causas que habían conducido a esta situación, lo primero que había que averiguar y resolver–; otro punto de interés para el Estado era el de la estructuración de la red y la reducción del número de compañías existentes; cuarto, las cuestiones relacionadas con la tarificación en aras a conseguir un sistema racional; quinto, la devolución de los anticipos realizados por el Estado, y, por último, la intervención del Estado en las compañías para garantizar la recepción de los beneficios de este por las aportaciones realizadas. Como colofón, fuera de esa relación, se escribía: «aparte de esto, el Estatuto que se redacte debe estar orientado a facilitar la nacionalización de los ferrocarriles españoles». A la vista del texto, no parece que el gobierno supiese mucho sobre el problema de los ferrocarriles ni sobre las compañías que explotaban las concesiones. De todos estos puntos ¿por cuál de ellos llegarían las soluciones?; quizá por lo que se enunciaba como de pasada: la nacionalización, lo cual, dicho sea de paso, desmontaría las complicadas interpretaciones propuestas por Muñoz Rubio sobre las empresas públicas surgidas en la dictadura de Franco como consecuencia de que «las burguesías industrial y financiera tuvieron que posponer sus aspiraciones hasta reducir las posiciones políticas de los trabajadores y de los sectores burgueses democráticos»⁶³ y para lograr eso necesitaron de una Guerra Civil, parece querer decir. Todo esto me parece demasiado serio como para que sea tratado con ligereza. La nacionalización la ansiaba el gobierno; fue solicitada con vehemencia por el representante de los obreros y era la solución deseada por las empresas. Siendo esto así, ¿por qué no se llegó a un acuerdo? Eso ya es otra cuestión diferente, otra pregunta distinta y más fructífera, porque invita a un planteamiento más acertado. En definitiva, que intereses había tantos como personas individuales y aquéllos incluso podían transformarse en función de cambios de coyuntura que alentasen determinadas expectativas: ¿quiénes son las burguesías industrial y financiera?, ¿quiénes los trabajadores? y, por último ¿quiénes los sectores burgueses democráticos?

⁶² Gaceta de Madrid, lunes 1 de junio de 1931, nº 152, pp. 1101-1103.

⁶³ Muñoz Rubio (1995), pp. 37-38.

No tuvo un buen arranque la legislación ferroviaria de la República y, de hecho, los trabajos de la Comisión estuvieron marcados por los conflictos entre los representantes de las compañías y los del Estado, hasta el punto que los de las primeras abandonaron en alguna ocasión las reuniones, al no quererse aceptar la supresión que solicitaban de un punto, que apoyaba el presidente de la comisión, de liquidar los Consejos de Administración existentes y nombrar otros nuevos. En esta protesta, hasta les apoyó el representante de los trabajadores. El tomo correspondiente a 1931 publicado por la Junta Superior de Ferrocarriles, habla de que se examinaron seis proyectos. A este respecto, la documentación de archivo no facilita más precisiones, pues existen muchas propuestas de redacción de alguna base concreta, que se rectificaban con mucha frecuencia haciéndose imposible distinguir qué era una propuesta, qué una enmienda o qué el texto de un proyecto determinado. En la mayor parte de los casos, entre los escritos que existen, no está claro si se trata de proyectos como tales o no; muchos de ellos figuran sin fecha, con lo que la confusión se acentúa. Pienso que sí puede sostenerse, que se presentaron al Consejo Superior seis dictámenes, con las siguientes fechas: 22 de junio, 30 de junio, 7 de julio, 8 de septiembre, 29 de septiembre y, por fin, el que aparece recogido por la publicación de la Junta Superior de Ferrocarriles, de fecha imprecisa al adoptarse modificaciones de sesiones del Consejo de los días 15 y 17 de octubre y los votos particulares de las empresas del día 19 del mismo mes⁶⁴.

Se puede comprender que con tanto proyecto, en tan poco tiempo, resultase complicado tener las ideas claras y el mínimo de orden necesario para trabajar con sosiego en un aspecto tan crucial de la política económica. En la documentación palpita, como indicaba, este desorden y resulta imposible seguir las diversas redacciones de los mismos. En algún caso, se vertían soluciones contrapuestas en determinados artículos, con la redacción que se había aprobado en reuniones previas de la comisión y de ese modo no se avanzaba con eficacia. Las compañías culparon al presidente de la comisión y del Consejo Superior de ferrocarriles, Antonio Prieto, de provocar este colapso, en parte por su actitud obstruccionista a las iniciativas de las empresas. Por otra parte esto no debe extrañarnos, pues fueron unos meses muy difíciles para el gobierno de la República y los conflictos estaban presentes por todas partes, al menos hasta que Azaña logró formar su primer gobierno constitucional el 16 de diciembre de 1931.

No conviene perder de vista, a lo largo de las páginas siguientes, en las que serán analizados los diferentes proyectos de ley, todo lo ya estudiado en las anteriores acerca de la situación real en que se encontraban las grandes empresas de transporte ferroviario en España. Algunos de los trabajos de la Comisión revelan un mayor conocimiento del problema del que tenía el gobierno al principio, como se refleja en el contenido del Decreto de 30 de mayo de 1931.

La primera de las propuestas presentadas por los representantes del gobierno, parecía no haber entendido alguno de los postulados que reclamaba el Decreto –facilitar la nacionalización–. Así lo sugirió el representante de los obreros, Aníbal Sánchez Ferrer.

⁶⁴ C/245/592 “Expediente sobre la discusión de la revisión del Estatuto ferroviario por la comisión nombrada al efecto”, 1 de junio a 21 de octubre de 1931. Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 11-17. Y carta dirigida por los representantes de las compañías a Antonio Velao, entonces director general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera, el 21 de octubre de 1931.

En esa propuesta se constituían varias redes regionales, en las que no se diferenciaban anchos de vía, de unos 1.000 o 1.500 kilómetros de longitud, lo cual «a la representación obrera parece este un error básico» por muchos motivos⁶⁵. En este escrito Sánchez Ferrer propuso el rescate previo de las concesiones y era esta, aunque en ese momento no lo expresaron abiertamente, la solución deseada por las compañías, ya que veían las intenciones de las políticas sociales y económicas del gobierno, que incrementarían los costes de explotación, sin un previsible –entonces– aumento de las tarifas, así como las propuestas que surgían sobre el modo de realizar la nacionalización. Esas redes serían administradas por Consejos independientes cuyos vocales debían ser designados por el Estado y por las entidades locales, los empleados y obreros, y los concesionarios, entregándose facultades esenciales de la gestión y administración al Consejo Superior, que ya había sido modificado en su constitución.

Como se vio al referir las fechas de los proyectos, a los pocos días se había dado marcha atrás en uno de los puntos considerado esencial del primer proyecto, que era el de la reestructuración de la red ferroviaria nacional. En este segundo, no se limitaba la longitud de las redes en que habrían de agruparse los ferrocarriles, sino que se procedería a la agrupación en función de los intereses de los tráficos; pero tampoco se proponían normas reguladoras para un eventual rescate. Se planeaba la formación de redes parciales organizadas según criterios geográficos y comerciales y, de hecho, independientes de los concesionarios que las habían explotado hasta entonces; esas redes parciales estarían coordinadas por el Consejo Superior, en el que la participación de los concesionarios –aunque no se concretaba– se decía que sería mínima, puesto que la representación estaría a cargo del Estado, los intereses económico-sociales y los empleados y obreros. Los directores de esas redes parciales serían nombrados por el gobierno, con lo cual las compañías desaparecían de hecho.

Sólo había transcurrido una semana y ya había un nuevo proyecto totalmente diferente encima de la mesa de las negociaciones. En esta ocasión se planteó que todos los ferrocarriles españoles habrían de formar una sola red, que sería explotada por un organismo autónomo dependiente del gobierno. Este centralizaría la gestión y administración de la red y, a su vez, estaría asistido por varias direcciones regionales. En estos tres proyectos, los Consejos de Administración de las compañías, aún vigentes y sin que se hubiese regulado nada acerca de la nacionalización y rescate de las concesiones, quedaban anulados en la práctica. Esto provocó la queja de las empresas ferroviarias y dio origen, tras el descanso estival de agosto, al cuarto proyecto. En este momento, en contraposición con lo ya tratado en los trabajos anteriores, se dijo que las empresas adheridas al Estatuto de 1924, continuarían explotando las líneas respectivas o sus redes, en régimen de consorcio con el Estado, mientras no se llevase a cabo el rescate. Las normas para ello ya se estipulaban en uno de los apartados del proyecto, aunque desconozco su contenido exacto. Se sabe que, justo cuando se daba por finalizada la discusión del proyecto, el presidente de la comisión dejó caer –como de pasada– dos proposiciones adicionales, que alertaron a los representantes de las empresas y les llevaron a solicitar que se les entregase el texto escrito para su estudio.

⁶⁵ En el expediente anterior, 22 de junio de 1931. Entre los motivos figuraba una exaltación de la unidad nacional, por encima de las ideas autonómicas entonces boyantes, verdaderamente llamativa, junto a eso razones de lógica de la explotación al fragmentarse alguna de las, hasta entonces, grandes redes.

Este es el origen del quinto proyecto, remitido por el presidente el día 29 de septiembre, que estaba encabezado por ocho artículos, sobre cuyo contenido trataré más adelante, ya que cambiaron en el sexto proyecto, y que recogían el final de la sesión anterior, pero en los que se había modificado la redacción sobre el texto escrito que se les había entregado para su estudio con anterioridad. Las compañías solicitaron que se retirasen del proyecto esos ocho artículos y, a pesar de contar con el voto obrero, perdieron la votación; esta situación les llevó a abandonar la comisión.

Cuando se convocó la siguiente reunión de la comisión, el proyecto de ordenación ferroviaria que se envió a los vocales era, de nuevo, distinto del último sobre el que se había deliberado; el sexto en el transcurso de sólo cuatro meses. Fue aprobado por mayoría de votos el día 17 de octubre, en él también fueron cambiados los ocho primeros artículos merced a una enmienda presentada por el subsecretario de Hacienda y que sustituía lo redactado por el propio A. Prieto, quien se vio obligado a unir su voto al de la mayoría, votando contra su propuesta inicial. Toda la actuación, la introducción de un preámbulo al proyecto, que no se había discutido previamente y que lesionaba también los intereses de las compañías, llevó a estas a dirigir sus protestas, por parte de los presidentes de los consejos de Norte y MZA y sus respectivos directores, al presidente de la República, y, por parte de los representantes de las compañías en la comisión, a Antonio Velao⁶⁶.

La nacionalización, entendida como el desposeimiento de las concesiones de líneas a sus actuales tenedores y su paso al Estado, fue el tema principal de la comisión, no siempre de forma explícita, pero sí que estuvo en el fondo de todas las cuestiones que se plantearon. Trataré de averiguar por qué y cuándo se abandonó esta idea. Como ya he dicho en otros capítulos, este es uno de los aspectos del problema de la nacionalización; otro distinto el modo de efectuar este desposeimiento, es decir, el llamado rescate. Aquí pueden estar las respuestas a las dos preguntas anteriores, ya que el gobierno no quiso ni oír hablar de rescate, tal y como estaba regulado por el Estatuto de 1924, que era muy similar a lo estipulado en la legislación decimonónica, fundamentalmente por motivos económicos. Por la nacionalización del ferrocarril se clamó en el congreso del partido socialista celebrado en Madrid en julio de 1931⁶⁷. Es este el punto en el que me voy a centrar. Tan sólo unos días después surgiría otro aspecto apasionante, que se estudiará con detalle en el cuarto apartado, ya que se iniciaron aproximaciones entre Norte y MZA encaminadas a una posible fusión entre ambas.

Nacionalización y rescate son, pues, dos aspectos diferentes pero íntimamente unidos, al menos hasta entonces. Las posturas iniciales de la Comisión fueron las de separarlos: nacionalizar podía realizarse sin rescatar antes las concesiones, bastaba tomar otras medidas previas. Subyacía en estas ideas una falta de protección hacia la propiedad privada. Este plan de nacionalizar sin rescatar estuvo presente en los representantes del gobierno, por inspiración del ministro; que después no se aprobase ningún proyecto, tampoco importaba demasiado de cara a este objetivo, pues los resultados eran idénticos. Así lo percibió el representante obrero, quien, por intereses

⁶⁶ Dicha carta es la fuente básica que ha servido para reconstruir el proceso de este primer proyecto del gobierno de la República.

⁶⁷ Referencia extraída de una carta dirigida por Maristany a Lisle el 13 de julio de 1931.

diferentes a los de las empresas, quería la nacionalización con rescate para que fuese manifiesto el carácter de propiedad pública y no sólo intervenida; y así también lo reconoció Antonio Velao a los representantes de la delegación de las compañías. Así las cosas ¿cómo determinar de modo global las opiniones que sobre estos temas tenían el gobierno, las compañías o los particulares? Dentro de cada sector había opiniones contrapuestas, también entre las compañías. La visión de los trabajadores sobre este particular resulta más difícil de rastrear debido a la insuficiencia de las fuentes disponibles.

En el primer proyecto, como ya he dicho, no existían normas que previesen cómo se iba a efectuar el rescate⁶⁸. Las sucesivas propuestas, por el contrario, fueron cada cual más peregrina, salvo el proyecto definitivo aunque este tampoco contó con el plácet de las empresas que presentaron votos particulares relacionados en su mayor parte con los artículos referidos al rescate.

No acierto a valorar si con los planteamientos efectuados en cada elaboración de un nuevo proyecto, se trataba, por parte de la Comisión, de provocar golpes de efecto con los que disponer a las empresas a ceder a un rescate realizado en condiciones favorables al Estado o se contemplaba lo propuesto como posibilidad real. Probablemente las dos cosas, dentro de ese ten con ten que mantenían en las negociaciones. Desde luego provocó efectos en las compañías para quienes, en la situación en la que estaban, «la solución menos onerosa, la única que puede permitir la aplicación de la organización ferroviaria que se patrocina y la que no se separa de la finalidad a que hay que tender según el Decreto del gobierno –se refiere al del 30 de mayo–, es el previo rescate de sus concesiones. Dadas las corrientes político-sociales dominantes en España en los actuales momentos, es esta una solución que encaja perfectamente dentro de la ideología del gobierno, y si el rescate se hiciese en condiciones de equidad y de justicia, no han de oponerse a él las compañías»⁶⁹. Dado que para llevar a cabo la reorganización anterior, no se consideraba condición necesaria y previa la de realizar antes el rescate, para las empresas, y teniendo siempre presente su difícilísima situación económica, este se convirtió en verdadera tabla de salvación para sus intereses, y lograr las «condiciones de equidad y de justicia» la principal ocupación. Por lo tanto, habría que luchar para obtener las mejores condiciones, pero lo primero era convencer de la necesidad de proceder al rescate previo.

Una vez más, como muestra la carta a que aludía en la nota anterior, ante la incierta situación que planteaba la Comisión, desde la sede de las compañías de Madrid se sugirió una acción diplomática, al estilo de las que he referido en otras épocas históricas. Quizá en esta nueva coyuntura, las influencias procedentes de la vecina y más veterana república, tuviesen un mayor influjo sobre la novel. Se insinuaban algunas posibles ideas a desarrollar en esa entrevista que no sé si tuvo lugar. El hecho es que el proyecto no salió adelante. Pero volvamos sobre las ideas propuestas desde Madrid, pues resulta

⁶⁸ Para el representante obrero era lo primero que debía hacerse para, a partir de ahí, proceder al estudio del régimen definitivo que quería proponerse.

⁶⁹ Carta de E. Maristany a R. Dreyfus –del comité de París– de 17 de julio de 1931. Aunque es claro que Maristany todavía pensaba en esas fechas que el Estado contemplaba la posibilidad de rescatar para nacionalizar.

interesante el contraste. En la etapa anterior, según decían los protagonistas, la banca y los capitales nacionales habían hecho un enorme esfuerzo para nacionalizar valores ferroviarios. Ahora, en cambio, las ideas a transmitir eran, en esencia, que en Francia existían intereses cuantiosísimos, tanto en acciones como en obligaciones, de los ferrocarriles españoles. Por lo tanto habría que manifestar el «pesar o malestar» que producirían situaciones «desagradables» que pudiesen afectar a todos esos intereses, como, por ejemplo, todas las que estaban surgiendo de la representación del Estado en la comisión designada. Esos proyectos no debían imponerse puesto que provocarían un quebranto total en los intereses franceses, por lo tanto el gobierno debería respetar la legislación y efectuar el rescate de las concesiones, que se llevaría a cabo según nuevas normas dado que no se habían respetado cuestiones básicas de las regulaciones ferroviarias anteriores y, en concreto, la elevación necesaria de las tarifas para garantizar la autonomía financiera de las compañías. ¿De qué personas se servían para estas gestiones? No lo sé y es difícil saberlo, pero espero profundizar en posteros trabajos sobre estas cuestiones, si bien las más de las veces este tipo de actuaciones no dejaban huellas⁷⁰. En cualquier caso debió ser similar a la que narra Azaña en sus *Memorias Políticas* de lo que le aconteció el 29 de noviembre de 1931 con el embajador francés, quien, al respecto del proyecto del control obrero sobre las industrias defendido por Largo Caballero, le manifestó su opinión contraria; sigo con palabras de Azaña:

«Si en toda Europa se estableciese, no habría nada que decir; pero haciéndose sólo en España, nos pondría en condiciones de inferioridad para la concurrencia, etcétera, etcétera. Por último, me ha deslizado que si el proyecto sigue adelante, tendría que hacer una reclamación diplomática. Yo, al oírlo, me he quedado mirándole y, con la cara más ingenua que he podido y como quien se cae de un nido, le he dicho: *Une réclamation diplomatique? Mais à quoi cela servira-t-il?* Si este señor se figura que soy bobo, mejor es que siga creyéndolo»⁷¹.

Con todo lo anterior pueden entenderse mejor las diferencias entre nacionalización y rescate. Las dos se contemplaron y también ambas se abandonaron. La falta de tiempo, los conflictos abiertamente expresados entre los distintos agentes políticos y sociales, la inestabilidad de los gobiernos⁷², la existencia de otros problemas más importantes y, por

⁷⁰ En la línea igualmente de clarificar esa dedicación concreta, por parte de los empresarios, a realizar políticas de influencia que refieren Comín y Martín Aceña (1996), pp. 44-47. Sin ninguna duda, la tesis de López-Morell, en proceso de redacción al elaborar estas líneas, sobre las inversiones de los Rothschild en España, arrojará luz sobre algunas de estas cuestiones. Con una enorme generosidad, que le honra y permite descubrir en él a un verdadero historiador, ha puesto a mi disposición la documentación, por él consultada, que tiene que ver con España de los Archivos de los ministerios franceses de Asuntos Exteriores y Economía y Finanzas. En el primero se conserva documentación de alguna de estas gestiones realizadas por Maurice Pereire y Robert Rothschild ante el ministro E. Herriot de Asuntos Exteriores, protestando por la ley del 9 de septiembre de 1932, tomo 255 Archivo AAEE. De esta de 1931, no parecen haberse hallado rastros documentales.

⁷¹ Azaña, *Memorias políticas*, p. 308.

⁷² Tampoco es unánime la bibliografía, pero habría que definir primero el umbral de estabilidad de un Gobierno. Juliá (1997), p. XXV, no está de acuerdo con la teoría, en su opinión uno de los tópicos que se repiten respecto a Azaña y a la República, de la inestabilidad de los gobiernos defendida por Linz (1987), p. 75. Para Juliá esto puede decirse de lo que ocurrió desde septiembre de 1933, pero no antes. De todos modos tampoco es una larga duración la de la presidencia de Azaña y su gobierno, desde diciembre de 1931 hasta junio de 1933, sí para la coyuntura política que le correspondió y la complicación que tenía establecer coaliciones de gobierno.

lo que se refiere a los ferrocarriles, otras preocupaciones mucho más inmediatas, como la de frenar las pérdidas que estaban ocasionando algunas de las obras iniciadas en la Dictadura, pueden explicar también los sucesivos abandonos en que fueron cayendo las soluciones de carácter definitivo; por otra parte, de difícil estudio y aplicación, recuérdese por ejemplo todo lo ya tratado en el capítulo segundo, cuando se mencionaban los complejos cálculos precisos para fijar la duración de las concesiones y otros aspectos.

Como ya adelanté, los dos dictámenes previos al que se presentó como definitivo, contenían algunos artículos imposibles de aceptar por las empresas, llegando a decir, en la defensa de sus intereses, que aquellos artículos requerían para su aprobación la derogación del Código Civil y del de Comercio. De hecho, elaboraron un escrito que firmaban los representantes de las compañías, con la proposición de «no ha lugar a deliberar... mientras no se eliminen de dicho proyecto los artículos 1 al 8 inclusive, así como los 10, 17, 18 y 19»⁷³. ¿Cuál era su contenido? Los ocho primeros regulaban la formación de los nuevos Consejos de Administración de las empresas. Se pretendía que las compañías que explotasen más de 1.000 kilómetros de red redujesen a once sus consejeros, de los cuales seis los nombraría el Estado, tres los accionistas, uno los empleados y obreros y otro los usuarios. El presidente del Consejo Superior, sería el presidente de todos los Consejos de Administración, y uno de los vocales representantes del Estado en cada compañía sería vicepresidente, con voto de calidad en los empates. El vocal de los usuarios sería elegido entre una terna que presentarían los intereses económico-nacionales de la región correspondiente; y el de los obreros, directamente por estos. Al nuevo presidente, nombrado por el Estado, correspondería, entre otras funciones, la de presidir la junta de accionistas. Estos ocho artículos formaban parte del primer capítulo que se consideraba de aplicación inmediata. En el décimo, se delimitaban los conceptos que se incluían como aportaciones del Estado a la comunidad con las compañías. Se incluían todas las cantidades anticipadas o aportadas por el Estado, con independencia de con qué condiciones se hubieran entregado aquellas sumas. Esto era importante puesto que todas las aportaciones del Estado se consideraban como cargas que debían atender las compañías. Los tres restantes trataban sobre la agrupación de líneas, lo que enervaba los ánimos de las empresas, pues si no accedían a fusionarse voluntariamente, el Estado podría «acordar la fusión de oficio»⁷⁴. Los más lacerantes para ellas eran los primeros. Antonio Prieto en su defensa señalaba que esa pretensión era consecuencia lógica del afán del Estado de proteger su patrimonio, y las compañías, por eso se amparaban en la necesidad previa de derogar aquellos Códigos, en que ignoraban que la condición de acreedor tuviese asignados derechos de propiedad y gestión de unas empresas⁷⁵.

El presidente de la Comisión justificaba que no se realizase la solución más radical del rescate, porque este no se debía improvisar, ni tampoco había que acelerar su ritmo, que debían atemperar las posibilidades nacionales, una velada alusión a las dificultades

⁷³ Escrito de alzada y protesta presentado por la representación de las compañías ferroviarias al pleno del Consejo Superior, 6 de octubre de 1931.

⁷⁴ Artículo 19 del proyecto del 29 de septiembre y 15 de octubre.

⁷⁵ Escrito dirigido a la Comisión por los representantes de las compañías, 6 de octubre de 1931.

por las que atravesaba el erario público para asumir su coste. Era preciso, por tanto, organizar un régimen que ocupase el lugar intermedio entre el caos que había provocado el Estatuto y la completa nacionalización. Por otro lado, no podía perdurar el sistema de la ejecución de obras de mejora, financiadas por la Caja Ferroviaria. «Las obras que no puedan ejecutarse con recursos procedentes de la explotación, sólo podrán serlo con cargo a los presupuestos generales del Estado»⁷⁶. Entre medias, el Ministerio de Trabajo, había publicado en la Gaceta de Madrid, del día 22 de septiembre, la creación de los Jurados mixtos, en sustitución de los antiguos Comités paritarios⁷⁷. No es posible analizar con detalle esta cuestión, pero supuso un nuevo frente abierto con el gobierno, para que este rectificase algunas cuestiones con las que las empresas no parecieron conformes⁷⁸.

El Proyecto presentado como definitivo no modificó el régimen de consorcio nacido del Estatuto, simplemente enmendó sus condiciones, tratando de realzar y favorecer los derechos del Estado; cuestión completamente lógica dado que se estaba revisando la política de la Dictadura en todos los frentes y la opinión común era que antes se había favorecido a las compañías. Contenía seis capítulos en los que se regulaba: la intervención del Estado en la explotación de los ferrocarriles, el régimen del personal ferroviario, la reversión anticipada de las líneas, el régimen transitorio de nacionalización de los ferrocarriles, el régimen nacionalizado y, finalmente, dos disposiciones complementarias que excluían determinadas líneas de este proyecto de ordenación. Pienso que no era un proyecto pensado para ser aplicado y bien podría formar parte del ten con ten que mantuvieron Estado y concesionarios al que hemos aludido en otras ocasiones. Contemplando los títulos de cada uno de los capítulos, se ve que se corresponden con diferentes estadios jurídicos por los que debería pasar la red férrea y, sin embargo, en ningún caso se concretaron plazos, ni se fijó una sola fecha que marcara el inicio del proceso y que sirviese de base para realizar los cálculos pertinentes a plazos de concesión, etcétera. Por otra parte, no resulta comparable con el Estatuto,

⁷⁶ Estas líneas han sido redactadas a partir del *Preámbulo* dirigido al Consejo Superior por su propio presidente en el que se presentaba y justificaba el proyecto de ordenación ferroviaria aprobado por la mayoría de la Comisión y que se incluía a continuación. Este *Preámbulo* precedía al que he numerado como proyecto 6, y que fue modificado en su redacción final con el apoyo incluido de quien había sido su primer promotor. En la redacción final se suprimió incluso este *Preámbulo*, en el que se hallan algunas ideas de interés. La participación de Flores de Lemus en estos proyectos finales es bastante dudosa a tenor de las personas que el propio presidente cita dentro de la representación del Estado: él mismo –Antonio Prieto–, Rebollo, Barceló y Pérez Herrero. Artola (1978), p. 438, señala que el propio Flores de Lemus participó en su redacción, refiriéndose al proyecto final; insisto en que no es algo demostrado, quizá se apoye en el texto que recoge la publicación de la Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, p. 12, en donde, en nota a pie de página, se dice de un artículo para el que no se aprobó ninguna redacción, que existía un proyecto presentado por el vocal Flores de Lemus. Este ilustre personaje perteneció al Consejo Superior en representación del Estado y no a la Comisión. En el ejemplar impreso que se conserva en el archivo de Renfe, dentro del expediente ya referido en otras ocasiones, no aparece esta nota y lo más claro al respecto es la composición de los votos de los representantes del Estado en el proyecto anterior. Para comprobar la pertenencia de Flores de Lemus al Consejo Superior, cfr. Gonzalo (1976), p. 379.

⁷⁷ Sobre estas «instituciones de derecho público encargadas de regular la vida de la profesión o profesiones y de ejercer funciones de conciliación y de arbitraje», cfr. Cabrera (1983), pp. 202-215 y Soto Carmona (1989), pp. 399-403.

⁷⁸ Carta de Coderch a E. Alfonso, 24 de septiembre de 1931.

aunque nada más sea por la mayor extensión de este que permitió mayor concreción y profundidad de los puntos que se estudiaron.

Este proyecto afectaba sólo a las empresas adheridas al Estatuto de 1924. En su primer artículo justificaba la intervención del Estado en las compañías, con el objeto de garantizar el buen servicio y los derechos del Patrimonio nacional. Esta intervención se realizaría a través del control permanente en su contabilidad y de un delegado del Estado, que podría inspeccionar todos los servicios y asistir a los Consejos de Administración, con voz y sin voto, pero con derecho de veto. En este primer período en el que sólo se trataba de la intervención del Estado, pero no del rescate o de la nacionalización, se establecían las competencias del Consejo Superior y del gobierno, referentes a la fijación de las tarifas. Más adelante se establecían nuevos criterios para calcular las aportaciones del Estado y de las compañías al régimen de consorcio vigente. Es manifiesto que las normas para realizar el rescate debían transformarse respecto a lo que ya hubo avanzado Cambó en 1918. Desde entonces el papel que había correspondido al Estado se alteró de manera sustancial. La lucha, por lo tanto, se libraba en los criterios con los que se fijaban las cantidades que correspondían a cada parte de este consorcio. De los cálculos realizados por MZA con las fórmulas que se establecían en el artículo 4, les daban una pérdida del capital real de la compañía, respecto a lo reconocido por la Dictadura, del 24 por 100⁷⁹. Esta diferencia obedecía al porcentaje con el que se calculaba la capitalización del promedio de los productos netos que, en lugar de hacerse con el 4,25 por 100 del Estatuto, se realizaba al 4,5 por 100⁸⁰. Además, en el proyecto de 1931, sobre esta cantidad se descontaba el importe del capital obtenido por la emisión de obligaciones cuyas series no hubiesen sido amortizadas totalmente antes de la fecha del ingreso, el importe de los débitos con plazo o interés de reintegro al Estado y toda clase de débitos no extinguidos. La determinación de estas cantidades, en el capítulo 1º del proyecto de ley, tenía gran importancia dado que, mientras no se produjera la reversión, estas cantidades eran la base para el reparto de los beneficios, tal y como se concretaba más adelante, en el artículo 5, donde se abordaba el problema de los repartos de beneficios o pérdidas. Como ya puso de manifiesto Artola, se suprimía la preferencia del 3 por 100 a favor de las acciones, y el reparto se realizaría a prorrata de las aportaciones respectivas; en el caso de pérdidas, también cada miembro debería asumir su parte, las compañías debían incluir las reservas de la explotación, por las que tanto habían luchado años atrás. De hecho, este era uno de los artículos en los que existía un voto particular de la representación de las compañías.

Este primer capítulo reparaba anteriores desmanes legislativos, por ello, aunque los puntos comprendidos en él no se desarrollaban, eran referentes ideológicos claros. Las obras que fuese a ejecutar el Estado, se financiarían dentro de los créditos del

⁷⁹ Estudio de Coderch, 20 de octubre de 1931. Si la Real Orden de 29 de diciembre de 1925 había reconocido a MZA un valor real de 541,42 millones de pesetas, los criterios del proyecto lo reducían a 413,92. Además se establecía una cantidad fija de 3,83 millones anuales para la devolución de los anticipos de personal.

⁸⁰ En 1933 el 4,5 por 100 era el tipo de interés oficial que se aplicaba, por ejemplo, en el cálculo de rentas y valores catastrales. No dispongo de ese mismo dato para 1931. Para este año el tipo de descuento del Banco de España estuvo en el 6,5 por 100, el crédito con garantía hipotecario en el 6 por 100 y el tipo de interés de la deuda pública en el 5,53 por 100. La media de estos tres es el 6,01.

presupuesto general, pues no se quería oír hablar de cajas especiales u otros mecanismos que estuvieran fuera de los presupuestos. Los anticipos que se hubieran hecho a las compañías, con plazos de amortización determinados, tendrían la misma consideración que cualquiera de las otras cargas financieras que aquéllas tuvieran. El Consejo Superior quedaba facultado para proponer un plan que permitiera agrupar las líneas, con el objeto de reducir el número de compañías existentes. Una vez que el gobierno hubiese aprobado el plan de agrupación, se propondría a las empresas su fusión voluntaria. En el artículo 13 se concretaban algunos planes para reducir al máximo los costes de explotación, en lo que se denominaba la “explotación económica” de alguna línea; para esos casos, las medidas eran limitar la velocidad, simplificar el material fijo y móvil, suprimir el servicio de noche y los trenes de lujo para viajeros, así como efectuar el número mínimo de la circulación de trenes de viajeros. Con el propósito de limitar la competencia de la carretera, se determinaba en el artículo siguiente la facultad de establecer despachos centrales en cualquier punto, que tendrían la consideración de estación: podían despachar billetes y facturar mercancías. El Consejo Superior podía proponer que, en algunas poblaciones importantes, se implantase el servicio de mercancías a domicilio.

El capítulo 2º, sobre la reglamentación del personal ferroviario, comprendía tres artículos en los que se recogían los puntos que dicha reglamentación debía comprender: de ingresos, de trabajo, de sanciones, de retribuciones y de asistencia social; pero se dejaba sin concretar.

El siguiente capítulo reunía las bases para la reversión anticipada de las líneas. Los propios términos del enunciado reflejan un mayor cuidado. No se habla de rescate, sino de reversión, ni tampoco se habla de compañías, ni siquiera de concesiones, sino de líneas. Reversión de líneas reafirma el lugar que corresponde al Estado en esta negociación. En el caso de reversión, los concesionarios recibirían en compensación una cantidad que se calculaba del modo siguiente: se tomaba una anualidad de los productos netos de la compañía concesionaria de esa línea que se capitalizaba al 4,5 por 100, y se multiplicaba por el número de años que restasen de concesión. No se desechaba la posibilidad de rescatar líneas aisladas; cuando se incluían varias líneas de una empresa, se realizarían los cálculos necesarios para fijar un plazo único de término. La anualidad que servía de base para el cálculo se dejaba a la elección de la compañía afectada, entre el promedio de los productos netos de cinco años consecutivos, a elegir entre los diez anteriores a la fecha de la operación. Se ponía énfasis en que el producto neto utilizado era el obtenido exclusivamente por la explotación ferroviaria, quedando excluidos aquellos bienes que no pasasen a poder del Estado. A esa cantidad había que añadirle el valor de los aprovisionamientos y restarle el importe de las deudas y de la participación del Estado. Es obvio que la determinación de estas cifras no resultaba nada sencilla y dio lugar, primero al voto particular de la representación de las compañías a tres de los artículos del capítulo y, en los meses sucesivos, a diversas iniciativas de las dos grandes que permitieran mejorar las condiciones de amortización de las obligaciones. Si de resultados de todas las operaciones conducentes a fijar la anualidad, resultaba un saldo favorable a la compañía en cuestión, esta le sería entregada en títulos de la Deuda al portador, quedando a cargo del Estado el servicio de obligaciones. También se concretaba lo que ocurriría en el caso de que no hubiese saldo positivo.

En el capítulo 4º, muy breve, se disponía que en el momento en que se produjese la reversión, la explotación de ese ferrocarril correría a cargo del Estado. En este tiempo, la explotación la regiría el Consejo Superior de Ferrocarriles, con el concurso de la compañía, e implantaría, con toda rapidez, el régimen definitivo, que se regulaba en el capítulo 5º. En ese momento cesaba la actuación de la compañía. Ya dentro del capítulo 5º, un nuevo estadio en la vida de la red ferroviaria, se decía en el artículo 32 que «todos los ferrocarriles españoles formarán una sola red explotada por un organismo oficial autónomo». Este organismo estaría compuesto de un Consejo Superior y de varias Direcciones, asistidas por comisiones consultivas, que tendrían a su cargo redes particulares bajo la autoridad del Consejo Superior. Se fijaban las facultades de cada una de esas instancias, a quién competían los nombramientos y uno de los objetivos prioritarios, misión del Consejo Superior, que consistía en fijar una tarifa general única para todos los ferrocarriles españoles. También podrían existir tarifas especiales de precios inferiores a la de aplicación general. Se asimilaba a los empleados permanentes del ferrocarril con los empleados públicos.

Este proyecto no se plasmó en nada de carácter definitivo, si bien las consideraciones realizadas hasta ahora reflejan el clima en que se desarrollaron las primeras negociaciones de las compañías ferroviarias con el gobierno de la República. No se dispone de ningún dato que permita averiguar qué fue de este proyecto, que tantas redacciones había conocido y de los votos que expusieron las compañías. Artola señala lacónicamente que fue abandonado; el hecho es que no se volvió a oír hablar de él⁸¹. El 14 de octubre se nombró otro gobierno provisional, en el cual se produjo el ascenso de Azaña a la presidencia del gobierno, aunque se mantuvo Albornoz en Fomento. Hasta el 9 de diciembre no fue promulgada la Constitución de la República, tras muchos debates y enfrentamientos parlamentarios; es decir, que la redacción y negociación de la norma fundamental de la Segunda República, coincidió en el tiempo con el proyecto de ordenación ferroviaria, lo cual hace suponer que iría en menoscabo de este.

3.1.2. Las medidas realizadas. De finales de 1931 a septiembre de 1933

El 16 de diciembre, el Ministerio se transformó en Obras Públicas y también cambió el ministro, comenzando los casi dos años de mandato de Indalecio Prieto. En estos años, destaca la figura del ministro de Hacienda, Jaime Carner⁸². El problema ferroviario lo era para ambos y cuando una cuestión tan sencilla como esta se olvidaba, los avances en política ferroviaria eran siempre más lentos. Carner, como recordaba Tedde, varió el orden de prioridades en la política económica del gobierno respecto a la realizada por Prieto, dejó en un segundo lugar el sostenimiento de la peseta y centró su atención en el logro del equilibrio presupuestario⁸³.

⁸¹ Artola (1978), p. 439.

⁸² Para los meses que transcurrieron desde octubre a diciembre de 1931 y la formación de Gobierno por Azaña, cfr. Juliá (1990), pp. 137-152. Más adelante se ofrecerán algunos detalles relacionados con estos dos ministros.

⁸³ Tedde de Lorca (1990), p. 227.

De hecho, el primer proyecto de ley referido a los ferrocarriles del año 1932, fue dirigido a las Cortes el 4 de febrero de 1932, por Carner. En dicho proyecto se trataba de modificar el régimen de amortización de las obligaciones de las compañías ferroviarias; había en ello mucho dinero en juego⁸⁴. No llegó a ser ley, pues se retiró de las Cortes en el mes de mayo. Esta iniciativa procedía de las empresas ferroviarias, quienes ya estudiaron en octubre de 1931, en particular MZA, la posibilidad de suspender toda amortización de obligaciones en 1932, o bien, mantener la amortización prevista, pero realizándola por compra en Bolsa, con lo que estimaban para MZA un ahorro de 13,5 millones de pesetas⁸⁵. El 19 de noviembre de 1931, el Consejo de Administración de MZA decidió elevar una exposición al gobierno en la que se recogía, como solución para conjurar el déficit, la de amortizar las obligaciones mediante subasta o compra en Bolsa. Para esta operación se requería la autorización del gobierno, que pensaban obtener, dado el papel que todavía correspondía al Estado en caso de déficit de explotación. Esta medida ya había sido aplicada, en una situación similar, en virtud de unos auxilios concedidos por el Estado por Decreto de 22 de enero de 1869.

Desde los primeros compases de estos capítulos, he hecho hincapié en el peso y cúmulo de problemas que supusieron para las empresas ferroviarias sus cargas hipotecarias. En el capítulo anterior se estudió la propuesta de Norte, rechazada por MZA, de proceder a una conversión de obligaciones, alargando los plazos de vencimiento, con el fin de aligerar ese peso. En esta ocasión, el fin era el mismo en una situación que preveían de quiebra financiera real, y por tanto mucho más dura que la anterior.

El siguiente paso que dieron, ahora al unísono, Norte y MZA se dirigió directamente al presidente del gobierno, a quien exponían su difícil situación financiera y algunas

⁸⁴ A partir de 1932, la documentación disponible se reduce sustancialmente como se podrá apreciar con claridad. La reconstrucción de lo acontecido a lo largo de todos estos años de la Segunda República, se basa en lo publicado por la Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 23-240 y en algunas fuentes documentales que serán referidas oportunamente. Es curioso que esta cuestión concreta sobre las obligaciones no haya tenido reflejo en la historiografía ferroviaria más utilizada. Es cierto que, finalmente, el proyecto no salió adelante, como en tantas otras ocasiones, pero de nuevo el proceso resulta de interés. Hubo además una comisión de Hacienda de investigación en las Cortes que requirió informes de las compañías y de algunos particulares. El propio Comín reivindicó en 1988 la importancia de Carner al frente del ministerio de Hacienda y, por el contrario, el anodino paso por esa cartera de Indalecio Prieto. Quizá un reflejo de esta realidad sea el hecho de que Prieto diese luz verde a este proyecto sorprendente de amortización de obligaciones y Carner, aunque se viese obligado a publicarlo, no ofreciese facilidad alguna para que saliera adelante. También refleja muy bien Comín el conflicto interno en que se encontró Prieto al ocupar la cartera de Obras Públicas: por un lado, la necesidad de recuperar la actividad del transporte ferroviario, para lo cual resulta difícil demostrar, a la luz de la documentación disponible, que pensase en la solución nacionalizadora, y, por otro, en algún punto coincidente con el anterior, de la reducción de los presupuestos generales a su cartera. Creo que esto es fundamental para entender los dos años de Prieto en Obras Públicas. Sus relaciones con las compañías, al menos en 1933, no fueron malas, existió una clara voluntad de solucionar dificultades, por las dos partes. No se puede decir que no se llegó a nada, aunque esto sea así, sino que la falta de documentación impide que se pueda responder al porqué no se llegó a nada, si bien se expongan algunas ideas. Sin duda las dificultades políticas y las presiones sociales tuvieron mucho que ver, así como la propia coyuntura de crisis.

⁸⁵ C/242/588 “Informes sobre amortización de obligaciones referentes a MZA”, *Nota sobre amortización de obligaciones*, octubre de 1931.

soluciones⁸⁶. En este escrito se plasmaban de modo sucinto la dimensión del descenso de los ingresos que habían experimentado en lo que llevaban de año, y el que MZA arrastraba del ejercicio anterior, como consecuencia de la crisis económica, así como el aumento de los costes originado en parte por algunas disposiciones de carácter oficial. Junto a lo anterior, se destacaba la competencia, realizada en condiciones desiguales para las empresas ferroviarias, que estaban ocasionando los transportes mecánicos por carretera⁸⁷. Las dos grandes valoraban el esfuerzo del Estado sobre este particular, si bien lo consideraban insuficiente. Ante todas estas dificultades, los resultados –explicaban– no podían ser sino catastróficos. El régimen de comunidad de explotación que había consagrado el Estatuto y las ideas vertidas sobre el reparto en caso de pérdidas, tomadas también en el proyecto de Albornoz, fueron los puntos cruciales en los que basaron todos los argumentos y las soluciones que exponían al final; la más importante sobre las obligaciones ya ha sido referida. El problema que se planteaba en aquellos momentos requería soluciones cuyos efectos se plasmasen sobre los resultados de explotación con mayor rapidez que un aumento en las tarifas; no renunciaban a él, pero lo que había que resolver era el déficit que conocerían cuando obtuvieran los datos definitivos del ejercicio de 1931, a la altura del mes de marzo del año siguiente. Con los costes que esperaban para atender los intereses y amortización de las obligaciones –diez millones para Norte y treinta para MZA– se haría imposible la atención de los costes de explotación más indispensables: personal, materias de consumo e impuestos, más aún con la previsión de que, en 1932, no se produciría una mejora en las condiciones del tráfico. La solicitud concreta se expresaba en los siguientes términos:

«solicitan las compañías que (...) haga efectiva el Estado su participación en el déficit y al propio tiempo facilite, como auxilio, la cantidad equivalente a la participación de las compañías en el mismo para dejarlo saldado. (...) Con idéntico objeto requerirán aquellas, durante el curso del año próximo, anticipos a cuenta de la participación del Estado en el déficit previsto para dicho año y del auxilio necesario para atender la parte del mismo a cuenta de las compañías hasta compensar la falta de productos netos si el tráfico no reaccionara».

Es decir, el Estado se debía implicar doblemente: en lo que a él competía por el consorcio, y en lo que competía a las compañías porque estas no alcanzaban a ello. Las empresas decían ser conscientes de las dificultades que afectaban a la Hacienda Pública y, por ello, con el propósito de que el déficit disminuyese, proponían que, a partir de 1932, las amortizaciones de obligaciones se realizasen con estricta sujeción a los

⁸⁶ C/242/579 “Exposición elevada al Presidente del Gobierno de la República por las compañías del Norte y de Madrid a Zaragoza y a Alicante, sobre la difícil situación financiera de las mismas, y soluciones que se proponen”, 23 de noviembre de 1931. Está firmado por los respectivos presidentes y directores generales de los Consejos de Administración: marqués de Alonso Martínez y Alvarado y Boix y Maristany.

⁸⁷ En este punto concreto de la competencia de la carretera no puedo entrar con profundidad, pues constituye materia suficiente para otra tesis doctoral. El Gobierno era consciente de que esta queja de las empresas respondía a la realidad y ya el 6 de octubre de 1931, se había leído un proyecto de ley en las Cortes, que no se llegó a aprobar, en el que se pretendían regular algunas cuestiones básicas respecto al servicio de transporte de viajeros y mercancías, desde una óptica similar a la que ya se conocía por el ferrocarril: régimen de concesiones, tarifas máximas y mínimas, tributos de estos concesionarios, y algunas otras cuestiones. El texto de este proyecto lo he consultado en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. VI, pp. 57-61.

cuadros previstos, pero adquiriendo los títulos por subasta o compra en plaza, lo cual permitiría una disminución notable en sus cargas. Esta solución ya contaba con un antecedente en 1869, como vimos; en aquella ocasión los propios obligacionistas lo recomendaron, dado el peligro que corrían sus intereses y pensaban que en este caso ocurriría algo similar, aunque deberían contar con su autorización. En opinión de las compañías, para los obligacionistas, tampoco suponía demasiado perjuicio ya que una buena parte de las series ya eran amortizables por subasta. Esta era la demanda más importante, pero pedían otras más: que se afrontasen medidas que hicieran desaparecer los privilegios y ventajas del transporte por carretera; que a la mayor brevedad se diese cumplimiento a los preceptos del Estatuto relativos a la tarificación, al igual que había sucedido en otros países; que al objeto de no incrementar el desequilibrio, se evitase la aplicación de nuevas disposiciones de carácter social y que, en todo caso, aquellos aumentos de gastos directamente originados por medidas gubernamentales de política económica con efectos sociales, por ejemplo la elevación de la tasa del carbón, llevara consigo compensaciones económicas. A lo largo del escrito se recordaban, en diversas ocasiones, los trastornos que ocasionaría, a la economía nacional y a los intereses de extranjeros, la imposibilidad de atender los vencimientos hipotecarios, más aún siendo el Estado uno de los socios de las empresas. Quizá este énfasis en el papel del Estado como socio, sea una de las novedades más interesantes en los argumentos adoptados por las compañías. El 26 de noviembre, las compañías expusieron su proyecto a Albornoz, notificándole que ya lo habían tratado con el presidente del gobierno y con el ministro de Hacienda, entonces Prieto⁸⁸. Con posterioridad, el 16 de diciembre, se produce el cambio de gobierno y el proyecto quedó aparcado.

En la estrategia por la defensa de los intereses de las empresas ferroviarias, estas siempre tuvieron la habilidad de presentar sus sugerencias como intentos, casi a la desesperada para salvar, no sólo la estabilidad de las grandes empresas ferroviarias, sino también la economía nacional. En esta época final, desde luego que tenía mucho de cierto la situación agónica de las compañías, de forma que, sin la adopción de medidas extraordinarias, la vida de las empresas llegaba a su fin, tras unos ochenta años de existencia. Hay que reconocer que lucharon hasta el final: ahora fueron las obligaciones, después, en 1933, la adquisición de los automotores con el apoyo de la financiación estatal y, como línea continua, las subidas de las tarifas para mantener los ingresos y la igualdad de condiciones para competir con el transporte por carretera. Pero la historia terminaba y esta vez todo parecía hacer pensar que sería la definitiva, puesto que, a una coyuntura similar a otras de épocas pasadas en cuanto a dificultades en la explotación, se añadía un estado de quiebra que parecía que iba a prolongarse.

Como ya ha quedado reflejado, el proyecto de modificación del régimen de amortización de las obligaciones de las compañías ferroviarias fue leído en las Cortes el 4 de febrero por el ministro de Hacienda. La siguiente referencia es de primeros de abril, momento en el que se había constituido la Comisión dictaminadora de Hacienda en las Cortes y que recibió información de Norte, MZA y, al menos, de la Asociación General

⁸⁸ C/242/582 “Correspondencia de las compañías con los ministros de Hacienda y Fomento sobre la presentación de bases para la amortización de obligaciones y su discusión en las Cortes”, Noviembre de 1931-Febrero de 1932.

de Empleados y Obreros de los ferrocarriles⁸⁹. Es probable que las vicisitudes del proyecto –la idea la sugieren las empresas a Prieto cuando este era ministro de Hacienda y la tuvo que patrocinar un ministro diferente–, puedan explicar, en parte, su fracaso. Carner mantuvo siempre actitudes titubeantes en su defensa, echándose para atrás al final en la petición concreta realizada por las empresas, e imponiendo un proyecto, surgido de la comisión de Hacienda, con algunas condiciones en cuanto a plazos para volver a la normalidad de las amortizaciones y otras cuestiones que no convencieron a las empresas y que les llevaron a solicitar que fuera retirado. Una vez más, la cuestión de las reservas constituidas con fondos no repartidos a los accionistas, provocó la reacción de las compañías.

La Comisión permanente de Hacienda publicó su Dictamen el 8 de abril de 1932⁹⁰. Al menos MZA, desde el 1 de abril, dejó de atender sus compromisos de amortización correspondientes⁹¹. En este lapso de tiempo Prieto presentó el proyecto de ley sobre el régimen de caducidad de las concesiones⁹². Entre otras cuestiones, lo que más irritó a las empresas fue un añadido al artículo 2º del proyecto del ministro, en el que se contemplaba que, hasta que no se recuperase el régimen normal de amortizaciones, no se podrían repartir dividendos a las acciones. Ya dije que, quienes se habían opuesto al Estatuto, iban a convertirse en sus más celosos guardianes. Con arreglo al Estatuto vigente, y no les faltaba razón, el capital real, el que formaba parte del régimen de comunidad, había sido fijado y aprobado con la exclusión expresa de las reservas

⁸⁹ C/242/583 “Informes presentados por las compañías Norte y MZA a la comisión dictaminadora de las Cortes sobre el proyecto de ley de amortización de obligaciones de las compañías ferroviarias”, 4-10 de abril de 1932. La primera instancia de la *Asociación de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España*, fue dirigida al ministro de Hacienda el 8 de febrero y en ella confundían el significado del proyecto, puesto que no reparaban en el carácter temporal de dicha medida previsto en el preámbulo y acrecentaban las pérdidas resultantes. Dicha instancia se encuentra en C/242/581. Con posterioridad las propias empresas corrigieron los cálculos presentados en esta instancia.

⁹⁰ Apéndice 1º al *Diario de Sesiones de las Cortes Constituyentes de la República Española*, núm. 153.

⁹¹ Carta de Carlos Maristany Eduardo Alfonso, 14 de abril de 1932, en la que le comunica que un agente de cambio y bolsa le había dicho que «la compañía estaba en falso con motivo de no haber anunciado la amortización de obligaciones, ya que nos podíamos exponer a que algún mal intencionado presentara una denuncia por suspensión de pagos, como de hecho estamos, y que lo que debíamos haber hecho es haber puesto un anuncio diciendo que teníamos lo suficiente para hacer frente a nuestros compromisos, pero que si no procedíamos a la citada amortización era porque estamos en espera de que se resolviera el proyecto que presentará a las Cortes el ministro de Hacienda».

La misma cuestión de la suspensión de las amortizaciones y la aclaración de sus causas, aparece reflejada en carta que dirigió el presidente de la Generalidad de Cataluña, Francisco Maciá, a su amigo el ministro de Hacienda, Jaime Carner, de fecha 23 de abril de 1932, solicitándole que, en atención a los numerosos tenedores de obligaciones de MZA dentro del ahorro catalán, sacara el proyecto de amortización por subasta o compra en bolsa, o, a lo menos, permitiera a las compañías publicar una nota en la que se justificase que el motivo del retraso en la amortización, obedecía a la necesidad de llegar al acuerdo en el proyecto de ley y no a dificultades de tesorería de las empresas. En definitiva, le pedía al ministro algún gesto tranquilizador para evitar que siguieran cayendo las cotizaciones de dichos valores en la bolsa de Barcelona. Esta correspondencia se encuentra en C/242/584.

⁹² En otro orden de cosas, E. Maristany visitaba los quirófanos del doctor Barraquer para someterse a una delicada operación en los ojos. Esta noticia aparece referida en la carta de Maciá a Carner. Aquel definía a Maristany como «figura de la ingeniería catalana».

constituidas con beneficios no repartidos a los accionistas y las concesiones y labores mineras; en consecuencia, estos bienes quedaban retraídos en caso de reversión y nada tenían que ver con el régimen de comunidad. Los déficit se saldaban, según el Estatuto, en proporción a lo aportado a la comunidad por el Estado y el capital real de las compañías. Esto excluía esas reservas y bienes de responder en el caso de déficit. Por lo tanto, las compañías solicitaban que se permitiese ofrecer a los accionistas beneficios de las pequeñas utilidades que se derivasen de aquellos bienes no rescatables. Además, si se prohibiese todo dividendo, también caería la cotización de las acciones ferroviarias. Desde finales del mes de abril, hasta mediados de mayo se sucedieron las entrevistas de diversos miembros de los Consejos de Administración, acudieron por separado Norte y MZA, con Carner, con el presidente de la comisión de Hacienda, Manuel Marraco, y con algún diputado dispuesto a presentar la enmienda que solicitaban las compañías. Carner siempre se manifestó inamovible y conforme con el dictamen de la comisión y en ningún momento expresó su apoyo a la solicitud de las empresas, lo que llevó a estas a solicitar que se retirase el proyecto, lo cual sucedió el 19 de mayo⁹³.

Al igual que en otras ocasiones, de esta cuestión no se volvió a tratar, pero significaba un nuevo fracaso en la política de defensa de los intereses para las compañías. Quedaban muy pocas teclas que tocar si se quería salvar la explotación privada de la red o los intereses de sus propietarios. La vía que parecía disponer de alguna posibilidad de éxito era la de recordar al Estado que, mientras siguiese el Estatuto vigente de 1924—lo cual también las empresas tenían que empeñarse en probar—, le correspondían unos compromisos de los que, conforme a derecho, no podía olvidarse. Este hecho fue el que originó el siguiente conflicto. Prieto promovió una Orden sobre el régimen de caducidad de concesiones publicado en la *Gaceta de Madrid* el 29 de marzo de 1932, que se convertiría en ley el 10 de mayo, tal y como ya ha quedado de manifiesto. A mi modo de ver se exagera su importancia, en la lectura que se hace de ella como momento de importancia en la expresión de la voluntad nacionalizadora de la Segunda República. Esta ley fue interpretada desde las compañías como reflejo de la superación tácita del Estatuto de 1924, sin que este hubiera sido abolido formalmente, pero no se inquietaron en exceso sobre sus repercusiones referidas a la nacionalización. Las compañías pensaban que el Estatuto continuaba vigente, pero esta cuestión no llegó a zanjarse⁹⁴. Parece admisible que el conjunto de la legislación

⁹³ Estas líneas están elaboradas con documentación que se encuentra en C/242/584 y C/242/585.

⁹⁴ La orden de Prieto se fecha el 26 de marzo y estuvo motivada por la suspensión de la explotación de sus líneas de tres pequeñas compañías en meses previos. En ella se argumentaba, a partir del Decreto de la Presidencia provisional de la República de 15 de abril de 1931, sobre los Decretos-leyes de la Dictadura, que estos se consideraban como meros preceptos reglamentarios, sólo válidos y aplicables en cuanto fuesen conformes a textos votados en Cortes; que las compañías no podían acogerse al Estatuto de 1924, si este no respetaba la ley general de ferrocarriles, se refería a la de 1877, ni a las leyes de concesión, para el caso concreto del abandono de las concesiones. Con posterioridad se debió elaborar ya un proyecto de ley, que no he logrado encontrar, pienso así porque lo que Prieto redacta en marzo es una Orden, no hay ningún artículo. Con fecha del 5 de abril se pronunciaba la Comisión permanente de Obras Públicas sobre un proyecto de ley, que contenía seis artículos. Este debió ser el texto que se aprobó como ley el 10 de mayo, que tampoco he localizado. La orden de 26 de marzo, en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 22-23 y el texto del proyecto aprobado por la Comisión de Obras Públicas, en C/245/590, donde se conserva un ejemplar del apéndice 4º al núm. 153 del Diario de Sesiones de las Cortes Constituyentes de la República Española. Así como un escrito firmado por Boix y el vizconde de Escoriaza dirigido a Prieto el 22 de abril de 1932. Este escrito, de mucha enjundia jurídica, quedó sin respuesta del gobierno.

promulgada en 1932 podía llegar a facilitar la nacionalización a coste cero para el Estado y que, defendiendo el Estatuto, las compañías trataban de asegurar unos mínimos en cuanto a su protección jurídica; pero las voluntades personales, tan difíciles de rastrear, se enseñorean sobre la ley. Son muchos los testimonios que muestran a Prieto como un claro opositor a la gestión pública de la red ferroviaria⁹⁵.

A pesar de todo ¿qué perseguía Prieto con su política ferroviaria? A lo largo de los dos años ¿mantuvo idénticos criterios? ¿El fondo de sus inquietudes y preocupaciones lo constituían las empresas ferroviarias, o más bien el equilibrio de los presupuestos, el paro, o la propia eficacia de los medios de transporte? Son las mismas cuestiones que se habían planteado los ministros que le habían precedido en el cargo, y habían tenido algo de tiempo para poder trabajar, se han ido viendo en otros capítulos y no se apartan un ápice de la cuestión de fondo: ¿cómo resolver el problema ferroviario?; el mismo problema que, agravado por el paso del tiempo y las peculiares circunstancias de los años treinta, se había planteado en los primeros compases de la guerra mundial. Pienso que Prieto, tras un contacto inicial titubeante con el problema, incluida su etapa en Hacienda, pasó a comportarse, sobre todo en 1933, como un técnico, al menos en su relación directa con los directivos de las empresas, tratando a su vez de resolver el problema con el menor coste posible y en sus frentes más importantes. Así se podría deducir de las disposiciones y medidas que restan por estudiar.

El 23 de junio de 1932 presentó un proyecto de Ley que respondiese a las demandas que venían efectuando los empleados ferroviarios, por el que se autorizaba un recargo de las tarifas vigentes, con el cual se constituiría un fondo que iría destinado a mejorar las retribuciones de los trabajadores. El 29 de julio se aprobaba el Decreto que fijaba en

En él se recordaban de nuevo las disposiciones del Estatuto en las que el gobierno se comprometía con las empresas a «evitar y prevenir» las pérdidas, así «como a compensarlas y hacerlas soportables, disposiciones que por haberse dejado de poner en práctica, han ocasionado la ruina de las compañías». La defensa de la vigencia del Estatuto se basaba en los primeros Decretos de la República referidos, por ejemplo, a la reorganización del Consejo Superior de 31 de mayo de 1931, donde se daba el calificativo de *vigente* al Estatuto de 1924, en el preámbulo del Decreto. Pienso que hay argumentos para hablar de una cierta sensación de indefensión jurídica de los capitales sociales, lo cual no facilitaba las soluciones para huir de la crisis. Si se añade a esto el poco crédito que ya tenían las empresas ferroviarias, que se habría agudizado tras el intento de rebajar la cuantía de las amortizaciones, se explican mejor las dificultades de las empresas y, es probable, al menos como hipótesis, el temor de los capitales a todo tipo de inversiones.

⁹⁵ “No parece que I. Prieto fuese partidario de la nacionalización de los ferrocarriles, porque decía: «nadie en la cámara con una percepción clara de lo que es la realidad de nuestra administración se puede hacer la ilusión de que el Estado va a explotar las líneas más económicamente que las empresas privadas». «Que la explotación –continuaba Prieto– no es más económica que la de las empresas, es una cosa evidentísima; pero si a alguien le ofreciera duda esta afirmación, yo podría exponer datos curiosísimos de como un ferrocarrilito de estos del Estado, cuya explotación abandonó la compañía por no poder soportar tres trenes que no llevaban viajeros, ha aumentado su tráfico hasta siete trenes, que siguen no llevando viajeros». Por ello, y para evitar mayores pérdidas al Estado, Prieto había propuesto a la Cámara que derogase el art. 53 de la ley de Ferrocarriles que obligaba al Estado a hacerse cargo de las líneas abandonadas por las compañías por no poderlas explotar sin pérdidas. Ley que se promulgó el 5 de mayo de 1932. Prieto detuvo la expansión de la red, pero propuso obras auxiliares” y los planes de electrificación, más intensivas en mano de obra, para combatir el paro forzoso, en particular de la ex-Corte: promovió, por ejemplo, el proyecto de Enlaces Ferroviarios de Madrid. Extraído de Comín (1988), t. II, pp. 1154-1155.

un 3 por ciento la cuantía de la elevación⁹⁶. Estas peticiones tenían su origen en la insatisfacción provocada por el decreto aprobado por La Cierva en febrero de 1931, y en las posibilidades que, el abandonado proyecto Albornoz, había dejado sólo incoadas en el capítulo segundo sobre los aspectos que debería contener una supuesta reglamentación del personal ferroviario. Esta concesión tampoco satisfizo por completo las demandas obreras y obligó a Prieto a responder en las Cortes, el 16 de diciembre de 1932, ante la petición efectuada por un grupo de diputados radicales que juzgaban insuficiente lo concedido, probablemente primaban los motivos políticos empleados para debilitar al gobierno. En los argumentos que utilizó se ve la mano de las dos grandes⁹⁷.

Poco después, el 17 de julio de 1932, se promovió desde el Ministerio de Obras Públicas, la convocatoria de una Conferencia Nacional de Transportes Terrestres, que impulsase un proyecto de ordenación jurídica y fiscal de los transportes mecánicos por carretera. Sus resultados quedan lejos de los objetivos de este trabajo. La Conferencia clasificó los trabajos en cuatro secciones: régimen fiscal de las industrias de transporte por carretera, régimen jurídico, coordinación y modificaciones a introducir en la explotación de los ferrocarriles en relación con los transportes por carretera⁹⁸.

Para la protección de los elevados intereses del Estado en las empresas ferroviarias, otra de las cuestiones que trató de resolver Prieto, presentó el conflictivo proyecto de ley sobre la intervención permanente del Estado en los ferrocarriles, el 25 de agosto de 1932. Este proyecto se convirtió en ley el 9 de septiembre de ese año, con variaciones insignificantes sobre el texto de aquel y, el día 27, se crearon las cuatro primeras Comisarías, para cada una de las grandes: Norte, MZA, Andaluces y Nacional del Oeste⁹⁹. El 6 de diciembre se crearon otras tres, ya con un criterio geográfico, en donde se incluía el resto de las compañías: comisarías de la zona norte, sur y centro. En el preámbulo del proyecto definía Prieto como uno de los problemas más graves que había legado la Monarquía a la República, el de los ferrocarriles. Las referencias de Prieto en este sentido fueron frecuentísimas. A mi modo de ver, algunas de las expresiones utilizadas en el proyecto estaban fuera de lugar y no facilitaban el consenso necesario. Se decía por ejemplo que, a pesar de las numerosas aportaciones del Estado, este no contaba con la «más liviana intervención» en las compañías, cuando era precisamente el exceso de presencia del Estado uno de los problemas con los que las empresas decían

⁹⁶ Como digo, la cuestión de la elevación de los salarios a los obreros ferroviarios, venía de tiempo atrás. Las *Memorias Políticas* de Azaña sirven para hacer un recorrido cronológico de esta cuestión, sucinto pero muy vivo y clarificador. Con el peculiar estilo de Azaña, las críticas que aparecen a Albornoz, mientras este fue ministro de Fomento en el gobierno provisional de la República, son continuas cada vez que escribe en esas páginas sobre el problema ferroviario y, en particular, sobre la negociación con los obreros del incremento de los salarios; así, por ejemplo, el día 23 de octubre de 1931 escribe: «Hablamos también del asunto de los ferroviarios. Albornoz hizo el papel de siempre: Balbució, divagó, barajó papeles, no adelantó nada; nadie sabía a qué atenerse».

⁹⁷ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. IV, pp. 154-165. Volveré sobre ello en el apartado específico sobre las medidas de carácter social adoptadas por el primer bienio.

⁹⁸ Para más detalles se puede consultar, Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. VI, pp. 69-137.

⁹⁹ El que se crease un puesto de Comisario en el Oeste, puede hacernos pensar que el Estado no participó en su gestión, después de la intervención de 1928.

enfrentarse para poder competir en igualdad de condiciones con la carretera. Más adelante se escribe que «procede eliminar de los Consejos de Administración de las compañías a aquellos elementos» que pertenecían a consejos de entidades bancarias o suministradoras de material ferroviario. Esta quizá sea una de las leyes más conocidas de la época de Prieto y suscitó una fuerte controversia por parte de las compañías, en particular de las grandes, pues si de algo habían sido celosas, cuestión aparte de las reservas, era de la composición de sus Consejos y órganos de dirección; por otra parte lógico y comprensible en cualquier empresa privada, nadie quiere tener el enemigo en casa y, no se pierda de vista, estos eran los términos del conflicto. Un enemigo que, además de tener que pagar, contaba con el omnímodo poder del veto suspensivo. Poco o nada se sabe en concreto sobre su actuación. Resulta significativo que, acudiendo al término de socio cuando se referían a la participación que correspondía al Estado en los déficit de explotación, no quisieran ni oír hablar de los posibles derechos que le corresponderían también a ese socio en el gobierno de la empresa: financiación sí, organización y decisión no.

Las compañías presentaron una primera nota al ministro en la que la defensa de los intereses de las empresas recaía en que el Estatuto ya dotaba de numerosos recursos al Estado para que pudiese intervenir, que especificaban en el escrito. A la pérdida de autonomía en la gestión, que era lo que más preocupaba, había que añadir el aumento de los costes de explotación, en momentos tan delicados. Preocupaba así mismo el descrédito que, el conjunto del proyecto, significaba para las compañías. Por una parte, por las suspicacias que ocasionaría a los inversores, y, por otra, en lo que se refería a las incompatibilidades, porque parecía atribuirse a los Consejos de Administración decisiones inspiradas en otros intereses diferentes a los específicamente ferroviarios¹⁰⁰.

Después la Comisión de Obras Públicas de las Cortes, les invitó a que expusieran su parecer ante ella. El 31 de agosto lo hicieron por escrito, proponiendo la nueva redacción de alguno de los artículos. El informe que se conserva lo realizaron miembros de Norte y de MZA¹⁰¹. En él se solicitaba que se refundiesen todas los instrumentos de intervención de que disponía el Estado, en la figura de los comisarios; es decir, se pedía que se suprimiesen las Direcciones Generales y Divisiones de Ferrocarriles y el Consejo Superior; además, se solicitaba que se dejase expedita la acción gestora y comercial de las empresas. Nada recogió la ley de esta petición, si bien es cierto que, el 22 de noviembre de 1932, una Orden Ministerial disolvía las Divisiones Técnicas y Administrativas de ferrocarriles y entregaba sus funciones a las Comisarías; no ocurrió lo mismo con el Consejo Superior. Las compañías procuraron limitar el derecho de veto de los comisarios, pero este punto no sufrió ninguna modificación. También buscaron limitar los casos que se referían a las incompatibilidades, y aquí sólo lograron que se diese un plazo de 10 días después de promulgada la ley a los afectados por el artículo, para que optasen por el cargo que deseaban ostentar, pero no se modificó en su contenido. Pedían que, al dictar el Reglamento y demás disposiciones necesarias para que se cumpliera la ley, se oyese a las compañías. Tampoco se les hizo caso. Por último, querían que se introdujese una disposición transitoria que previese la posibilidad de que

¹⁰⁰ Dicha nota se encuentra recogida en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 28-29.

¹⁰¹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 29-30.

esta ley no se aplicase a aquellas compañías que en el transcurso de tres meses se comprometieran formalmente a devolver al Estado el importe de sus aportaciones. No se reflejó esta idea en ningún lugar, probablemente introducida a petición de alguna pequeña empresa que apenas hubiese percibido este tipo de aportaciones. No considero que se buscara su introducción pensando en Norte o en MZA, a quienes resultaría, por sí mismas, imposible satisfacer esas cantidades¹⁰². En la poca documentación disponible al respecto, se percibe que las quejas de Norte y de MZA fueron continuas, en parte también por el hecho de que no se hiciese distinción entre unas empresas y otras, sobre todo por la acusación latente que se hacía en la ley de mala gestión de los órganos de dirección.

El 19 de octubre de 1932 se publicó el Decreto en el que se aprobaba el Reglamento de las Comisarías del Estado¹⁰³. En él se especificaban las atribuciones de los comisarios que no se limitaban a los órganos de dirección y administración de las compañías, sino que afectaban también a la gestión, al poder suspender todas las órdenes y circulares de la dirección y de los servicios hacia los trabajadores. Disponían de capacidad sancionadora, a través de multas comprendidas entre 1.000 y 25.000 pesetas, así como mediante propuestas de jubilación o separación del trabajo. Ya se dijo que a los comisarios los pagaban las empresas, no ocurría así con los interventores que les auxiliaban, quienes percibirían sus salarios del Ministerio de Obras Públicas

Uno de los primeros objetivos de los comisarios fue acabar con la parte de los Consejos afincada en París. Se sabe, por ejemplo, que en agosto de 1933 se presentaron de improviso el director de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas y el comisario de Norte con el fin de inspeccionar la correspondencia del Consejo de esta compañía con el comité de París, visita provocada, muy probablemente, por las reclamaciones realizadas por el gobierno francés al español, a petición de la Sociedad de Accionistas y Obligacionistas, que no gustaron nada al ministro¹⁰⁴. Alvarado confiaba a Prieto, que se

¹⁰² En consecuencia los artículos más conflictivos del proyecto quedaron redactados como sigue:

«art. 1º: Se crea una intervención permanente en los ferrocarriles cuya explotación debe verificarse en consorcio con el Estado como consecuencia de las aportaciones de capital hechas por este a las respectivas empresas».

«art. 2º: Esta intervención se ejercerá por representantes del Estado en los organismos administradores de las compañías, los cuales representantes podrán ejercer el derecho de veto suspensivo para los acuerdos que esos organismos pudieran adoptar y para la ejecución de acuerdos ya adoptados».

«art. 9º: No podrán desempeñar cargo alguno en los Consejos de Administración ni en las Direcciones de compañías de ferrocarriles en consorcio con el Estado, quienes pertenezcan a Consejos de Administración o sean partícipes de empresas productoras de material fijo o móvil para las líneas férreas o que suministren cualesquiera otros productos para estas. Asimismo serán incompatibles aquellos consejeros que pertenezcan a más de tres Consejos de Administración de empresas de cualquier naturaleza».

¹⁰³ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 32-33.

¹⁰⁴ C/38/73 “Correspondencia entre Prieto, Alvarado y E. Alfonso”, noticia extraída de una carta escrita por Alvarado a Alfonso, el 23 de agosto de 1933. Así lo confirma la documentación del Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores francés, Tomos 254 y 255. De nuevo vaya por delante mi agradecimiento a López-Morell por permitirme utilizar esta documentación obtenida por él. Allí hay un despacho del embajador francés Herbertte en que se da noticia de la visita de dos administradores franceses de MZA a la sede de la embajada francesa en S. Sebastián, exponiendo que la nueva ley, al

notaban diferencias entre lo que les decía el comisario y lo que indicaba el propio ministro: «uno de sus principales cuidados es que la reforma se haga sin entorpecer los servicios. La Comisaría prescinde por completo de esa circunstancia». Y es que los comisarios intentaban introducir algunas reformas en materia de suministros: querían que todos se hicieran por concurso y previo anuncio; para las empresas, alguno de los abastecimientos, por ejemplo los de Campsa, carriles, artículos patentados, o artículos en los que no había más que uno o dos fabricantes, el concurso era, en opinión de las compañías, absurdo. Al menos MZA, empleaba los concursos, pero restringidos a determinadas casas ya conocidas «por su seriedad y excelente calidad de sus productos». Desde el gobierno les sugirieron que para facilitar la seriedad de las empresas o particulares que acudiesen a los concursos abiertos, exigiesen un depósito. Este tipo de cuestiones, origen de conflictos, se trataban dentro de una mutua desconfianza, «en abierta hostilidad, por oficios molestos en sus términos en que se contienen órdenes terminantes que obligan a rápidos y amplios trabajos para demostrar los inconvenientes de tal medida, a fin de que no se nos presente a los ojos de la superioridad como rebeldes a los mandatos de la Comisaría; y cuando aquellos inconvenientes (que habían señalado las compañías) se ponen de manifiesto se nos dice que no eran órdenes, sino meras sugerencias y así hemos perdido ocho meses»¹⁰⁵. Alvarado percibía unos costes generados por estas políticas, que todavía no era capaz de denominar, y que se podrían asimilar a los costes de transacción. Se puede inferir igualmente a este respecto que, en esta ocasión, la intervención permanente que se perseguía, del Estado en las compañías, sí que fue efectiva. De todo ello se deduce, que el problema ferroviario no era sólo un problema de acertada o desviada gestión, si bien es cierto que los comisarios dispusieron de poco tiempo para que se apreciase su trabajo¹⁰⁶.

Sobre los efectos del artículo 9, las referencias se hacen insuficientes. No es posible calibrar los costes de una medida de este estilo, que en parte tuvo un resultado positivo: reducir el número de administradores, al menos momentáneamente. Pero no era esta la cuestión que más preocupaba en las compañías. Los esfuerzos realizados para reunir a personas tan cualificadas se iban al traste, una vez más, cuando más necesitados estaban de la formación ferroviaria y financiera que representaban los consejeros destituidos quienes, además, según las compañías, reunían verdaderamente los intereses de la mayoría de los titulares de valores ferroviarios.

prohibir la pertenencia a más de tres Consejos de Administración, excluiría del de MZA a cuatro administradores franceses: Griollet, R. de Rothschild, Waru y Mayer. Esto supondría un posible peligro para la defensa de los intereses franceses en MZA. El embajador proponía emprender acciones con este argumento de que esos administradores velan por los intereses franceses, aunque fuera de manera oficiosa. En el tomo 255 se recoge una de las contestaciones del ministro, a quien, como ya dije, habían acudido directamente M. Pereire y R de Rothschild, pidiéndole que interrogase y aclarase con Prieto, el significado del artículo 9, pues, en su opinión, no tenía por qué afectar a extranjeros «no sería concebible que sus actividades en Francia fuesen consideradas como causa de exclusión en España...». En España, al embajador francés se le dijo que el objetivo de la ley era lograr que los administradores españoles dispusieran realmente del tiempo y la independencia necesarios para administrar las redes. Una respuesta de compromiso pues, de hecho, la ley no se modificó, afectó a los administradores franceses y se llegó a la solución práctica de mantener a los administradores franceses en sus funciones. Hay que tener presente que esta correspondencia se mantuvo entre finales de octubre y principios de noviembre de 1932.

¹⁰⁵ Carta de Alvarado a Prieto el 24 de agosto de 1933.

¹⁰⁶ Además nada se sabe sobre ellos cuando se inicie el bienio Radical-cedista.

Con el propósito de manifestar de modo más gráfico las dificultades de tesorería por las que estaban atravesando, las dos grandes dirigieron un escrito al presidente del gobierno, el 24 de octubre de 1932, por el que solicitaban que se incluyesen en los Presupuestos Generales del año siguiente las cantidades que los diversos centros oficiales les adeudaban. Las cifras ascendían, a 31 de diciembre de 1931, en Norte a 14,6 millones de pesetas y en MZA a 13,4¹⁰⁷. No se conoce nada más sobre esta cuestión, pues las cuentas de resultados que conocemos de las compañías, no desagregaban las diferentes partidas de ingresos.

Otra controversia interesante, pero de la que tampoco se dispone de más información, surgió con la Orden que dictó Prieto el 8 de diciembre de 1932 con el fin de «unificar el sistema de administración y explotación para poner fin a la heterogeneidad de procedimientos que constituyen inextricable y dañosa maraña». Esta misión correspondería a los comisarios, quienes, oyendo esta vez a las compañías, debían entregar su estudio antes del 31 de enero de 1933¹⁰⁸. Me referiré más adelante a este asunto, que se planteó en repetidas ocasiones, en algunos casos con cierta consistencia y que nunca cuajaron en nada serio, fuera de algunos acuerdos comerciales. A Prieto todo aquello que tuviese que ver con la unificación le parecía un «excelentísimo camino»¹⁰⁹.

Desconozco qué pasaría en los 9 meses de 1933 que restaban a los gobiernos del primer bienio, pero, salvo las cuestiones que serán mencionadas en otros apartados, desapareció cualquier tipo de rastro sobre la política ferroviaria. Prieto dejó su obra sin conclusión. Para Prieto el problema ferroviario era muy importante, neurálgico llegó a decir en alguna ocasión, pero no consiguió transmitir esa preocupación a otros colegas de gobierno. La historiografía sobre este período tampoco ha reflejado la cuestión ferroviaria entre las vitales que tuvo planteada la República, frente a las cuestiones agraria, religiosa, militar, Estatuto de Cataluña, ley Electoral, u otros problemas y dificultades de tipo político entre los que estaban las ofensivas que padecía el gobierno, tanto desde la derecha como desde la izquierda –que le iba retirando poco a poco el apoyo de la clase trabajadora–. Al lado de estas urgencias, el problema ferroviario podía esperar. Parece claro que, las inquietudes de las empresas y de sus propietarios, no eran compartidas por el gobierno y si se conseguían resolver las más perentorias demandas sociales, se eliminaban posibles conflictos con la UGT, con el Sindicato Nacional Ferroviario y, así, también se lograban disminuir las dificultades de tipo político. De hecho, Prieto reconoció en una carta a Alvarado, a mediados de agosto de 1933, que la UGT, el Sindicato y las tendencias de los radicales socialistas, le colocan en difícil situación para llevar a las Cortes la totalidad del problema ferroviario¹¹⁰.

¹⁰⁷ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, p. 35.

¹⁰⁸ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, p. 36.

¹⁰⁹ Así se lo manifestó a Alvarado en carta que le dirigió el 24 de julio de 1933: «me satisfacen muchísimo las noticias que usted me da respecto a la unificación de ciertos servicios con la compañía del Norte. Ese es un excelentísimo camino».

¹¹⁰ Cartas de Alvarado a Alfonso los días 17 y 18 de agosto de 1933, contándole el primero otra recibida de Prieto. En C/38/73. Prieto sí que se manifestó bien dispuesto en la cuestión que por entonces tenían planteada las compañías al ministro de lograr equipar la red con automotores, aunque este les había indicado que no sabía de dónde sacar las pesetas. Pero eso efectivamente no era la totalidad del problema

Y es que Prieto se encontraba, desde un punto de vista político, en una posición complicada, se vio desbancado de Hacienda e incluido en un nuevo Ministerio al que se le desgajaban algunas antiguas atribuciones¹¹¹. Es posible que hubiera llegado a la cartera de Obras Públicas por pertenecer al partido socialista, dados los conflictos que estaba planteando al gobierno en 1931 el Sindicato Nacional Ferroviario –como se verá en el siguiente epígrafe– pero eso no significaba que se viese ya unánimemente apoyado por el sindicato o que pudiese prescindir por completo de las ideas que emanaban de la UGT, cuyo número de afiliados no dejó de crecer a lo largo del bienio¹¹². De otra parte, estaban los conflictos con los radicales de Lerroux, lógicos puesto que su partido había quedado descartado en la composición del gobierno de Azaña de diciembre de 1931, por decisión del propio Lerroux a última hora ante el peso socialista en el gabinete y porque, desde comienzos de 1932, habían comenzado a resultar una opción atractiva para aquellos grupos partidarios de un republicanismo moderado. Ese gobierno, en el que existió un cierto dominio de los republicanos de izquierda sobre los socialistas, pudo notar precisamente estas diferencias a la hora de señalar las prioridades de la acción de gobierno, e incluso las propias tensiones existentes en el socialismo, entre el partido y la UGT y entre los colaboracionistas y los no colaboracionistas. Quizá todo ello contribuya parcialmente a explicar la paralización de los proyectos ferroviarios. El hecho es que, desde principios de 1933, la coalición de la Izquierda Republicana y el socialismo se tambaleaba ante las posturas del resto de los partidos y facciones que se fueron radicalizando, así cómo de la retirada de la confianza del presidente de la República¹¹³. El año 1933 fue muy difícil para el gobierno de Azaña, lo que podría explicar el abandono de cualquier proyecto para resolver el problema ferroviario con carácter definitivo. Desde el 23 de abril, celebradas las elecciones parciales municipales, los grupos minoritarios realizaron una labor de obstrucción y paralización de la vida parlamentaria; para mayores males, en junio, y a consecuencia de la salida de los socialistas, la dimisión de Azaña y la enfermedad diagnosticada a Carner que le obligó a abandonar la cartera de Hacienda, Alcalá Zamora inició un amplio turno de consultas en el que trató de encargar a varias personas la formación de gobierno que volvió a confiarle a Azaña¹¹⁴. Hasta que Alcalá provocó definitivamente la crisis del gobierno el 8 de septiembre¹¹⁵.

ferroviario, sino una parte. Como se puede apreciar las dificultades políticas de la época aportan nuevos elementos de discordia a los problemas tradicionales con que se venía enfrentando el ferrocarril.

¹¹¹ El 16 de diciembre de 1931 se creaba el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, antiguo Ministerio de Fomento. Juliá (1990), p. 147 comenta las anotaciones de Azaña del día 14 de diciembre de 1931, cuando andaba en plenas consultas para formar el gobierno, donde este reflejaba que, para entonces, sólo le quedaba por convencer a un «anuburrado (sic) y hosco» Prieto de lo gran ministro que iba a ser de Obras Públicas.

¹¹² Juliá (1990), p. 147, relata también las otras decisiones de Azaña en la formación del gobierno de diciembre de 1931, con el deseo de retirar de Hacienda a Prieto y de llevar a Largo Caballero a Comunicaciones agregando a este ministerio la Dirección de Ferrocarriles, dice Juliá que «con el maligno propósito de que fuera un socialista quien se enfrentara a las peticiones de los ferroviarios». Con este último término hay que entender que se quiere hablar de las peticiones de los obreros y no de los directivos y propietarios.

¹¹³ Juliá (1997), p. XXXV.

¹¹⁴ Me gustaría realzar también desde estas páginas la figura de Carner; es lástima que su paso por la política fuese tan breve, dispuso de una clarividencia en la percepción de las cuestiones a que se enfrentó,

Los cuadros 16 y 17 reflejan lo que Prieto presupuestó para las inversiones ferroviarias. Son cifras que poco tienen que ver con las que las empresas obtuvieron mediante la Caja Ferroviaria, salvo en el caso del Oeste. También llama la atención, como se hizo notar y ya señalara Comín, el desembolso para obras más intensivas en mano de obra como pudo ser la de los enlaces de Madrid. Estas cifras resultan coherentes con otras que irán apareciendo más adelante: cuadros 18, 19, 20 y 21.

CUADRO IV. 16 DISTRIBUCIÓN DEL CRÉDITO DE 90 MILLONES CONSIGNADO EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA OBRAS DE MEJORA Y ADQUISICIÓN DE MATERIAL. 1933

EMPRESAS Y CONCEPTOS	PESETAS
COMPAÑÍA DEL NORTE	
Obras y suministros en curso de ejecución	10.135.101,44
Construcción e instalación de nueva marquesina para el andén central en la estación de Ávila	168.000,00
COMPAÑÍA DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE	
Obras y suministros en curso de ejecución	8.278.086,00
Supresión del retroceso de la bifurcación de Torrubia, km. 173,503 de la línea de Madrid-Ciudad Real	500.000,00
COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES	
Obras y suministros en curso de ejecución	2.994.585,00
COMPAÑÍA NACIONAL DEL OESTE DE ESPAÑA	
Obras y suministros en curso de ejecución	19.088.677,56
Obras de nueva estación de Valencia de Alcántara	200.000,00
LÍNEAS DEL ESTADO	
Obras y suministros en curso de ejecución	1.545.600,00
COMPAÑÍAS INTERVENIDAS POR LAS COMISARÍAS DE LAS ZONAS NORTE, CENTRO Y SUR	
Obras y suministros en curso de ejecución	4.250.000,00
OBRAS DE ENLACE DE FERROCARRILES EN MADRID	30.400.000,00
GASTOS DE INSPECCIÓN DE LAS COMISARÍAS DEL ESTADO	500.000,00
GASTOS DE LAS COMISIONES DE ENLACES FERROVIARIOS DE BARCELONA Y BILBAO	500.000,00
ATENCIÓNES IMPREVISTAS Y GASTOS POR NUEVAS OBRAS Y ADQUISICIONES DE MATERIAL EN TODAS LAS COMPAÑÍAS ADHERIDAS AL RÉGIMEN	11.439.950,00
TOTAL	89.500.000,00

Fuente: Consejo Superior de ferrocarriles ... (1933).

CUADRO IV. 17 DESGLOSE POR SERVICIOS DE LO RECIBIDO POR LAS CUATRO GRANDES

NORTE	PESETAS	MZA	PESETAS	Andaluces	PESETAS	Oeste	PESETAS
vías y obras	2.947.000,00	vías y obras	4.869.310	vías y obras	1.255.977,37	vías y obras	12.344.802,71
material y tracción	1.017.101,44	material y tracción		material y tracción		material y tracción	4.485.874,85
servicio eléctrico	390.000,00	servicio eléctrico	365.000	servicio eléctrico	240.000,00	servicio eléctrico	
otras obras de mejora	5.781.000,00	otras obras de mejora	3.043.776	otras obras de mejora	1.498.607,63	otras obras de mejora	2.258.000,00
total	10.135.101,44	total	8.278.086	total	2.994.585,00	total	19.088.677,56

Fuente: Consejo Superior de ferrocarriles ... (1933).

Para finalizar he de decir que se desconocen las consecuencias que se derivaron de las competencias reconocidas en el Estatuto de autonomía para Cataluña, en materia de transportes y comunicaciones.

que no es fácil de encontrar en sus coetáneos. Cfr. Comín (1988), t. II, pp. 948-966, quien finaliza esas páginas diciendo que su «labor fue ingente y amplia, y es preciso que se le dedique más tiempo y espacio del que aquí se le ha concedido». En Juliá (1997), p. XXV se dice en una nota que Carner «anunció a Azaña su enfermedad el 19 de febrero de 1933, pero no murió hasta el 26 de septiembre de 1934. Hasta la crisis de junio, Azaña se hizo cargo del ministerio de Hacienda. El bello elogio de Azaña a Carner, a quien siempre tuvo en muy alta estima, puede verse en *Mi rebelión en Barcelona, Obras completas*, vol. III, pp. 61 y 62».

¹¹⁵ Ruiz Manjón-Cabeza (1990), pp. 3-80.

3.1.3. Las disposiciones de carácter social. Una aproximación

No pretendo realizar en este apartado sino una breve relación de las disposiciones promulgadas durante este primer bienio que tuvieron como objetivo mejorar la situación de los trabajadores o reconocer alguno de sus derechos. Para el gobierno esto era una necesidad, dado que debía contar con el respaldo de la masa obrera. Por el contrario, las compañías culpaban, en parte, de las dificultades por las que atravesaron a lo largo de estos años a la desproporcionada legislación social realizada, que les afectaba directa e indirectamente. Si la República quería sobrevivir tenía que atraerse a las clases trabajadoras, ya que, hasta su proclamación, las ideas republicanas habían sido ideología de clases medias, de fuerte componente anticlerical y menor interés por las cuestiones sociales¹¹⁶.

De forma muy resumida cabría decir que las grandes cuestiones de estos dos años fueron: el aumento de salarios, la readmisión de los trabajadores expulsados en cualquiera de las huelgas realizadas y la aplicación de la jornada de ocho horas. Lo que resulta casi imposible es medir los costes que supusieron estas disposiciones para las compañías, ya que parte los asumió el Estado de diversos modos, tal y como ha quedado ya referido¹¹⁷.

El advenimiento de la República había excitado los ánimos en buena parte de la población trabajadora urbana y, sobre todo, rural. Las esperanzas depositadas en el nuevo régimen eran muy grandes; aunque su desilusión posterior terminaría minando la estabilidad del régimen. En el caso de los obreros ferroviarios, en seguida fueron reiteradas las solicitudes de mejoras salariales al parecerles insuficientes las que había otorgado La Cierva unos meses atrás, en febrero de 1931. Desde el primer momento, se habían promovido gestos que buscaban una buena sintonía entre el gobierno y los obreros. Ya se vio que una de las primeras decisiones de Albornoz había sido ampliar el número de representantes de los trabajadores en el Consejo Superior. En el proyecto de Albornoz quedaba esbozado el camino que debía seguir la nueva reglamentación del personal ferroviario. Ante las numerosas peticiones de los empleados, o al menos así se justificaba, se dictó una Orden el 22 de septiembre de 1931, por la que se constituía una Comisión que debía informar al gobierno sobre tres cuestiones: necesidad de aumentar los salarios, modo de arbitrar los recursos necesarios para dotar esta necesidad y plan racional de ulterior amortización de toda clase de personal ferroviario¹¹⁸. En el primer punto el acuerdo resultó complicado, las peticiones obreras fueron rechazadas, al igual que las de las compañías, para quienes no procedía aumentar los salarios obreros, por la propia situación de las empresas, porque sus sueldos desde 1913 habían conocido un aumento superior al del coste de la vida, por las otras ventajas de que gozaba el personal ferroviario, porque percibían más que obreros similares de otras industrias y porque si se reflejase en las remuneraciones de los obreros la situación de las empresas, como se había empezado a hacer en otros países, habría que reducir los salarios e incluso el

¹¹⁶ A. Aviv y I Aviv (1990), p. 109.

¹¹⁷ Confróntese por ejemplo el cuadro 9, donde las dos grandes compañías recogían una estimación de lo que había supuesto esta política.

¹¹⁸ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. IV, pp. 154-155.

número de trabajadores. Con el voto particular de las empresas se aprobó un aumento en los jornales diarios de las guardabarreras y aprendices y un salario mínimo de seis pesetas al día. Parecía claro que, de un modo u otro, debía ser el Estado el que se hiciese cargo de obtener dichos recursos; no podían las compañías, no pareció oportuno que fuese mediante un aumento de tarifas –que será lo que se haga al año siguiente– y se propuso que lo asumiese el Estado con los impuestos que recaudaba del transporte ferroviario. En esta ocasión, el voto particular vino del presidente de la comisión, uno de los representantes del Estado, quien propuso que esos recursos se obtuviesen del Seguro obligatorio o bien de una tasa al transporte de mercancías. Se aceptó que se amortizasen todas las plazas vacantes en donde hubiese exceso de personal y que se favoreciesen las jubilaciones. Hay que tener en cuenta que el 1 de julio de 1931 se había concretado más cómo debía aplicarse la jornada de ocho horas y el 4 de julio se había firmado el decreto que obligaba a readmitir a los huelguistas despedidos, medidas que presumiblemente hubieron de incrementar las plantillas.

En este tiempo las notas e informaciones públicas que realizaron las dos grandes fueron abundantes. Quisieron colocar a la opinión pública de su parte en contra de los trabajadores; por ello, se enfatizaba sobre la situación privilegiada en que se encontraban estos respecto a los de otras industrias «siendo esto debido no sólo a las remuneraciones fijas que percibe, sino también a las accesorias que disfruta y a las muy diversas concesiones que le han sido otorgadas entre las que hay que destacar las pensiones de jubilación, viudedad y orfandad»¹¹⁹. Pero todo servía con tal de evitar nuevas cargas. Utilizaban los datos de una reciente publicación estadística oficial del Ministerio de Trabajo para demostrar la veracidad de sus asertos y destapar la acción de los sindicatos encaminada a recabar la adhesión de trabajadores para sus respectivas causas, ofreciendo el señuelo de una mejoría en la remuneración.

El gobierno atendió más al tono alarmista de las consecuencias que se derivarían de no satisfacer las demandas obreras y terminó estableciendo una tasa del 3 por 100 sobre las tarifas de transporte con la que se constituiría un fondo que recibiría en una cuenta especial el Ministerio de Obras Públicas, desde donde se repartiría a las compañías para que abonasen el suplemento a los trabajadores. No he encontrado de qué modo o en qué porcentajes se efectuó dicho reparto. Desde noviembre de 1931 hasta julio de 1932, había transcurrido mucho tiempo y es que la medida no fue aceptada, en primer término por el Sindicato Nacional Ferroviario. Los hechos ocurrieron del siguiente modo. De manera oficiosa, el gobierno hizo saber el 1 de diciembre de 1931 su voluntad de incrementar las tarifas del transporte de mercancías en un 3 por 100 y orientar a ese fondo también la parte del Seguro ferroviario que le correspondía al Estado; aprovechaba para llamar la atención de los obreros sobre la delicada situación del Tesoro, de la economía española y de las compañías, así como de la necesidad de recursos para el resto de las obras públicas y reformas sociales pendientes. Además contestaba por escrito al Sindicato Nacional Ferroviario con esa fecha de 1 de diciembre, en donde decía que dada la «absurda Ordenación ferroviaria», el peso de sus

¹¹⁹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. IV, p. 156. En las páginas 155-160, se recoge uno de estos escritos, que no lleva fecha, pero que surgió a consecuencia de los resultados presentados por la Comisión referida con anterioridad, por lo tanto sería de octubre de 1931.

demandas recaería sobre la Hacienda¹²⁰. El 2 de diciembre se celebró en Madrid el Congreso extraordinario del Sindicato Nacional Ferroviario quien manifestó al gobierno sus conclusiones¹²¹. En ellas se emplazaba a este a que en el plazo improrrogable de 15 días declarase de forma explícita y determinante si estaba dispuesto, con la mayor urgencia, a nacionalizar los ferrocarriles, procediendo a la reversión anticipada de las líneas. Mientras esta se realizase, debía anticipar la cantidad necesaria para atender los aumentos de sueldos que ellos tenían solicitados y que eran superiores a los que habían sido presentados por la Comisión en octubre de ese año. Como decía antes, esto suponía tensar la cuerda. Exponían además que, en esos 15 días de plazo, ellos recabarían de la UGT su adhesión, así como la de otros grupos parlamentarios que sí estuviesen de acuerdo. Amenazaban con la huelga general en todas las líneas de la red ferroviaria a la vista de los resultados a estas peticiones¹²². ¿Provocarían este hecho el nombramiento de

¹²⁰ Hacían notar cómo se habían puesto de manifiesto los avances de la política social desde que se había iniciado el Gobierno de la República, sacrificando cuanto fuese menester, pero decían haber un interés no sacrificable que era el interés general de la economía del país, y, por ello, «después de maduro examen, declara con dolor, pero en pleno convencimiento, que las peticiones de los obreros ferroviarios no pueden ser atendidas (...). El Gobierno quiere llamar la atención del personal ferroviario sobre la situación de la economía española, la cual se halla en una coyuntura desfavorable. A ello han colaborado la mala cosecha de cereales, la pérdida de la de aceite en el pasado año, las repercusiones de la crisis industrial de Europa al encarecer nuestra explotación minera y disminuir la frutera, la contracción general del crédito, y, por último, las inevitables consecuencias del advenimiento de una República que no se satisface con cambiar su faz política, sino que acomete asimismo la tarea de transformar, mediante un nuevo Derecho social, el régimen económico», en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. IV, p. 160. Quien haya tenido paciencia de leer completo este fragmento no habrá quedado en absoluto defraudado. Sentimiento de crisis, validez de los argumentos utilizados por las grandes empresas ferroviarias, miedo del capital a realizar inversiones, encumbramiento en el triunfo, etc. Eran necesarios los cambios económicos, como en cualquier país, ¿socialmente el país estaba ya preparado?, ¿no hubiera compensado seguir un régimen menos indigesto?, ¿no se fue demasiado rápido?, con tantas cuestiones como se quiso abarcar ¿no era lógico pensar en una reacción? Política, Sociedad y Economía de un mismo envite y en un mismo saco; como digo, hacía falta digerirlo, hacía falta tiempo y, por los resultados finales, parece que se fue demasiado rápido para algunos; para otros por contra, el ritmo todavía era lento. Cuanta mayor era la expresión de las dificultades económicas y financieras que hacía el Gobierno, mayor era también la presión realizada, en este caso, por el Sindicato Nacional Ferroviario, en la, ya de por sí, tensa cuerda de las negociaciones: ¿irresponsabilidad?, ¿proyectos revolucionarios de corte marxista? Como es lógico los temas aquí sugeridos desbordan con mucho el objetivo del epígrafe. La versión del Sindicato quedó recogida en un folleto que publicaron en 1932 en el que rechazaban los argumentos que se habían presentado para negarles el aumento. Las dificultades de las compañías les daban pie para solicitar el fin de la gestión de las compañías privadas y la nacionalización.

¹²¹ Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal (1998), t. 1, p. 338, cifran en 48.500 los trabajadores afiliados a este sindicato, siguiendo una publicación del propio sindicato del año 1933.

¹²² Sobre lo acontecido en estos días resultan muy interesantes las referencias de las *Memorias* de Azaña. En la narración correspondiente al 30 de noviembre relata una entrevista con Trifón Gómez, en donde Azaña le informó de estos acuerdos adoptados por el Gobierno, para que los transmitiese en el Congreso del Sindicato Nacional Ferroviario –ley estableciendo la intervención del Estado en los servicios de las compañías; 3 por 100 de recargo en las facturaciones y traspaso del producto del seguro ferroviario–. Por lo que cuenta Azaña, Trifón trató de arrancar más recursos, pues como más tarde le reconoció su postura en el Sindicato era muy difícil, como la de todos los socialistas entre los que querían colaborar en el Gobierno y los que preferían otras opciones. Azaña le hizo notar que no se podía hacer más, aunque no ofrece en las *Memorias* más explicaciones. Sacó la impresión de que Trifón estaba de acuerdo con el Gobierno y de que había probabilidades de que no estallara la huelga. Para él, «si en el Gobierno no hubiese tres ministros socialistas, estas concesiones serían recibidas por los obreros con aplauso y gratitud; pero habiendo ministros socialistas, creen que han de entregarles el ferrocarril...». Esta

Prieto para la cartera de Obras Públicas? Ya hemos visto antes una interpretación. El plazo de esos 15 días se cumplió justo el día del cambio del gobierno, y con posterioridad a ese momento no se conocen variaciones en la postura del gobierno sobre el particular y, sin embargo, las amenazas realizadas por este sindicato no se cumplieron; sí que existieron algunas huelgas a finales de 1931, que fueron más importantes en el ámbito rural extremeño y en los comienzos de 1932, pero organizadas por los anarquistas, lo cual apartaba a la UGT. El día 3 de enero el Ministerio dictaba una disposición que anticipaba ya la figura y alguna de las funciones de los comisarios e intervenía las contabilidades de Norte, MZA y Oeste. Se justificaba dicha medida por la oposición de pareceres que, sobre las posibilidades de asumir el coste de los aumentos salariales, tenían las empresas y los trabajadores; se decía que, como los únicos datos disponibles de las compañías eran los que ellas facilitaban, el gobierno necesitaba disponer de datos propios y para ello nombraba a unos funcionarios con el fin de realizar un estudio económico y financiero de esas compañías¹²³. Es lástima no disponer de esos trabajos, pero se puede deducir que en ellos se otorgó la razón a las compañías dada la medida que se adoptó el 7 de julio de 1932, y que ya ha sido mencionada¹²⁴.

En segundo lugar, tras la elevación de las tarifas, aunque no corresponda a criterios cronológicos, hablaba antes del decreto del 4 de julio de 1931 que concedió una de las peticiones más antiguas de los obreros: la readmisión de los ferroviarios despedidos por motivo de huelgas, con el reconocimiento del tiempo transcurrido a efectos de la

afirmación sorprendió a Azaña y le llevó a interrogarse, cuando escribió las Memorias, «¿Para esto me sirven los ministros socialistas?».

¹²³ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. IV, p. 162. Allí también se dice que esos funcionarios terminaron sus informes y que estos no llegaron a hacerse públicos.

¹²⁴ Esta interpretación podría verse alterada en función de nueva documentación que cubriese a este respecto lo que aconteció desde enero a julio de 1932. La cuestión del personal tenía una carga de tipo político muy fuerte que me desborda por completo. Es posible pensar que con datos que le facilitasen a Prieto los funcionarios nombrados, elaborase la respuesta a una proposición de unos diputados radicales a favor de las aspiraciones de los trabajadores, que pronunció el 16 de agosto de 1932. Ni las propias empresas hubiesen defendido mejor sus intereses de lo que lo hizo Prieto. Unos amplios fragmentos del mismo se pueden encontrar en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. IV, p. 164-165. Decía que la tendencia observada en todos los países, incluido Rusia, era el de reducir los salarios, las pensiones e incluso el número de trabajadores, como respuesta a la crisis espantosa que afectaba a la industria ferroviaria y que, gracias a la legislación de la República, esto no estaba ocurriendo en España. No se podía conceder más, porque «la más insignificante de las mejoras de orden económico o social que se conceda a los obreros ferroviarios adquiere en seguida volumen de cifras astronómicas» y se refería a la aplicación de la jornada de ocho horas, tal y como se había decretado en España desde el 1 de julio de 1931. Al cuantificar lo que había significado la legislación social para el Estado cuando se aplicaba en la compañía del Oeste, se convertía en valedor de los argumentos de las empresas privadas. Él lo hacía defendiendo al Gobierno con la exposición de las sumas que el Estado había asumido con esas disposiciones de carácter social: quizá fuesen insuficientes, pero eran importantes. Era confuso en la exposición pues en ocasiones mezclaba lo que aportaba el Estado con lo que habían asumido las empresas, o arrastraba las cuentas algunos años atrás, u ofrecía primero cifras totales y, después, sin advertirlo con claridad, exponía las mismas desglosadas pareciendo que se trataba de partidas diferentes. El resultado de la exposición en la Cámara tuvo que ser un abrumador flujo de elevadas cifras y quizá de enorme confusión hasta que se dispusiese del texto escrito, pero lo importante era defender la República. Prieto estimaba que la política social de la República le había costado al Estado en Norte aproximadamente 23 millones y en MZA 20,6 millones de pesetas, en un año.

jubilación. Este decreto trajo derivaciones hasta el final de la República¹²⁵. Al analizar las dificultades políticas del período, me he referido a los conflictos del PSOE y de la UGT y a la preocupación y necesidad de atraerse hacia la República a la masa obrera. Este decreto, firmado por Albornoz, se inserta plenamente dentro de esta corriente populista, así se deduce del preámbulo del decreto¹²⁶. Es evidente que para ello no se tenía en cuenta el parecer de las empresas, y, en este tipo de medidas, en las que los costes los asumía el Estado y esas cantidades pasaban a formar parte del capital de aportación del Estado al consorcio, las quejas de aquéllas se centraban en otras cuestiones distintas a los costes económicos directos que suponía. El decreto se convirtió en ley el 13 de noviembre de ese mismo año y con una orden fechada el 1 de septiembre de 1932 se aclaraba que el decreto del 4 de julio no se refería sólo a los afectados por los despidos de la huelga de 1917, sino también a todas las anteriores y posteriores. Es probable que hasta que no se publicó esta orden sólo se incluyesen a los afectados en 1917, pues el propio Prieto en el discurso a que antes me he referido decía: «solamente la satisfacción de esa reivindicación de admitir de nuevo a los obreros despedidos *el año 17* (la cursiva es mía), se ha liquidado por la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España, naturalmente con cargo al Estado, por la cantidad de 9.248.000 pesetas; la Compañía Nacional del Oeste de España, 814.561; Madrid-Aragón, 145.000; La Carolina, 40.000; Utrilla, 67.500», esas liquidaciones eran las únicas realizadas por el Estado hasta esa fecha. Esta frase también permite concluir que la República, aunque no mejoró sustancialmente los ferrocarriles como se ha dicho, sí que gastó como consecuencia de ellos e incrementó su cuenta de aportaciones, tal y como quedó reflejado en el primer capítulo¹²⁷. No dispongo de más datos para comprender lo que supuso la medida años más adelante, ni, con exactitud, el número de trabajadores que se acogieron a ella¹²⁸. Las sucesivas ampliaciones de los plazos que se brindaron a los trabajadores para que pudiesen acogerse a los términos de la ley, en los años siguientes, suscitaron la reclamación de MZA por entender que se habían fijado en la ley unos plazos y una orden posterior no podía violentar después la fuerza de la ley, finalmente y tras haber elevado la cuestión a pleito contencioso administrativo, se le dio la razón en julio de 1935.

La tercera de las grandes cuestiones, la aplicación de la jornada de ocho horas, recibió cumplida respuesta en el Decreto de 1 de julio de 1931, firmado por Largo Caballero. Se ofrecía en él una interpretación más favorable para los trabajadores de la

¹²⁵ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. IV, pp. 331-338.

¹²⁶ «Desde el advenimiento de la República, el Gobierno provisional se ha ocupado con todo interés de examinar las peticiones reivindicativas del personal obrero, a fin de ir resolviéndolas en justicia». Fragmento tomado del inicio de dicho decreto.

¹²⁷ Allí, en los cuadros donde recogía las diferentes partidas de los activos de Norte y MZA, veíamos como la cuenta que refleja las aportaciones del Estado se incrementó, entre 1935 y 1931, en Norte en 72,9 millones y en MZA en 30,01. Son cifras elevadas, pero que están en otro orden respecto a las de la Dictadura.

¹²⁸ Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal (1998), p. 330, estiman que en Norte reingresaron 1.593 trabajadores, 1.223 fueron jubilados y 683 indemnizados. Señalan que en 1932 se recibieron en dicha empresa otras 4.898 solicitudes de readmisión y que se habían reincorporado 1.650, no está claro si están incluidos los del año anterior.

que se había realizado en 1920¹²⁹. Ese decreto, en su capítulo VII, se refería específicamente a los transportes ferroviarios y operarios de talleres y, dentro de él, se pormenorizaba la interpretación del significado del término jornada de ocho horas, para cada una de las categorías y situaciones posibles de los trabajadores. El 11 de julio, representantes de las cuatro grandes compañías presentaron un escrito al presidente provisional de la República, solicitando la suspensión de su aplicación, hasta que se aclarasen diversas situaciones comprometidas, principalmente por los costes que tal decreto iba a representar, si bien el fondo de la cuestión parecía acatarse¹³⁰. Hay que reconocer que su aplicación en algunos casos era compleja. Por ejemplo, el trabajo en las estaciones o en los pasos a nivel, en donde hasta entonces habían existido unas horas llamadas de presencia que se computaban como medias de las de trabajo efectivo. Así lo admitió el propio Ministerio y se fueron realizando algunos estudios que retrasaron su puesta en vigor. El 21 de julio de 1932 se dictó una nueva orden, ya específica para los trabajadores ferroviarios; había transcurrido un año, y todavía quedaban situaciones conflictivas por determinar en algunas compañías, que no se detallaban¹³¹.

Cuestión de importancia, a la que no me referiré por extenso, fue la creación de los Jurados Mixtos que venían a sustituir a los Comités Paritarios de la Dictadura. Las empresas se manifestaron con frecuencia contra ellos, hasta que lograron su paralización. Fueron creados por la ley de 27 de noviembre de 1931 y un decreto de 22 de diciembre de 1932 los reorganizó para los ferrocarriles, organizándose esas entidades en cada compañía que explotase alguna línea. El gobierno nombraba presidente, vicepresidente y secretario a los que había que añadir igual número de trabajadores que de patronos¹³².

3.2. Las soluciones dadas en los años finales, 12 de septiembre de 1933-18 de julio de 1936

Las dificultades políticas se prolongaron en los primeros gobiernos encargados a los radicales de Lerroux. De hecho el gabinete formado por este el 12 de septiembre, fue

¹²⁹ Soto Carmona (1989) no aporta datos de lo que supuso la aplicación de la jornada de ocho horas en las compañías ferroviarias para estos años treinta. Confróntese lo ya tratado en el capítulo 2.

¹³⁰ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. IV, pp. 216-218.

¹³¹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. IV, pp. 219-221.

¹³² Sus funciones, según refiere Soto Carmona (1989), p. 412, eran: fijar las condiciones de trabajo, entender en las reclamaciones individuales y colectivas derivadas de los contratos de trabajo, prevenir conflictos, inspeccionar el cumplimiento de las leyes sociales y los demás acuerdos vigentes, formar los censos, organizar actividades encaminadas a la mejora de los trabajadores y proponer al gobierno medidas convenientes para el desarrollo del ferrocarril. Entre 1931 y 1932 atendieron un total de 4.932 asuntos, siendo los más numerosos las reclamaciones relacionadas con el pago de las horas extraordinarias surgidas a raíz de la aplicación de la jornada de ocho horas, seguido de las peticiones de reingreso de los trabajadores despedidos por huelgas. Estos Jurados Mixtos tenían por encima al Tribunal Central de Trabajo Ferroviario compuesto por presidente y tres vocales y un secretario nombrados por el gobierno, y tres representantes de las compañías y de los trabajadores. La actividad de estos jurados quedó paralizada por la falta de recursos económicos, curiosamente a finales de 1933. Estas líneas son un resumen de lo publicado por Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal (1998), p. 336, quienes a su vez se inspiran en Soto Carmona (1989), 412-414.

rechazado por las Cortes a consecuencia de una proposición de desconfianza presentada y ganada por Prieto, que obligó a Alcalá Zamora a encargar a Martínez Barrio la formación de nuevo gobierno, así como a disolver las Cortes y convocar nuevas elecciones generales el 19 de noviembre. Para esta nueva consulta existían algunas diferencias respecto a la de 1931: la propia variación de la ley electoral realizada por el gobierno anterior, la introducción del voto femenino, el nacimiento de la Falange aunque todavía no tuviera ningún significado electoral, la radicalización de las posturas en la Universidad, el distanciamiento entre la izquierda republicana y el socialismo y el crecimiento de la CNT; la reconstrucción que habían logrado las derechas durante esos años; además, claro está, de todo lo acontecido durante los dos años previos. Las Cortes resultantes, presididas por Santiago Alba, quedaron dominadas por las derechas y el centro y la formación de nuevo gobierno se encargó a Lerroux, aunque esta se vio retrasada –como consecuencia de nuevos disturbios provocados por los anarquistas, entre los que estuvo el acto de sabotaje en el expreso Barcelona-Sevilla, de MZA, en los primeros días de diciembre que se saldó con veinte muertos– hasta el 16 de diciembre de 1933. En este gobierno la cartera de Obras Públicas recayó en Rafael Guerra del Río, del Partido Radical, quien la desempeñó hasta octubre de 1934. También había sido él la persona designada en los dos gobiernos anteriores de Lerroux y Martínez Barrio¹³³. Los problemas a los que se enfrentó este gobierno fueron muy numerosos, y contribuyen a explicar, una vez más, las dificultades para solucionar el problema de los ferrocarriles.

El 1 de octubre de 1933, todos los consejeros de las dos grandes dirigieron un escrito a Lerroux exponiendo la situación en que se encontraban y cuales eran las medidas de más urgente adopción. Esta táctica ya resulta familiar al cabo de tantas páginas. Cada cambio de gobierno, de cualquier época, iba acompañado de un escrito por parte de las empresas ferroviarias, con el que se trataba de ubicar en el problema al encargado de dirigir los destinos del país¹³⁴. El escrito tenía siete puntos. Lo primero que se solicitaba era un aumento de las tarifas con el que «poder enjugar el déficit, hacer frente a los nuevos gastos y obtener para los capitales del Estado y del concesionario una modesta remuneración». Era tan difícil, si no cambiaba nada más, que el Estado pudiera percibir algo, que se podía argumentar este incremento como algo que interesaba al Estado. Se solicitaba que se ampliase la elevación autorizada en diciembre de 1918 a todos aquellos artículos que habían quedado al margen en esa ocasión, y al mismo tiempo que se redujese el impuesto sobre los billetes de viajeros; para compensar de esta pérdida al Estado sugerían que se aplicasen los mismos tipos a los transportes por carretera. No

¹³³ Se le ha llamado Bienio negro y no entiendo muy bien que se quiere sugerir utilizando ese color. Juliá no hace división de bienios, por ejemplo. Todo el período, desde 1931, se corresponde con los años en que en España no existió Monarquía, en que hubo un régimen surgido de las urnas y en el que la mayor parte de los políticos no dieron la talla para resolver los graves problemas a los que se tuvieron que enfrentar, la época realmente fue muy difícil y no sólo para España. Se ha dicho que «la gestión del *centro* republicano se había mostrado incapaz de resolver los problemas económicos, políticos y sociales desencadenados desde la proclamación de la República», pero no añadía su autora, que, al menos, tan incapaces como se habían mostrado sus predecesores. Malefakis (1980), pp. 454-455 también lamenta que los dirigentes de la República no fueran distintos de como fueron, sólo hubiera habido alguna posibilidad de éxito si «los republicanos de izquierda y los socialistas de 1931-33 hubieran mezclado a su humanismo liberal una mayor competencia técnica y un radicalismo más inteligentemente concentrado».

¹³⁴ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 37-38.

renunciaron nunca a la petición de aumentos de tarifas, aunque en las nuevas circunstancias esta fuese acompañada por otras soluciones.

En el segundo punto requerían al gobierno que declarase cuál era la situación jurídica de las compañías, qué legislación era la que regulaba sus relaciones con el Estado pues, a su entender, el Estatuto de 1924 seguía vigente. En el tercero pedían al nuevo gabinete que definiese pronto la orientación que iba a dar a la resolución del problema ferroviario: si no iba a seguirse el Estatuto, se debería optar por la estatificación o por el régimen de empresa privada. Los dos puntos siguientes, cuarto y quinto, se ocupaban respectivamente de cada una de las opciones que habían planteado en el anterior: en el primer caso, se estudiarían las condiciones de rescate sin pretender capitalizar años de explotación que hubieran resultado ruinosos y, en el segundo, había que lograr que el ferrocarril se bastase a sí mismo, interrumpir la implantación de mejoras sociales, rectificar la política hullera que imponía el consumo obligatorio de carbón nacional y reconocer la «necesaria e indispensable libertad de gestión directa y administrativa, bajo la superior tutela del Estado».

El penúltimo punto hacía notar que, con independencia del sistema escogido, había que modificar la anticuada reglamentación ferroviaria en materia de competencia con otros medios de transporte para dotar al ferrocarril de las necesarias condiciones de flexibilidad y rapidez que caracterizaban el transporte moderno. En relación con este, y en séptimo lugar, afirmaban que se imponía «la reglamentación del transporte por carretera, equiparando su situación fiscal y local con la de los ferrocarriles».

El 3 de octubre de 1933, se publicaba en la *Gaceta* un decreto que llevaba firma del 30 de septiembre, es decir, previo al escrito mencionado. Es posible que los representantes de los intereses de las compañías ferroviarias, como sucedió en muchas otras ocasiones precedentes, ya conociesen la publicación de este decreto cuando decidieron elevar estos puntos al presidente del Consejo de Ministros. Dicho decreto nombraba una comisión que, en el plazo de dos meses, debía estudiar un proyecto de ordenación ferroviaria y la coordinación necesaria entre los ferrocarriles y los transportes por carretera¹³⁵. A pesar del plazo que se dio a la comisión para la entrega del proyecto, las dificultades que encontraron los gabinetes radicales para constituirse hicieron que dicha comisión no se reuniese hasta el 15 de enero de 1934. Con fecha 1 de enero, y dado el retraso existente, las dos grandes compañías redactaron una nueva nota dirigida a Guerra del Río, dentro, posiblemente, de una campaña de hostigamiento al gobierno para que adoptase medidas con urgencia, ya que también la representación de la banca nacional promovió un escrito dirigido a Lerroux instándole a tomar medidas sin dilación para resolver la situación financiera de las compañías¹³⁶. Las soluciones que se proponían para solventar esas urgencias pasaban por el incremento de tarifas.

¹³⁵ Dicha comisión quedaba integrada por: cinco representantes del Ministerio de Obras Públicas, tres del de Hacienda, uno de Agricultura, otro de Industria y Comercio y otro de Comunicaciones; cinco representantes de las compañías, dos de la Asociación de Transportistas y tres vocales obreros. El presidente lo nombraría el ministro de Obras Públicas.

¹³⁶ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 41-46, para el escrito de las compañías y 46-49, para el de los representantes de la Banca, firmado por la Asociación de Bancos y Banqueros del Norte de

El primero de estos escritos hacia hincapié en la realidad que se había impuesto en los ferrocarriles de todos los países del mundo, e incluso en España en casi todos los servicios públicos, de incrementar las tarifas, dada la elevación general de los precios y la reducción de los ingresos. Por lo demás, no existen argumentos nuevos sobre los que ya son bien conocidos: la reducción de costes efectuada en otros países mediante la disminución de las plantillas y de los salarios a los trabajadores restantes y la política contraria que se seguía en España; los precios de los carbones y lubricantes. Hacían notar que se encontraban en peligro muy próximo de quiebra legal, al no poder atender sus cargas financieras y pedían al gobierno que no asistiera pasivamente a esta situación, más aún cuando, por acciones u omisiones gubernamentales, las compañías se encontraban en esa situación¹³⁷. La solución era otorgar a las compañías una mayor flexibilidad para fijar las tarifas. Ahora, en 1934, las compañías ya no albergaban más esperanzas de solución que las que pudieran llegar por un aumento directo de los ingresos, en contraposición a las fracasadas propuestas que realizaron en los años anteriores. La elevación solicitada se resumía en cuatro puntos que puede ser interesante transcribir, puesto que el Estado no concedió tanto, lo cual dará ocasión al lamento posterior ya que este incremento poco o nada arregló. La primera petición era que se autorizase para extender el 15 por 100 de 1918 a todas las mercancías, pues entonces muchas habían quedado excluidas. En segundo lugar pretendían modificar al alza los precios de las tarifas especiales de las mercancías más habituales del ferrocarril. El tercer punto consistía en establecer un recargo general del 10 por 100 sobre todos los precios de aplicación, aun cuando esto supusiera rebasar los máximos legales. Por último, proponían una rebaja del impuesto de viajeros que compensase la subida.

El apoyo de las tres asociaciones de Banca, significaba el de unas 100 entidades de esos tres territorios que firmaban el escrito. No merece la pena detenernos más en ello, pues los argumentos son los mismos que los empleados por los ferroviarios, aunque reflejan por escrito, por primera vez, el hecho de que el problema ferroviario se convirtiese, en los años de la guerra y de modo equivocado, en problema político, en donde dicen que ellos no entran por interesarles sólo la economía del país y su crédito. Nada se refiere de las importantes ayudas estatales y de su significado, y recordando los años de la Dictadura, en especial desde 1926, se escribió que «mientras la coyuntura económica fue favorable, el incremento de los ingresos y la perfección incesante del servicio permitió a las empresas atender a sus más apremiantes necesidades

España, la Asociación de Banqueros de Barcelona y la Asociación de la Banca Española del Centro de España.

¹³⁷ No es este un trabajo de Historia de las Doctrinas, quede esto claro, pero las dificultades para dar respuestas adecuadas a los problemas que la coyuntura que la crisis había introducido en los países desarrollados, fueron enormes. Habría que conocer con más detalle cuándo los planteamientos más avanzados fueron llegando a España. Cfr. Rojo (1991) y el comentario de Cabrillo a ese trabajo. Por ello no se podía exigir mucho más, en orden de un análisis más científico de las causas de los problemas y de las soluciones, a las compañías ferroviarias. Carner tuvo planteamientos más modernos sobre el significado de los costes de producción, como recoge Palafox (1991), p. 278, donde cita a su vez un artículo del ministro publicado en enero de 1933. Cabría pensar que, aunque hubiesen dispuesto de visiones más modernas para explicar la crisis, no las hubiesen puesto al descubierto; pero estimo que esta hipótesis se anula al observar las medidas que, repetidamente, se sugerían para su solución. Nunca se planteó la cuestión en términos de problemas derivados de la gestión, como mucho en que sobraba personal, pero sobraba porque no se le podía pagar, nada más.

financieras». Las cifras que aportan para probar las dificultades de las empresas no resultan demasiado fiables. Concluían señalando que la economía nacional difícilmente podría soportar la catástrofe que significaría la suspensión de pagos de las dos grandes compañías ferroviarias.

Esta vez sí lograron impresionar a un gobierno temeroso y en equilibrio inestable desde el punto de vista de los apoyos sociales necesarios para gobernar: la Comisión se reunió el 15 de enero y lograron una elevación de tarifas en mayo. O se tenía muy claro lo que se quería hacer y se contaba con los medios suficientes, o si no se estaba navegando en dos aguas, ambas turbulentas: los intereses de los grandes grupos financieros o los de las clases trabajadoras que habían hecho de la nacionalización su principal bandera.

El ministro de Obras Públicas propuso a la comisión un cuestionario con quince puntos. No se debe olvidar que el fin prioritario para el que se había creado la comisión era el de que esta propusiera un proyecto de ordenación ferroviaria y a ello iban encaminados los referidos puntos¹³⁸. Hay que colegir que fue de sus trabajos de donde surgieron los dos grandes proyectos de 1934: la elevación de las tarifas y el proyecto de ordenación ferroviaria, abandonado tras el cambio de gobierno de octubre de ese año. Fue muy frecuente la falta de acuerdos entre las representaciones del Estado, de las compañías y de los sindicatos, por lo que siempre surgían tres propuestas diferentes que se enviaban al gobierno. El primer problema se planteó sobre la vigencia o no del Estatuto de 1924. Las compañías añadían a su escrito un dictamen que habían solicitado del letrado y catedrático de la Universidad Central, Nicolás Pérez Serrano. No me detengo en ello pues ya es conocida la visión de las empresas. La segunda ponencia que se organizó para estudiar la crisis de las compañías y algunas posibles soluciones. Tampoco hubo acuerdo y aquí los conflictos afectaban más directamente a las arcas de las compañías, por lo que la representación de las compañías abandonó la Comisión sin que se hubiesen terminado de tratar todas las cuestiones previstas, reduciendo su presencia a la asistencia de uno sólo de los representantes como mero observador¹³⁹. Los representantes del Estado propusieron una nota preliminar a esta segunda ponencia que suscribieron también los vocales del Sindicato Nacional Ferroviario, en donde, entre otras cuestiones, se decía que «los rendimientos de las reservas constituidas con beneficios repartibles y no repartidos, se invertirán íntegramente en los gastos de

¹³⁸ Sobre la Comisión, el cuestionario propuesto, sus resultados y la ley autorizando la subida de 29 de mayo de 1934, deben consultarse, a falta de nueva documentación, Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 49-92.

¹³⁹ Enviaron una instancia al ministro de Obras Públicas explicándole su salida de la Comisión, que llevaba fecha de 1 de junio de 1934, es decir, posterior a la ley que autorizaba la elevación de las tarifas, pero las cuestiones de más fondo eran las decisivas: situación jurídica de las relaciones de las empresas con el Estado, reservas, dividendos, intervención estatal en la gestión concreta de las compañías a través de los comisarios e intentos de ampliar esta intervención..., las compañías esgrimían que, con esas resoluciones en las que se olvidaban los compromisos derivados de contratos precedentes, el Estado perdía crédito y nadie quería obligarse con él. Hay que tener en cuenta que, mientras el Estatuto había reconocido un capital real a Norte y MZA de 519 millones y 541 respectivamente, la comisión los rebajaba a 245 y 236 millones. Se suprimía también el derecho de preferencia del capital acciones a la hora del reparto de beneficios. La instancia se encuentra en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 79-84.

explotación». Esta representación no se oponía a una elevación de las tarifas, aunque esta debía ser solución provisional, para que nadie se acomodara en ella. En ningún caso esta autorización debía servir para aumentar o sostener beneficios en las compañías, sino que, en el caso de que se produjesen excedentes, estos se destinarían a acrecentar el crédito que se consignase en los presupuestos generales para la mejora de las líneas ferroviarias. Se contemplaban también entregas de auxilios directos para aquellas empresas que ya hubiesen abandonado su servicio de obligaciones. En la exposición que dirigía la representación de las empresas se hacía un resumen advirtiendo sobre las diferentes situaciones en que se encontraban y de las causas que habían conducido a la crisis, destacaban tres, que a su vez contaban con algunas especificaciones:

1º Disminución de los ingresos, originada por la crisis económica, por la excesiva protección arancelaria adoptada por numerosos países y la fijación de contingentes que restringían las exportaciones, por la competencia del automóvil y por la supresión de los anticipos reintegrables, concebidos como subvención al usuario, pues se habían autorizado con el fin de evitar un aumento de las tarifas, dicha supresión no trajo consigo contraprestación alguna¹⁴⁰.

2º Aumento de los gastos, por la elevación general de los precios; por la especial repercusión que en el ferrocarril habría tenido la legislación social a partir de 1919; por los efectos encarecedores de la política económica, de modo especial el ultraproteccionismo arancelario y el consumo obligado de ciertas materias de producción nacional –carbón, carriles, material móvil–; por el agravamiento que, en los años de prevailecimiento socialista en el gobierno, tuvieron las medidas de política social y económica –es interesante la identificación que se procuró hacer de determinadas medidas con supuestos ideológicos bien concretos y contrarios a los en ese momento vigentes¹⁴¹–; por el significado de los gastos provocados por el creciente y perturbador intervencionismo del Estado –canon de inspección y vigilancia, sostenimiento del Consejo Superior, de las Comisarías, gastos de los Jurados mixtos, transportes a precio reducido para la Administración pública–; y contar con cargas fiscales entre las más altas de los ferrocarriles europeos.

3º Inmovilidad de las tarifas desde 1918, que hacían de España una excepción mundial, no haciéndose ningún caso de los distintos lugares en los que la legislación reconocía la necesidad de conseguir el equilibrio de la explotación por este medio.

Las peticiones de aumento de tarifas, que habían señalado en 1933, se veían sustituidas, dados los malos resultados obtenidos en ese año, por un incremento general del 20 por 100. Para aquellas empresas más afectadas por la competencia del transporte

¹⁴⁰ No entro al análisis de estas cuestiones, simplemente hago un resumen de los argumentos utilizados. Parecen olvidar lo que supuso la Caja Ferroviaria, aunque sus recursos no incrementasen directamente el patrimonio de las empresas. Lo que parece cierto es que tuvieron que asumir el coste de la elevación de los salarios que cubrían los anticipos.

¹⁴¹ Ante la propuesta de las tarifas, por ejemplo, decían que era una maniobra impropia de quienes estaban gobernando en ese momento, puesto que hasta la propia política socialista –caracterizada por el mínimo respeto a la propiedad privada– las había garantizado. Les recordaban que habían llegado al poder como consecuencia del fuerte movimiento de opinión pública que buscaba en ellos «la rectificación de los métodos socializantes, como medio de dar nuevo impulso a la confianza del país, a la iniciativa privada y a la prosperidad general». A la agresión al capital que significaba el no poder repartir dividendos, la calificaban de «ultracomunista».

por carretera, debían fijarse otros remedios distintos, a través de los auxilios directos, que llamaban compensaciones a la política económica y social que se estaba desarrollando. No deben, por tanto, confundirse las dos peticiones de las empresas: para unas las tarifas, para otras, los auxilios directos del Estado, aunque no eran excluyentes.

Durante las discusiones de la Comisión, diversas entidades trataron de influir en la decisión del gobierno mediante el envío de sus propias conclusiones. Se conservan resúmenes de las elaboradas por la Unión Nacional Económica y el Centro Industrial de Vizcaya¹⁴². La primera culpaba al intervencionismo estatal de la crisis, por tener suprimido el crédito de las empresas, perturbada su gestión, con el perjuicio que ello provocaba en las propias explotaciones, al Tesoro, a las industrias suministradoras y, como consecuencia, al interés público. Por esos motivos solicitaban una política ferroviaria asentada en los principios de un régimen de empresa privada, con autonomía de las empresas para organizarse y realizar comercialmente la explotación del negocio, en donde el servicio lo costease el usuario, para lo cual se requería de la conveniente regulación del transporte por carretera.

Como ya es conocido, el ministro presentó un proyecto de ley a las Cortes para permitir a las compañías ferroviarias aumentar sus tarifas, esto sucedía el 13 de marzo de 1934 y hasta el 29 de mayo, no quedó convertido en ley¹⁴³. La aplicación que debían tener los recursos así obtenidos era la de cubrir el déficit de explotación de las líneas y atender el servicio de pago de intereses y amortización de las obligaciones. La concesión debía ir precedida de la solicitud de cada compañía interesada. El aumento, según se decía en el artículo 1º, sería «representativo del 15 por 100, sobre la misma base que sirvió para determinar el concedido» en 1918, es decir las tarifas en aplicación en ese momento. Se permitía incluir las tarifas que en 1918 habían quedado fuera del aumento. No era exactamente lo que las compañías habían solicitado, los recursos obtenidos estaban condicionados en su aplicación, pero sin duda se trató de una importante ayuda. Téngase en cuenta, ya quedó reflejado al estudiar los cuadros 1 y 2 de este capítulo, cómo, a pesar de que las unidades de tráfico continuaron descendiendo en 1934 y 1935, los ingresos de la explotación aumentaron en 1934 y, aunque estos descendieron en 1935, lo hicieron por debajo de años anteriores en donde las unidades de tráfico habían sido superiores. Al no disponer de datos de la explotación de las redes para después de 1935, los resultados que se obtienen para apreciar el significado que tuvo para las compañías la aprobación de esta ley, son poco significativos y de muy escaso valor. Se añade a estas dificultades la multitud de tarifas de aplicación existentes, lo cual hace que haya que ser extremadamente comedidos en las conclusiones. Si los cálculos se efectúan a través de la tasa de crecimiento medio anual entre 1933 y 1935, se percibe que mientras Norte perdió en toneladas transportadas en pequeña velocidad, el 6,46 por 100, esa pérdida se atenuó en la recaudación pues tan sólo cayó el 0,61 por 100. En MZA ocurrió algo similar, el tonelaje cayó el 8,68 por 100, pero la recaudación contuvo esa pérdida y bajó el 4,28 por 100. Para los viajeros ocurrió algo similar, aunque no se dispone de datos de viajeros transportados por Norte en 1935, ambas empresas lograron

¹⁴² Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 85-86.

¹⁴³ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 86-92. En estas páginas se encuentra el proyecto que presentó el ministro, el dictamen de la Comisión Permanente de Obras Públicas del Congreso, algunas intervenciones resumidas de diputados en las discusiones del proyecto y el texto de la ley.

que su recaudación creciera con una tasa del 0,2 por 100 en Norte y del 0,12 por 100 en MZA, esta última a pesar de haber sufrido una pérdida de viajeros del 4,57 por 100. Si se hace la estimación de una reducción de los ingresos pareja a la que experimentaron las mercancías, se puede concluir que Norte en 1935, después del incremento de las tarifas consiguió recaudar unos 26 millones de pesetas más y MZA unos 15; esta aproximación debe ser tomada con muchas precauciones.

El Estado trató de asegurar en el artículo 3º que estos ingresos no se computasen como capital de las compañías en el caso de rescate, mantenía el descuento en el impuesto del billete de viajeros y se comprometía en el 5º a presentar en las Cortes, en el plazo de dos meses, un proyecto de ley de Bases que regulara las relaciones del Estado con las compañías. Como así ocurrió, puesto que el 21 de junio Guerra del Río presentaba el anunciado proyecto.

En la reunión de la Junta General de Accionistas de MZA en 1934, celebrada el 27 de mayo, el presidente en presencia del comisario, antes de examinar los datos que se presentaban, comenzó con una manifestación de agradecimiento a los gobernantes, a los jefes de los partidos que les habían apoyado, a los Bancos «que han apoyado y avalado nuestras alegaciones con la grandísima autoridad que tienen en materia de créditos», a la Asociación de Accionistas y Obligacionistas y a otras entidades económicas, al propio comisario, a los consejeros de la compañía, para después reconocer que esa ley no resolvía el problema de la grave crisis del ferrocarril, aunque sí que era un «elemento indispensable para su resolución, sin ella (...) la solución del problema era completamente imposible»¹⁴⁴.

3.2.1. El proyecto de ordenación ferroviaria de Guerra del Río

Desde la perspectiva actual este proyecto no tendría ningún interés, es posible que ni siquiera entonces lo tuviese dada su falta de originalidad, pero presenta algún aspecto atractivo al promover directamente el rescate. Este hecho explica el que ocasionara una reacción de las compañías muy fuerte. Su presentación fue posible debido a los trabajos que la comisión nacida en septiembre de 1933, había venido realizando desde enero de 1934. Lo que no resulta tan claro es cómo se organizó el gobierno, de quién se sirvió para elaborar los diversos dictámenes que las iniciativas de las distintas facciones habían presentado, y darle forma de ley a todo ese material¹⁴⁵. Lo que está claro es que lo que verdaderamente influyó en todos aquellos puntos clave ya recogidos, fueron las ideas expuestas por los representantes gubernamentales.

¹⁴⁴ C/38/78 Acta de la Junta General de Accionistas de 1934.

¹⁴⁵ Cfr. Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 92-140, para todo lo relacionado con este proyecto, incluye, prácticamente íntegra, la publicación de la Oficina de estudios comunes de Norte y MZA (1934b). Esta publicación no es otra cosa que el informe presentado por las compañías a la información pública solicitada por la comisión permanente de Obras Públicas del Congreso. Lleva fecha de 26 de julio de 1934. De lo que ocurrió desde que se presentó esta información hasta que se abandona el proyecto, no tengo ninguna información. Un magnífico resumen, quizá demasiado escueto, de lo acontecido en estos años se encuentra en Artola (1978), pp. 438-442, donde, sin embargo, no se citan en ningún momento las fuentes utilizadas para su redacción.

Como todo proyecto de ordenación, tenía que referirse al rescate de las concesiones, y esta es una cuestión fundamental. Nunca se alcanza a conocer, de verdad, sobre si de este aspecto, en los diversos proyectos estudiados, se hacía un asunto prioritario, o se trataba sólo de un capítulo más que debía figurar en cualquier legislación ferroviaria de más altos vuelos. Los datos que estoy exponiendo indican que la situación económica y financiera de las empresas ferroviarias estaba próxima a la quiebra. Asimismo, la Hacienda pública no se encontraba más boyante y –como ya apuntaba en el estudio del bienio anterior– en el orden de las prioridades para destinar los recursos del Estado, no estuvo el rescatar las concesiones ferroviarias, aunque sí se deseara intervenir cada vez de modo más directo. Estos hechos quedaban reflejados de modo descarnado en la exposición previa a las bases del proyecto que realizó Guerra del Río, de la que transcribiré algún párrafo de interés particular.

Con independencia del posible análisis político, que late debajo de todo este problema, las posiciones mantenidas por el Estado y las compañías ferroviarias podían exponerse en los siguientes términos: por un lado, el Estado es consciente de que no puede nacionalizar por el excesivo coste que ello conlleva, coste que la particular coyuntura económica que se vive no permite sufragar; pero, por otro lado, ve con la claridad que da el transcurso del tiempo que su actuación a lo largo de la Historia del ferrocarril, le ha llevado a subrogarse las deudas y dificultades financieras que este ha padecido, principalmente a partir de 1926 y, precisamente, como consecuencia del Estatuto con que tratan de escudarse las compañías. Vistas así las cosas resulta comprensible que el Estado se considerase, en cierto modo, engañado legalmente; es decir, podría reconocerse que por parte de las compañías y amparándose en la legalidad vigente, se había abusado del Estado. Esa actitud engañosa fue consentida, en cierto modo, por el Estado, puesto que no tomó las precauciones suficientes para evitar los acontecimientos que se fueron produciendo y frenar los que se podían producir¹⁴⁶. Desde estas premisas, se podría afirmar, prescindiendo de un excesivo rigor jurídico, que no le faltaba razón al Estado para considerarse propietario de las compañías concesionarias del ferrocarril –concesiones que el mismo Estado había otorgado– y pretender el control empresarial de las mismas.

En este marco, y con los mencionados antecedentes, se entiende la afirmación de Guerra del Río, en la que se quejaba de los defectos jurídicos del Estatuto y de la situación en que este dejaba al Estado: «Este error consiste en hacer descender al Estado, desde su situación de rector de las actividades nacionales y *propietario eminente* de los ferrocarriles, a la de consocio de un negocio particular en el que se puede incurrir en toda clase de responsabilidades mercantiles, incluso en una quiebra, con la agravante de que admitida por el Estatuto la libertad de gestión de las empresas concesionarias, el papel del Estado aún desciende más, puesto que queda, no al nivel, sino por debajo de dichas empresas. El permanente conflicto que produce esta situación anómala del Estado, juez y parte en la mayoría de los casos, es la causa inevitable del fracaso del

¹⁴⁶ Ese engaño legal quizá se hubiese podido evitar si el Estado hubiera alegado contra las compañías un abuso en el ejercicio del derecho: está bien y es propio de un Estado democrático, acudir a la legalidad; lo que ya no queda tan claro es que sólo se acuda a la ley para pretender cubrir el perjuicio y se omita la misma cuando hay que dar cuenta del beneficio, que era la actitud mantenida por las compañías.

Estatuto de 1924»¹⁴⁷. Para las compañías el Estatuto era amparo legal que el Estado debía cumplir –principalmente en lo que se refería al aumento de las tarifas– o bien cambiar, y entonces tenía que rescatar, en cualquier caso se situaban en posición ventajosa. Ambos contendientes tenían sus razones, pero el hecho es que dejaban las negociaciones permanentemente en un punto muerto, del que, de hecho, no se salía. ¿Realmente Guerra del Río quería rescatar las concesiones? Cabría pensar que sí, puesto que no se hablaba de otra cosa en el proyecto, ese era el capítulo 1º, compuesto por 8 Bases, y, a partir de aquí, se diseñaba el nuevo ferrocarril y esto explicaría la fuerte réplica de las empresas dadas las condiciones en que se iba a realizar el mismo. No sucedía, como en otras ocasiones, que el rescate era un punto más de todo el proyecto, al que parecía difícil llegar. Vamos entonces al análisis que realizaba el propio ministro en la exposición previa al proyecto.

Los intentos estatales de proceder al rescate, quedaban justificados por el error jurídico que se había cometido con el Estatuto al dar al Estado el papel de consocio. En consecuencia, lo primero que se hacía era anular y liquidar el Estatuto. Después el ministro se interrogaba sobre si sería conveniente que subsistieran las compañías, la respuesta era «forzosamente negativa» y por lo tanto había que ir al rescate. Este era estudiado en las ocho primeras bases. La cantidad a satisfacer a las empresas por el rescate se calculaba sobre las probables ganancias de los años que restaban para alcanzar el final de las concesiones, basado en los de los diez últimos años, ampliándose así en cinco los previstos por la ley vigente, para evitar a las empresas unos cálculos desfavorables ya que se admitían como «de más aguda crisis» los últimos. Conflictivo había de ser también que las cargas financieras de las compañías quedaran a cargo de estas, pues el Estado no quería que se revalorizaran si él las asumía. Las compañías podían adherirse voluntariamente o no a estas condiciones de rescate, pero se les advertía que, de no hacerlo, este se realizaría ateniéndose a las leyes de concesión mucho más duras en sus efectos para las compañías¹⁴⁸. Una vez realizado, se planteaban

¹⁴⁷ De la Exposición previa al proyecto de bases. La cursiva es propia y la transcripción literal. La propia redacción del párrafo expresa un malestar por el cúmulo de desmanes de tipo jurídico, de los que eran culpables compañías y Estado, y que habían permitido llegar a esa situación.

¹⁴⁸ El rescate comprendía cuanto existiese para la explotación de una red y figurase en la cuenta de establecimiento, y se concretaba: todo el material fijo y móvil, terrenos, edificios, obras, oficinas, talleres, instalaciones, acopios, suministros pendientes y derechos y obligaciones derivados de contratos que hubiesen sido aprobados por el Estado, salvo las cargas financieras que debería de afrontar la empresa correspondiente con las cantidades recibidas del Estado en concepto de rescate. Se excluían las minas y otras actividades no ferroviarias, las reservas constituidas antes de 1924, el metálico afecto a la explotación y los terrenos declarados sobrantes. Se fijaba la fórmula para calcular el plazo medio de reversión de las concesiones. En la base tercera se arbitra el difícil cálculo del precio del rescate, que podría abonarse en metálico o en títulos de la Deuda del Estado. Primero había que hallar el valor actual de la red que se iba a rescatar y luego se capitalizaba dicha suma al 5 por 100 durante los años que faltaban de concesión. La dificultad estaba, claro, en fijar ese valor actual y en admitir ese porcentaje de capitalización. El valor de la red era «el producto neto medio imputable al valor del establecimiento de la empresa, (...) obtenido en los diez años anteriores». Ahora había que marcar qué era el producto neto, esto era más complejo y refleja, en algún punto, las ganas que tenía el Estado de resarcirse de lo que consideraban sus derechos. En el cálculo de los productos netos, habría que deducir lo obtenido por los aumentos de tarifas y se computarían toda clase de gastos, incluyendo las pensiones al personal. No se incluirían como ingresos los anticipos para personal. «Los productos netos computables a una compañía que haya recibido aportación del Estado para ampliaciones y mejora de su establecimiento, se obtendrán cada año prorrateando los productos netos totales en proporción a los valores de establecimiento de la

dos caminos posibles, el de la explotación de la red realizada directamente por el Estado o el arriendo a empresas privadas, desechado como estaba el sistema de concesiones. La primera vía decía no contar con ningún defensor, dada la incapacidad del Estado para adaptarse a la necesaria flexibilidad comercial y, por exclusión, la segunda, el arriendo, era la respuesta más eficiente. Este arriendo no lo sería de una red única, sino de una red subdividida que contaría con un organismo central dependiente del gobierno para la resolución de algunas cuestiones especiales. La península quedaba dividida en tres zonas: Norte, Sur y Oeste¹⁴⁹. Hecho el rescate y la agrupación de la red, las bases 11 a 18, estudiaban las condiciones en que se realizaría el arrendamiento y constituían el capítulo 3º. Se proponía un arrendamiento por concurso, con un plazo corto, a lo más de diez años, y con algunas otras garantías para controlar al adjudicatario y garantizar la eficiencia de su gestión. Se reconocía la existencia de algunas cuestiones conflictivas que deliberadamente se dejaban sin concretar, como eran las tarifas, la necesidad de acudir a los presupuestos del Estado, ante la presumible insuficiencia de los ingresos de la explotación, para la ejecución de obras de mejora y otras construcciones. Las últimas bases, 22 a 26, constituían el capítulo 4º dedicado a la coordinación del ferrocarril con la carretera.

Ya he adelantado que las compañías dispusieron de su réplica. Esta fue realizada en profundidad. La información pública destinada a la Comisión de Obras Públicas del Congreso, fue divulgada como libro para su mayor difusión y, con esta ocasión, también se editaron, ninguno de ellos debía de tener como presumibles destinatarios el gran público, los discursos parlamentarios pronunciados por Cambó y Maura cuando La Cierva defendió su proyecto de Ordenación realizado en 1921. Esta misma publicación recoge el proyecto de Maura, presentándolo como modelo, dado que lo pensado por Cambó en 1918 parecía imposible de lograr. Dice Artola que el proyecto comentado era un remedo del de Cambó¹⁵⁰. Para sí hubiesen querido las compañías aquellos venturosos

compañía y del Estado, que serán los que figuren en los respectivos balances. Para determinar los productos netos que se han de prorratear no se considerarán como gastos a detraer los impuestos, gastos de inspección y pagos al Estado, que deberán pesar sólo sobre la compañía. Sólo se tendrán en cuenta los productos netos obtenidos con las instalaciones objeto del rescate, excluyendo los producidos por las propiedades de la compañía que no se rescaten. En los años 1926 a 1928, a pesar de que el Estado haya renunciado a los productos que le correspondían, sólo se computarán a la empresa los que resulten del prorrateo». Más adelante la base 4ª establecía que todos aquellos anticipos realizados por el Estado, del tipo que fuesen, pero que tuviesen la peculiaridad de ser reintegrables, las cantidades restantes se capitalizarían al 5 por 100 y se restarían del precio del rescate resultante. Creo que para el lector más interesado, el haber transcrito algunos puntos fundamentales del rescate previsto por Guerra del Río, habrá satisfecho algunas sanas curiosidades. No se puede decir que la ley fuese injusta, ahora bien, sí que lesionaba los intereses de las empresas que, como probaron, con las cantidades que recibirían de realizarse en esas condiciones el rescate, no podrían hacer frente a sus cargas financieras restantes. Existían algunas otras disposiciones que considero menores, sobre todo para no extendernos más en esta cuestión concreta. A pesar de todo lo que he dicho al principio y del poco interés que la historiografía ha concedido al proyecto de Guerra del Río, repito que tiene el mérito de haber abordado el rescate casi como punto único.

¹⁴⁹ La subdivisión y agrupación de las líneas se estudiaba en el capítulo segundo, bases 9 y 10. El sector Norte alcanzaba el contorno de la península desde Santander a Tarragona, siendo su arranque, cuando estuviese concluida, la estación de la línea Madrid-Burgos; el sector Sur, a partir de la anterior y hasta Sevilla, siendo la estación de Atocha su punto de arranque y el sector Oeste, partía de la estación de Príncipe Pío y se formaba con el resto del territorio.

¹⁵⁰ Artola (1978), p. 440.

momentos, nada tenían que ver, en mi opinión, uno y otro, salvo quizá el uso de los términos rescate y arriendo y la división del territorio, pero las condiciones, en cada caso, estaban separadas por un abismo. Maristany, respecto al proyecto de Cambó, había expresado la buena oportunidad que se presentaba para llegar al rescate; sólo la reacción al proyecto de Guerra del Río, y eso que nada más se conoce la parte oficial, muestra las diferencias entre uno y otro.

Los argumentos de las grandes compañías no variaron esencialmente, para ellas, «el Estatuto de 1924 no ha fracasado, lo que ocurre es que no ha sido aplicado conforme a sus cláusulas y el fracaso es únicamente imputable a los organismos encargados de su aplicación. (...) Sólo se podría hablar de fracaso del Estatuto si, a pesar de haberlo aplicado lealmente, se hubiese llegado a la situación actual»¹⁵¹. Lejos de admitir esa posible acusación a que me refería antes de engaño legal con que pudiera haber contraatacado el Estado, las compañías pensaban que el Estado siempre se hallaría en condiciones de superioridad, por su propia naturaleza, respecto a sus asociados. Dudaban, probablemente con razón, de que alguna empresa acudiese a interesarse por el arriendo de las líneas férreas, después de las condiciones de rescate que se estipulaban para las antiguas concesionarias¹⁵². La situación que se crearía en el caso de haber llegado el rescate y no tener certeza de quién iba a explotar la red acudiendo a los arriendos les llevaba a calificar el proyecto como de peligrosa aventura. La voluntariedad para aceptar las condiciones de rescate les daba pie para amenazar con bloquear y arruinar el proyecto si las dos grandes se negaban a ello; en primer lugar por la propia dificultad para llevarlo a cabo como el propio gobierno reconocía. Da la impresión de que las dos grandes podían, respecto al Partido Radical, adoptar ciertas posiciones de fuerza y enfrentamiento que, sin embargo, no cupieron con los socialistas, probablemente por el mayor respaldo obrero con que estos contaron. Para las empresas no había gobierno temible salvo aquel que lograra atraer las simpatías de los trabajadores, en definitiva aquel que las pudiese ahogar y, para ello, se necesitaban dos brazos, pues uno solo no era suficiente, el del Estado y el de los trabajadores. El momento presente les permitía escribir que «siempre que se ha estudiado seriamente el problema se ha llegado a la conclusión de que es necesario marchar de acuerdo con las empresas si se quiere ir a una solución real y efectiva»¹⁵³.

Hicieron ver que la solución propuesta era, además, antieconómica para el Estado, quien no sólo tendría que atender al precio del rescate y las cargas financieras que traería consigo, sino que, en la nueva explotación, además de los gastos que ya se preveían en el proyecto para realizar obras de mejora, el Estado tendría que completar con el Presupuesto los ingresos para poder atender los costes de la red, como ya le estaba

¹⁵¹ *Oficina Común de Estudios...* (1934b), pp. 11-12. Y ya al final del mismo, p. 58, escribían: «Si el Estado español no quiere alejar definitivamente a la iniciativa privada de la prestación de los servicios públicos, tendrá que cambiar radicalmente su concepto en cuanto al respeto que merecen los contratos».

¹⁵² Según los cálculos que realizaban de acuerdo con las bases de rescate del proyecto, MZA percibiría 338 millones para atender un capital acciones de 236 millones y una deuda de obligaciones en circulación de 958. Norte dispondría de 349 millones y, a su vez, debería atender 245 millones en acciones y 1.148 millones en obligaciones. *Oficina Común de Estudios...* (1934b), p. 50.

¹⁵³ *Oficina Común de Estudios...* (1934b), p. 58.

sucediendo en las líneas que explotaba¹⁵⁴. Se apuntaban otras muchas cuestiones, pues prácticamente no había un párrafo del proyecto que quedase sin réplica. Dado la fugacidad del mismo y que no pasó de ser un proyecto, que ni siquiera llegó a dictaminar la Comisión de Obras Públicas de las Cortes, creo que es posible suspender aquí su estudio. Ante el descenso de las cotizaciones que el proyecto pareció que había provocado, el ministro tuvo que romper su silencio. Así, antes de la discusión del proyecto en las Cortes, el 5 de septiembre, hizo pública una nota oficiosa con la que trató de serenar los ánimos de los inversores, en la que decía textualmente que «una vez rescatadas las líneas, se pagarán todas las obligaciones y aun se amortizarán en su día las acciones por su valor real». No se aclaraba cómo se haría y significaba una lectura algo diferente, sin duda, de la que cabía realizar de las bases del proyecto¹⁵⁵.

Además de este proyecto y de la elevación de las tarifas, hasta el cambio de gobierno de octubre de 1934, se adoptaron algunas otras medidas de menor relieve en el ámbito del problema ferroviario. A consecuencia de algunos conatos de huelga se había vuelto a crear la Escala de Complemento de Ferrocarriles que preveía la militarización del personal, con el fin de impedir la paralización de los servicios de transporte, a ello hubo de recurrir el ministro de la Guerra ante los sucesos revolucionarios de octubre, decretando el día 7 la movilización de los individuos en situación de disponibles que perteneciesen a ese Regimiento de Ferrocarriles, esta cuestión desborda por completo las pretensiones del trabajo y la refiero por lo que afecta a la normal explotación de las redes en este tiempo. Con fecha algo anterior, 10 de marzo, Guerra del Río publicó una disposición para aclarar algunos términos del decreto de incompatibilidad en los Consejos de Administración de las empresas ferroviarias. Esta disposición resultó algo más favorable para las compañías, puesto que las filiales de una sociedad, se consideraba que formaban una unidad, de cara a la pertenencia de Consejos de Administración, sólo computaba como uno. La ausencia de documentación no permite conocer los efectos de esta medida, quizá en la práctica se había venido actuando ya así y la disposición venía sólo a sancionar la situación. El decreto del 20 de septiembre aporta luz sobre las estrategias que pusieron en práctica las empresas para eludir los efectos de la aplicación de la jornada de ocho horas: las compañías habían ido suprimiendo los servicios de guardabarreras y sustituyéndolos por carteles advirtiendo del peligro, esto no había sido suficiente pues el número de accidentes provocados en esos cruces se elevó, y llevó al gobierno a decretar que en el plazo de ocho días se restablecieran la mayor parte de las «guarderías de los pasos a nivel»¹⁵⁶.

3.2.2. Los últimos gobiernos del bienio radical-cedista

El nuevo gobierno de octubre entregó la cartera de Obras Públicas a un hombre del partido agrario, José María Cid y Ruiz Zorrilla, quien en abril del año siguiente fue nuevamente reemplazado por Guerra del Río. No me he referido al gabinete Samper de

¹⁵⁴ Cfr. *Oficina Común de Estudios...* (1934b), pp. 55-59. Recordaban que el coeficiente de explotación en 1933 de la Compañía Nacional del Oeste había sido de 108 por 100, mientras que en Norte y MZA había sido respectivamente de 76 y 80 por 100.

¹⁵⁵ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 140.

¹⁵⁶ Todo ello en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 140-147.

abril al no haber existido cambios en la cartera de Obras Públicas. Como ya es sabido, resultado de este nuevo gobierno presidido por Lerroux, pero en el que alcanzaban las carteras de Justicia, Trabajo, Sanidad y Previsión Social y Agricultura, tres hombres de la CEDA, fue la insurrección de las fuerzas obreras y de los nacionalistas vascos y catalanes, así como la pública repulsa por parte de los partidos burgueses, Izquierda Republicana, Unión Republicana y los radicales socialistas de izquierda.

Hasta el 5 de noviembre las Cortes no reanudaron su actividad normal, pero estos hechos marcaron la política de los meses siguientes: crisis de gobierno, dimisiones, responsabilidades por lo ocurrido en octubre, reestructuración de los partidos políticos, revisión del Estatuto de autonomía para Cataluña, formación del Bloque Nacional de Calvo Sotelo... Así hasta que el indulto decretado por los radicales a un dirigente socialista asturiano, provocó la salida de los miembros de la CEDA del gobierno. Alcalá Zamora encarga de nuevo a Lerroux la formación de otro gabinete, cuando Gil Robles consideraba que iba a ser él el designado¹⁵⁷. Este gobierno estaba destinado a durar poco, mientras estuviesen las Cortes suspendidas. Como se decía más arriba, Guerra del Río volvió a Obras Públicas en este nuevo intento, pero de modo efímero.

Con la reanudación de las sesiones de Cortes, el 3 de mayo de 1935, el gobierno dimitió. El nuevo gabinete también estaría presidido por Lerroux, se dio a conocer el 6 de mayo, y contaba con otro ministro de Obras Públicas, Manuel Marraco y Ramón, del Partido Radical, quien en ocasiones anteriores había sido titular de otras carteras económicas: Hacienda e Industria y Comercio. La principal característica de este nuevo gobierno era la presencia de cinco miembros de la CEDA, entre ellos, en el Ministerio de la Guerra, el propio Gil Robles. La cartera de Hacienda recayó sobre un independiente, Joaquín Chapaprieta y la de Gobernación sobre un antiguo monárquico, Portela Valladares, ambos, antes de que acabase el año, presidentes del gobierno, el primero en septiembre y octubre y el segundo en diciembre, también en dos ocasiones. De abril a diciembre, 4 ministros de Obras Públicas distintos, con los dos últimos –Luis Lucía, de la CEDA, y Cirilo del Río– se unirían también las Comunicaciones a esa cartera, como consecuencia de la restricción de gastos preconizada por Chapaprieta¹⁵⁸.

El gobierno surgido en mayo de 1935 y ante tantas dificultades, procuró imprimir un ritmo intenso de actuaciones de gobierno con el fin de revisar la actuación del primer bienio. Algunas de estas medidas adoptadas le retiraron apoyos sociales, principalmente la contrarreforma agraria, pero hubo otras que trataron de combatir el paro, de intensificar las obras públicas y de reactivar la economía, contando con las limitaciones que imponían los intentos de Chapaprieta por nivelar los presupuestos, que se truncaron con el escándalo ocasionado por el posible cohecho en que habían incurrido algunas personas del entorno de Lerroux al aprobar la máquina de juego denominada *straperlo* y que hizo caer a este y a su partido. Hasta la disolución de las Cortes del 7 de enero de

¹⁵⁷ Juliá (1997), p. XXXVI, manifiesta que «la intromisión del presidente en la política de partidos fue mortal para las Cortes Constituyentes», tanto en junio de 1933 con Azaña, como con Gil Robles en esta ocasión. Este autor hace depender la estabilidad gubernamental de la República, precisamente del momento en que se produjo la primera de las intromisiones parlamentaristas.

¹⁵⁸ Cfr. para su labor en Hacienda y algunos aspectos básicos de su biografía Comín (1988), t. II, pp. 966-979.

1936 y la convocatoria de elecciones para el 16 de febrero y 1 de marzo, poco más que lo inmediato pudo hacerse y lo inmediato giraba en la órbita de la crispación política que respiraba el país¹⁵⁹. Termino estas primeras líneas sirviéndome de unas de Comín, referidas a la difícil gestión de Chapaprieta en Hacienda, para quien «la intransigencia de las derechas españolas estaba exacerbada a finales de 1935. La actuación parlamentaria de esos meses y las intrigas entre los políticos recuerdan a las de la última fase de la Restauración, cuando era poco menos que imposible llevar a cabo una acción de gobierno estable, y en la cual la discusión presupuestaria en las Cortes no era sino pretexto para obtener fines políticos» y más adelante «todas las buenas intenciones y preparación técnica de un ministro de Hacienda quedaban hechos añicos ante la embestida de una coyuntura política agitada y ante la adversidad del descontrol existente en las tomas de decisiones presupuestarias», si esto ocurría así con el ministro de Hacienda, ¿qué no iba a ocurrir con los titulares del resto de los ministerios económicos dependientes del presupuesto? Por todo lo anterior –concluye Comín– «el fracaso más que al ministro, habría que achacarse al entorno político», tal y como espero haber dejado claro ya en muchas ocasiones¹⁶⁰.

Por parte de las dos grandes compañías, la primera actuación ante el gobierno se produjo el 21 de diciembre de 1934. Los problemas a que he aludido retrasaron, en esta ocasión, la presentación de la correspondiente instancia al nuevo encargado de la cartera de Obras Públicas, Cid¹⁶¹. En ella exponían las dificultades de tesorería por las que atravesaban en esos momentos y que estimaban les impedirían atender los vencimientos de sus obligaciones a partir del 1 de abril de 1935. Terminaban solicitando que, en el plazo más breve posible, les fuesen reintegradas las deudas que el Estado, la compañía de Andaluces y otras, tenían con ellas y que ascendían aproximadamente a 35 millones de pesetas a cada una. Si eso no podía llegar, reclamaban la autorización para emitir obligaciones con la garantía del Estado. Añadían a esta primera petición la de que se cancelasen los anticipos que el Estado había entregado para la adquisición de material desde 1921 a 1923, dado que se trataba de una pequeña cantidad y el fin que se perseguía con este tipo de medidas, que no era otro que el de poder «atender los compromisos más apremiantes y preparar el establecimiento de la explotación sobre bases sólidas que contribuyan a afianzar la prosperidad nacional». Junto a estas dos medidas que tenían carácter de extrema urgencia existían otras cuyos efectos serían más lentos, aunque su adopción era también urgente: libertad para adquirir carbones, reforma del decreto de los pasos a nivel, modificación en algunos casos de la jornada de ocho horas, medidas encaminadas a la coordinación con la carretera y algunas otras. A su vez había otras que competían a las compañías, respecto a las cuales las dos grandes ya habían iniciado algunos pasos, se referían a algunas medidas tendentes a la unidad de la explotación, pienso que se trataba más de un golpe de efecto que de una realidad, se hicieron algunas cosas que permitían un abaratamiento de los costes, pero nada que significase una fusión de estas dos empresas.

¹⁵⁹ Estas líneas de Historia política se basan en un resumen e interpretación de las elaboradas por Ruiz (1990), pp. 44-63.

¹⁶⁰ Comín (1988), t. II, pp. 977-979.

¹⁶¹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 148-149. No está recogida íntegramente, sino un resumen realizado con extractos de la misma.

Un informe que apareció suelto entre la documentación de MZA, y que podría ser de principios de 1935, resumía en cuatro hechos las características que había tenido la explotación de la red en 1934: la autorización para elevar las tarifas, la continuada y persistente depresión de los tráficos, el aumento de algunos gastos y el empeoramiento de la situación de tesorería¹⁶². Del proyecto de ordenación de Guerra del Río y otras situaciones embarazosas nada se recordaba, aunque, en su momento, al menos el proyecto de rescate hubiese dado mucho trabajo a la oficina de estudios de Norte y MZA y a la Asociación General de Transportes por Vía Férrea.

Así entraban las empresas en 1935, sin nada más que la autorización estudiada que les permitía elevar las tarifas. La instancia de diciembre, aparentemente al menos, había quedado sin respuesta, aunque las medidas que se adoptaron iban en la línea de lo que allí se había expresado, sólo que, en principio y mientras no surja nueva documentación, tardaron mucho tiempo en tomarse. Es oportuno recordar ahora las dificultades a que hacía alusión al comenzar este epígrafe, al menos hasta que se constituyó el gabinete de mayo de Lerroux. A lo largo de abril, julio y agosto se adoptaron algunas medidas que modificaban el funcionamiento y organización del Consejo Superior de Ferrocarriles¹⁶³. El 15 de mayo, el ministro de Justicia presentaba un proyecto de ley sobre la suspensión de pagos de las compañías de ferrocarriles y otras empresas de obras y servicios públicos. El día 30 de ese mismo mes, manifestó, en vista de los numerosos telegramas que había recibido en contra del proyecto, que ese proyecto lo había elaborado el gobierno precedente y que por delicadeza se le había dado curso parlamentario. El proyecto fue abandonado al someterlo a información pública, lo cual habla de una

¹⁶² C/39, como digo estaba suelto y sin ningún título, ni fecha de elaboración que permitan una identificación más concreta, podría tratarse del discurso del presidente del Consejo de Administración a la Junta de Accionistas del año 1935, pero se trata de una suposición fundada en el tono optimista que se utiliza, impropio a la vista de los problemas expuestos. En este caso podría fecharse en el mes de mayo que era cuando solían ser las Juntas Generales de Accionistas en MZA. Hacia el mes de marzo cerraban definitivamente el ejercicio del año anterior con la recopilación de los datos definitivos de la explotación y, en el transcurso de esos dos meses, preparaban la Memoria que presentaban para la aprobación en la Junta. En dicho escrito se decía «luchamos evidentemente con dos causas muy distintas de reducción de tráficos. La crisis general que se traduce en paralización de obras y construcciones y en baja de transacciones, unido en nuestro caso a la falta de movimiento en los trigos, aceites, vinos, etc., así como a la influencia de los mercados extranjeros y contingencias; y la competencia por carretera que nos arrebató, por diferentes causas, los tráficos más saneados, es decir aquellos que pueden dejar un determinado rendimiento por la tarifa que pueden soportar». La cita no aporta nada nuevo, por eso queda transcrita en una nota, algunas de las ideas expresadas quedaron ya recogidas cuando los trabajos de la comisión de septiembre de 1933. Se proclamaba que, si después de tanta adversidad, todavía no se había sucumbido era porque el negocio tenía nervio y potencia como para poder esperar al restablecimiento de la normalidad económica. Es probable que no enseñaran a los accionistas el escrito que habían dirigido al ministro a finales de diciembre de 1934.

¹⁶³ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 151-154. Donde se recogen los siguientes documentos: orden del 20 de abril de 1935, aumentando el número de vocales de la comisión delegada del Consejo Superior; orden del 29 de abril restableciendo la comisión de Gobierno interior; decreto del 10 de julio que reformó el Consejo Superior dándole un carácter más consultivo y de preparación de la ordenación ferroviaria, y que entra de lleno en las medidas de revisión de la política del bienio azañista al suprimir, por ejemplo, el representante obrero del mismo y de restricción de los gastos al disolverse buena parte de las oficinas y otros consejos que se estimaba no hacían sino duplicar organismos con funciones similares. Este decreto respondía al modo de pensar de las empresas. El 1 de agosto otro decreto establecía las facultades y funciones de dicho Consejo.

mayor organización de los tenedores de obligaciones que en épocas pretéritas. En el artículo 1º del proyecto se reconocía el derecho de estas empresas de acogerse a la legislación existente sobre suspensión de pagos, como cualquier otra sociedad anónima¹⁶⁴. Pero 1935 tuvo, desde el punto de vista de las relaciones de las compañías con el Estado, dos cuestiones fundamentales: la reiteración de la solicitud por parte de las dos grandes para poder emitir una nueva serie de obligaciones y su consecuente aprobación y el proyecto de ordenación ferroviaria de Lucía, una vez más abandonado por la supresión de las Cortes¹⁶⁵.

La autorización recibida llegó muy tarde, el 19 de septiembre, y no fueron obligaciones sino bonos de tesorería. Las llamadas de urgencia de las compañías fueron frecuentes. El día 13 de marzo hubo una nueva instancia en la que se recordaba la anterior de diciembre donde habían solicitado autorización para una nueva emisión de obligaciones que debía de estar garantizada por el Estado «pues de otro modo no podrían colocarse en el mercado, dada la situación actual de las compañías, que explotan en déficit». Tres motivos explicaban esta necesidad de recursos. En primer lugar, evitar la suspensión de pagos de las compañías, por la imposibilidad de cumplir con los compromisos hipotecarios; el segundo motivo era la dificultad para entregar la paga extraordinaria que se adjuntaba al sueldo de abril y, por último, la rémora para acometer obras en las líneas o para adquirir material que ocasionaba la situación de déficit. En este caso, la necesidad venía urgida por cuestiones de seguridad del tráfico ya que, parte de los ahorros de costes logrados en los años anteriores, llegaron por el abandono de este tipo de reparaciones que ya no debían dilatarse más. Valoraban en 25 millones para cada una el coste de los vencimientos y de la paga extraordinaria, en unos momentos en los que estaban agotadas las reservas –no debe entenderse aquí las constituidas por beneficios no repartidos, al menos las de antes de 1924–, en que estaban apelando al crédito –de lo cual no se dispone de ninguna constancia documental, salvo su propio testimonio– y donde ya existían pagos vencidos y no atendidos. Por tanto no queda más remedio que creer lo que escribieron, pues no es posible probar nada, estos créditos no aparecen reflejados en los balances disponibles, ni en ninguna otra referencia documental. A pesar del retraso de la aprobación de estos bonos, tampoco hay constancia de que no se satisficiesen aquellos compromisos del 1º de abril, todo son conjeturas, como ya se decía también al tratar sobre estos años en el primer capítulo de este trabajo.

Un nuevo informe de las compañías vio la luz en mayo de 1935. El objetivo era el mismo que el anterior y ya ha sido utilizado en la redacción del capítulo primero¹⁶⁶. En esta ocasión se aportaban más datos que explican porqué las empresas se encontraban ante esa amenaza de quiebra legal. Por diversos motivos, entre los que estaban como es lógico los déficit de esos años, MZA se encontraba con una falta de recursos que estimaba en 85,9 millones de pesetas y Norte en 47,4 millones¹⁶⁷. Estas cifras habían

¹⁶⁴ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 154-155.

¹⁶⁵ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 156-206.

¹⁶⁶ *Oficina Común de Estudios...* (1935a). Fue recogido, prácticamente íntegro, en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 156-161.

¹⁶⁷ En estas cantidades Norte incluía lo que el Estado le adeudaba por el transporte realizado en 1934, y la parte de los déficit de explotación que le correspondían al Estado. MZA, además de los dos conceptos

absorbido las existencias en metálico y las reservas afectas a la explotación –insisto en la diferencia con las de los accionistas—. Esta situación provocaba una disminución de su capacidad de consumo, que probablemente tendría que acentuar el paro. Para ilustrar esta cuestión aportaban algunos cuadros del máximo interés; en particular el representado en el 19 donde se recoge una primera aproximación de las cantidades que aportaron los gobiernos de la Segunda República a las dos grandes. Las cifras de los años que he podido cotejar con las ofrecidas por la Caja Ferroviaria tienen bastante relación, por lo que a las demás se les puede ofrecer alguna verosimilitud. Este tipo de demandas y publicaciones hacen pensar que, además de tener unas grandes necesidades de recursos monetarios, las compañías vieron más posibilidades de lograr lo que pedían en los últimos gabinetes de Lerroux. La prueba del aserto anterior y de que con otros gobiernos podían encontrar más dificultades estará en el desmantelamiento de lo logrado hasta entonces con la llegada del Frente Popular.

CUADRO IV. 18 GASTOS EFECTUADOS EN CONCEPTO DE MANO DE OBRA Y MATERIAL PARA CONSERVACIÓN Y REPARACIÓN DE VÍAS Y OBRAS. MILLONES DE PESETAS

AÑOS	NORTE	MZA
1929	38,2	24,3
1930	35,3	20,3
1931	34,8	18,6
1932	26,8	17,7
1933	26,6	18,0
1934	29,0	18,1

Fuente: Oficina común ... (1935a), p. 9

Se hacía notar que, mientras que Norte había invertido en renovación de vías 8,1 millones en 1929, en 1933 esa cantidad descendió a 2,4 millones. Por su parte MZA gastó 3,2 millones en el primer año y nada en los tres últimos. Reflejo claro de por donde habían venido las economías obtenidas en los costes de explotación. Es probable que estas cifras figuren algo abultadas pues no se expresan con precisión los conceptos que se incluyen en su cálculo.

CUADRO IV. 19 APORTACIONES DEL ESTADO, 1928-1934. PESETAS

AÑOS	NORTE	MZA
1928	101.439.653,14	81.441.985,07
1929	85.365.172,81	101.500.418,91
1930	66.967.410,62	83.591.293,05
TOTAL	253.772.236,57 (78,0%)	266.533.697,03 (80,6%)
1931	10.289.720,39	32.998.225,98
1932	47.472.700,14	15.840.065,44
1933	5.627.989,91	5.184.904,38
1934	8.185.418,97	10.059.911,28
TOTAL AÑOS REPÚBLICA	71.575.829,41 (21,9%)	64.083.107,08 (19,3%)
TOTAL CUADRO	325.348.065,98 (100)	330.616.804,11 (100)

Fuente: Oficina común ... (1935a), p. 10. Aunque no se especifique supongo que se incluirán todos los conceptos. Los años 1928-1930, son casi idénticos a los que aporté en los cuadros del capítulo 3 cuando abordé la Caja Ferroviaria. Los de los años siguientes hay que pensar que reflejarían las ayudas que el Estado realizaba desde el Presupuesto y para los mismos conceptos que se utilizaban en los años de la Dictadura, es decir, obras y adquisición de material.

Ellos mismos decían que, siendo el ferrocarril el principal consumidor de las industrias pesadas, no era aventurado pensar que la falta de pedidos de las compañías ferroviarias era factor fundamental para explicar el paro de aquellas industrias y, por

anteriores, añadía los gastos realizados de primer establecimiento que no pudieron ser atendidos mediante la última emisión de obligaciones por haber reducido el Estado la cantidad solicitada de 150 millones a 80. Bastante asombroso.

repercusión de la situación de estas, de las restantes. Esto era justo lo que ese gobierno necesitaba oír, ideas para atraerse un sector de población que tenía muy perdido, en unos momentos decisivos desde el punto de vista político. Posteriormente esta publicación trataba de encontrar las causas de la depresión de los productos brutos de la explotación, aspecto que ya ha sido analizado en el apartado segundo de este capítulo. En cuanto a las soluciones no aportaba ideas nuevas sino que se reafirmaban sobre lo ya solicitado: que el Estado pagase el transporte que había utilizado en 1934 y que asumiese su parte en los déficit de explotación de esos años, como ya se vio. Además pretendían la autorización para emitir obligaciones con el aval del Estado y con plazos de amortización superiores a los de reversión.

Resuelto sobre el papel el problema más apremiante que era el financiero, habría que estudiar el régimen definitivo –se continuaba utilizando la expresión del Estatuto–, así como la adopción de otras medidas, que requerían de la aprobación de las Cortes, para conseguir la reducción de los costes. El conjunto de estas medidas «restablecería el equilibrio financiero de las explotaciones, al que cabe esperar que contribuya la reanimación del tráfico, pasada la época de máxima depresión económica»¹⁶⁸. No siendo ignorantes, como no lo eran, o bien eran unos defraudadores o unos ilusos, al menos en el corto plazo que es al que parece que se referían. El incremento del tráfico y de los ingresos de la explotación requería en esos momentos unas proporciones enormes, muy superiores a lo nunca alcanzado para poder asumir todas las cargas hipotecarias que, además, pretendían incrementar. En el fondo, sabían que contaban con el recurso del Estado para determinadas necesidades y que, con algunos altibajos, siempre llegaba algo. Duplicar los ingresos equivaldría, poco más o menos, a duplicar los tráficos, lo cual y haciendo abstracción de lo que ocurriría con los costes, en esas circunstancias era impensable y nunca antes se habían alcanzado cifras tan altas en la explotación de la red.

Otras de las soluciones venían del lado de las tarifas y de la restricción de los costes que se obtendría mediante la revisión de alguna de las medidas de política económica y social más reciente. En cuanto a la primera de estas cuestiones, los aumentos ya logrados no alcanzaban lo previsto en el Estatuto en cuanto a cubrir costes y cargas. Como pensaban que no existía disposición para lograr ese objetivo por parte del Estado, reclamaban que se les permitiese aplicar la tarifa máxima, que era la que figuraba en los pliegos de concesión y que en ese momento estaba anulada por el Estatuto. Esa tarifa era función del precio de los inputs, de los jornales y del valor adquisitivo de la moneda. No dejaba de ser un modo de llamar la atención sobre cuestiones hacia las que podían reclamar algún derecho. Ellos eran conscientes, y lo habían expresado en más de una ocasión, que esa tarifa resultaba de imposible aplicación. Respecto a las cuestiones de la política social seguida, reclamaban una revisión de alguna de las medidas, en particular el precio de los carbones y determinados casos concretos en la aplicación de la jornada de ocho horas. Un tercer bloque de medidas lo constituía la petición de que se rebajasen los impuestos sobre el transporte. El seguro obligatorio de viajeros y el impuesto sobre el transporte encarecían el precio de los billetes en proporciones sin parangón con las de otros países. El 25 por 100 sobre el tráfico de viajeros era el más elevado de Europa y el 5 por 100 en mercancías, en el segundo más alto después de la antigua Checoslovaquia.

¹⁶⁸ *Oficina Común de Estudios...* (1935a), p. 18.

Finalmente se hacían otras tres observaciones que tenían que ver con la ordenación jurídica del ferrocarril: la reglamentación de los transportes por carretera; la modificación de la reglamentación ferroviaria, todavía más acorde con épocas en las que no existía competencia y la normalización de la situación jurídica del ferrocarril, según ya ha sido tratado.

En conjunto, las dos grandes estimaban necesitar 100 millones de pesetas cada una. Las dos coincidían también en que no sería necesario negociar toda esa cantidad al mismo tiempo, bastaba que la mitad se hiciese dentro de 1935, dejando el resto para cuando se fuese necesitando.

Por fin, el 17 de mayo, Marraco presentaba un proyecto de ley por el que se autorizaba a las compañías para emitir obligaciones con el límite máximo del 20 por 100 del capital real de cada compañía, previamente fijado por el Consejo Superior. Según la publicación de la Junta Superior de Ferrocarriles, dicho proyecto no llegó siquiera a ser discutido en las Cortes por la oposición que provocó sólo su anuncio. En el preámbulo decía que el objeto de la ley era cerrar el camino de que la insuficiencia económica de las empresas ferroviarias arrojase sobre el Estado la carga de subsidiar la diferencia.

El 13 de junio presentó un nuevo proyecto. Esta vez la emisión era de bonos de tesorería. Es lástima que no sea conocido el parecer de las compañías, pues pienso que lo que estaba aconteciendo era mucho más de lo que podían imaginar. Este proyecto fue dictaminado por la Comisión de Obras Públicas, donde se introdujeron algunas leves modificaciones y resultó definitivamente aprobado el 1 de agosto de 1935. Esta ley fue algo más allá de una mera autorización al ministro para que permitiese a las compañías emitir bonos, sobre cuyos detalles ya volveré. En su artículo 5º se derogaban el decreto de 26 de diciembre de 1918 y la ley de 28 de mayo de 1934 que habían autorizado un incremento de las tarifas, y se autorizaba al ministro para que, de modo experimental y oídas las compañías, pudiese aprobar tarifas dentro de los límites autorizados por las respectivas leyes de concesión; permanecerían vigentes las que, con los aumentos ya autorizados en 1918 y 1934, sobrepasasen esos límites. Además, en el último artículo, el 6º, se instaba al gobierno a presentar un proyecto de régimen definitivo de las relaciones entre el Estado y el ferrocarril. Para su realización el ministro debía nombrar una comisión asesora que estudiase y redactara el proyecto antes del 1 de noviembre. Considero que estos dos últimos puntos daban respuesta a algunas de las demandas empresariales

Hay que suponer que el descanso parlamentario del período estival retrasó la tramitación de las solicitudes de las compañías, pues hasta el 19 de septiembre no se dictó el Decreto que autorizaba ya peticiones concretas. Sólo se autorizó a emitir bonos de tesorería, al 4 por 100 y por un valor de 25 millones a Norte y MZA. Quizá la reducción de la cantidad solicitada no gustó, pero las condiciones en que se otorgaron resultaban francamente beneficiosas y no parecía que fuese a ser solución para evitar que el presupuesto del Estado siguiese aportando recursos, aunque quizá estos no salieran de los destinados a Obras Públicas. La emisión de estos bonos estaría libre de tributos y también quedarían libres de impuestos en el porvenir, serían reembolsables en el plazo de seis meses. Contarían con la garantía del Estado, tanto para el reintegro del capital, como para el pago de los intereses correspondientes. Las cantidades que el

Estado tuviera que adelantar, constituirían un crédito preferente a favor del mismo

contra las compañías. Pienso que cabía la sospecha de que los adelantos del Estado se iban a producir dado que se obligaba a las compañías a atender las nuevas cargas financieras, una vez que, con los ingresos de la explotación, se hubiesen cubierto sus costes, las pensiones y los empréstitos concertados con anterioridad, el saldo resultante se destinaría a estos 25 millones de pesetas en bonos. Poco más se sabe de esta emisión, simplemente la escueta nota recogida en la publicación de la Junta Superior, donde se da noticia de que, como era de esperar, el 17 de diciembre de 1935, las compañías solicitaron del Estado la provisión de fondos para el pago del primer cupón de estos bonos. El ministro de Hacienda autorizó este pago por medio de un decreto el 31 de enero del año siguiente y, sin embargo, el pago no llegó a hacerse efectivo. El 6 de marzo, ante el vencimiento del segundo cupón, las compañías solicitaron el pago de las cantidades necesarias para satisfacer su importe, en este caso desconozco el resultado, aunque, a la vista de los cálculos de rescate realizados a partir de las acciones y obligaciones, parece posible pensar que tampoco se pagó el segundo cupón¹⁶⁹.

La segunda de las cuestiones importantes fue el proyecto de ordenación ferroviaria presentado por el cedista Lucía, a quien correspondió asumir la responsabilidad que Marraco había adquirido en la ley del 1 de agosto de presentar un nuevo proyecto antes del 1 de noviembre. El gobierno de Chapaprieta se constituyó el 25 de septiembre y, por tanto, teniendo en cuenta que la Comisión que se había constituido presentó un primer dictamen el 17 de octubre, la autoría del nuevo ministro debió ser bastante escasa. No se trata por tanto de un proyecto directamente cedista. El gobierno buscó diversas fuentes de información, además de la comisión, lo que ha dado lugar a un expediente extenso e interesante¹⁷⁰. La Comisión asesora estaba presidida por el ministro de Obras Públicas y estaba constituida por parlamentarios, administradores de las compañías y trabajadores, tal y como preveía la ley; quizá se buscó con esta variada composición aligerar los trámites parlamentarios y que el proyecto no se detuviese o paralizase en la discusión de las Cortes¹⁷¹. Pero además el ministro solicitó, por una parte, informe al Consejo de

¹⁶⁹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 163-167.

¹⁷⁰ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III. Se encuentra contenido en las páginas siguientes, 168-169 en donde está la respuesta del Consejo de Estado y 173-206, que recogen el primer proyecto con los votos particulares que se presentaron por algunos miembros de la comisión; el informe solicitado al Consejo Superior de Ferrocarriles al que también se añadieron votos particulares, el proyecto de ley presentado por el ministro el 26 de noviembre y, finalmente, las diferencias entre el proyecto de la Comisión asesora y el presentado por el ministro.

¹⁷¹ *Dictamen de la comisión para el estudio de un proyecto de ordenación ferroviaria (1935)*. Esta publicación incluía los componentes de dicha comisión, además de los documentos a que me he referido. Los representantes del Parlamento fueron: Miguel Maura, José María Blanc, Ángel García Bedoya, Melchor Marial, Luis Massot e Ignacio Villalonga. Por parte del Ministerio de Obras Públicas: Antonio Prieto Vives y Pedro Costilla. Las compañías estuvieron presentes a través de Juan Antonio Bravo (Norte), José Navarro Reverter (MZA), Carlos Botín (ostentaba la representación de las llamadas compañías pequeñas) y Blas Vives por la Asociación General de Transportes por Vía Férrea. Por los trabajadores estuvieron: Alfredo Armenta (Presidente de la Asociación General de empleados y obreros de los ferrocarriles de España) y Emilio Besteiro. El dictamen de esta comisión fue el último en presentarse e iba acompañado de un proyecto de bases muy similar al presentado después por el ministro, pero no el mismo y las alteraciones que se introdujeron lo fueron en las cuestiones más conflictivas del rescate anticipado, la reversión, el régimen de trabajo en lo referente a la interpretación de las 8 horas o la asignación del 3 por 100 de la subida de tarifas de 1932, en definitiva, que existen algunas diferencias no suficientemente aclaradas en Artola (1978), pp. 440-441.

Estado sobre la vigencia del Estatuto de 1924 y, al mismo tiempo, planteó diez puntos a estudio del Consejo Superior, de este último se derivan algunas informaciones de gran interés, dado que aportaron las cifras de lo que habían supuesto para todas las empresas ferroviarias las ayudas que el Estado había realizado bajo todos los conceptos, aportaciones y anticipos, desde 1920 hasta abril de 1935, en total 1.831.151.423 millones de pesetas, de los cuales Norte y MZA habrían recibido respectivamente 695 y 646, lo cual representa un porcentaje del 73,2, cifra que, al ser tan similar a la que se ofreció en el capítulo anterior respecto a las subvenciones percibidas de la Caja Ferroviaria, bien podría ser admitida. A su favor está también el que son datos que proceden del Consejo Superior, un organismo en el que también había representantes de las empresas, quienes, de haber sido falsos, lo hubiesen puesto de manifiesto. Por otra parte, aunque en algún caso puedan parecer difíciles de compaginar con otros cuadros empleados antes, pienso que los problemas vienen más por la denominación utilizada de las partidas en la clasificación de los gastos. Por ejemplo, en el cuadro 9 del capítulo precedente en que se recogía lo aportado por la Caja Ferroviaria, se aludía a las cantidades aportadas para nuevas construcciones, un total aproximado de 666 millones de pesetas. Pienso que esta cantidad no queda reflejada en ninguno de estos dos cuadros, de ahí que la suma final de estos no resulte demasiado diferente a la suma de la cantidad aportada por la Caja Ferroviaria, lo cual podría llevarnos a la confusión de que las únicas cantidades aportadas al ferrocarril, a lo largo de estos quince años, habían sido fruto de la política de Obras Públicas desarrollada por la Dictadura, cuando no fue así. Por todo ello, las cantidades que se ofrecen a continuación recogen un total, pero relativo, de lo aportado por el Estado al sector ferroviario en unos de los años más decisivos de su historia.

CUADRO IV. 20 TOTAL ANTICIPOS Y AUXILIOS EFECTUADOS POR EL ESTADO, 1920-1935

COMPañÍAS	Anticipos para personal ¹	Auxilios para normalizar la situación económica ²	Material móvil y de tracción ³	Jornada de 8 horas ⁴	Obras de conservación y mejora ⁵	Electrificación rampa Pajares ⁶	Anticipos y auxilios especiales ⁷	TOTAL
Norte	158.049.998		49.365.326	19.236.907		10.789.229		237.441.460
MZA	153.282.019		48.674.423					201.956.442
Andaluces y Sur de España	49.071.441	14.679.409	30.151.899	6.414.346	3.358.586		7.288.810	110.964.491
Nacional del Oeste	32.136.083		4.159.891		290.427		16.050.522	52.636.923
Económicos Españoles	626.784	152.255		43.638			320.000	1.142.677
Amorebieta-Guernica-Pedernales	516.299	199.953					20.426	736.678
Madrid-Aragón	1.862.677	391.040		133.225	122.544			2.509.486
Astillero-Ontaneda	829.181	289.881						1.119.062
Ferrocarril del Bidasoa	1.040.663	391.728		42.314				1.474.705
Villacañas a Quintanar	316.994			76.208	388.534			781.736
Ferrocarril de Castilla	534.887			69.626				604.513
Eléctrico del Guadarrama							45.000	45.000
Cortes a Borja	223.141	54.932						278.073
La Carolina y prolongaciones	354.174							354.174
Villena-Alcoy-Yecla	498.510	54.023					50.000	602.533
Ferrocarril eléctrico de la Loma					186.883		120.000	306.883
Sociedad Minera Guipuzcoana	1.768.683	129.410		6.758				1.904.851
Ferrocarril Cantábrico	2.154.132	343.820						2.497.952
Minas-Aznalcóllar	896.233	45.000		32.346			34.500	1.008.079
Zafra a Huelva	6.013.766	1.442.901	1.211.305					8.667.972
Minas y Ferrocarril Utrillas	865.506	52.379		409.077				1.326.962
Ferrocarriles Catalanes	102.957							102.957
Argamasilla-Tomelloso	1.697.864			168.338				1.866.202
Soria-Navarra	535.682	13.136						548.818
Estratégicos y S. Alicante	2.245.222			66.746			150.000	2.461.968
Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías	1.415.642	231.965						1.647.607
Sádaba a Gallur	460.649							460.649
Valdepeñas-Puertollano	359.065	124.474		184.538				668.077
Haro a Ezcaray	355.944							355.944
Alcoy a Gandía	872.804	262.060		66.695				1.201.559
El Irañi	975.874	354.290						1.330.164
Lorca a Baza	3.779.060	816.487	746.325	129.494				5.471.366
Alcantarilla a Lorca	786.638	88.588						875.226
Olot a Gerona	805.485	41.168						846.653
Mollet a Caldas de Montbuy	165.401	57.824		56.285				279.510
Ferrocarriles Eléctricos							35.760	35.760
TOTALES	425.599.458	20.216.723	134.309.169	27.136.541	4.346.974	10.789.229	24.115.018	646.513.112

Fuente: Junta Superior... (1940), t. III, pp. 194-195. Están corregidos algunos errores de cálculo que figuran en la fuente original.

1. Esos anticipos debían cesar por el R. D. de 8 de agosto de 1926.

2. Surgieron en ese mismo R. D. como compensatorios de las tarifas no aumentadas que se preveían para el período provisional.

3. Nacidos por el R. D. de 15 de octubre de 1920. El Consejo estimaba en abril de 1935, que las compañías habían reintegrado, por término medio, unas 8 o 12 anualidades, de las 20 previstas.

4. Se regían por los R. D. de 13 de abril de 1927 y de 2 de mayo de 1928. Determinaban el reintegro en 20 años y se estimaba que, por término medio, habían saldado 6 anualidades.

5. Creado por Decreto-ley el 23 de agosto de 1926. Faltaban por reingresar al Estado unas 15 anualidades.

6. Por ley de 24 de julio de 1918. Se otorgó sin intereses y con plazo de amortización que terminaría con la concesión.

7. El de la compañía del Oeste nació por Real Decreto-ley de 8 de septiembre de 1928 y los demás obedecían a disposiciones particulares.

CUADRO IV. 21 TOTAL APORTACIONES REALIZADAS POR EL ESTADO, 1920-1935

COMPAÑÍAS	Aportación para obras, mejora y ampliación de líneas y adquisición de material móvil y de tracción ¹	Aportación por la admisión de obreros ²	TOTAL
Norte	437.922.589,38	19.738.213,59	457.660.802,97
MZA	444.100.107,76		444.100.107,76
Andaluces y Sur de España	103.205.676,61	346.937,34	103.552.613,95
Nacional del Oeste	143.618.035,77	1.902.899,44	145.520.935,21
Sóller	2.359.483,34		2.359.483,34
Económicos Españoles	550.327,04		550.327,04
Amorebieta-Guernica-Pedernales	496.602,05		496.602,05
Madrid-Aragón	1.288.320,13	215.266,45	1.503.586,58
Astillero-Ontaneda	851.330,40		851.330,40
Ferrocarril del Bidasoa	2.940,00		2.940,00
Villacañás a Quintanar	3.451.574,09		3.451.574,09
Ferrocarril de Castilla	99.501,71		99.501,71
Eléctrico del Guadarrama	28.519,46		28.519,46
Cortes a Borja			0
La Carolina y prolongaciones	27.526,51	41.700,00	69.226,51
Villena-Alcoy-Yecla	452.158,06		452.158,06
Ferrocarril de Mallorca	12.305.150,73		12.305.150,73
Ferrocarril eléctrico de la Loma	1.588.913,19	2.870,00	1.591.783,19
Sociedad Minera Guipuzcoana	1.584.978,51		1.584.978,51
Ferrocarril Cantábrico	2.138.065,00	20.174,50	2.158.239,50
Minas-Aznalcóllar	1.324.235,98		1.324.235,98
Zafra a Huelva	423.573,88		423.573,88
Minas y Ferrocarril Utrillas	964.325,28	76.599,76	1.040.925,04
Ferrocarriles Catalanes	2.542.125,19	125.651,07	2.667.776,26
Argamasilla-Tomelloso	61.110,00		61.110,00
Soria-Navarra	31.012,85		31.012,85
Estratégicos y S. Alicante	33.018,50		33.018,50
Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías	126.600,00		126.600,00
Sádaba a Gallur	358.900,00		358.900,00
Valdepeñas-Puertollano	104.477,10		104.477,10
Alcoy a Gandía	11.820,00		11.820,00
Sur de España	40.000,00		40.000,00
Arriendas a Covadonga		75.000,00	75.000,00
TOTALES	1.162.092.998,52	22.545.312,15	1.184.638.310,67

Fuente: Junta Superior... (1940), t. III, p. 194. Están corregidos algunos errores de cálculo que figuran en la fuente original.

1. Se rigen por el Estatuto de 1924.

2. La ley de 13 de noviembre de 1931 dispuso que se considerasen como aportaciones de capital esas cantidades.

Ambos órganos asesores se pronunciaron en primer lugar, y único en el caso del Consejo de Estado, sobre la vigencia del Estatuto, aunque el análisis era más pormenorizado, cabría decir que se le declaraba en vigor con carácter meramente reglamentario y siempre que no entrase en oposición con las leyes de Ferrocarriles, Contabilidad, Obras Públicas o cualquier otra; en la práctica se prescindía de él, salvo en aquellos puntos que hubiera sido ya consumado, como era lógico tras las ayudas que se habían realizado. Se estudiaban otras muchas cuestiones aunque de forma algo genérica, que tuvieron reflejo en el proyecto: se insistía en la necesidad de adecuar las tarifas a los costes que las empresas tenían, en simplificar los órganos de intervención del Estado en las compañías ferroviarias y, en concreto, se aconsejaba la desaparición de los comisarios, se manifestaba de modo claro la necesidad de contar con más recursos y se daban algunas ideas sobre la unificación de los plazos de reversión de las líneas, su rescate y posterior explotación. En este sentido, lo primero que trataban de poner en evidencia, eran las dificultades que existían para estimar el valor de las empresas y los cálculos que permitiesen obtener el número de años restantes de concesión, pero nada en concreto proponían sobre cómo materializar el rescate. Es curioso comprobar que sí se definieron sobre lo que vendría después del rescate. Para el Consejo, no había que

volver al sistema de concesiones. La explotación de las redes se debía realizar «por cuenta del Estado», era un matiz con el que trataban de explicar que eso no significaba que la realizaría directamente el Estado, sino que había dos opciones, la creación de un organismo autónomo desligado de la Administración en primer término, o una entidad particular que arrendase la explotación, se inclinaban por la segunda solución y sobre ella decían que el arrendamiento «se limitaría a la ejecución material de la explotación por medio de una o varias compañías debidamente estructuradas las redes, con una prima de gestión dependiente del acierto y la economía, quedando en la Administración pública la orientación y la dirección suprema de la explotación»¹⁷². Esta será la orientación que seguirá el proyecto ministerial. En el punto siguiente volvía a surgir la vieja idea de promover la fusión por Norte y MZA del Oeste y Andaluces; de alguna manera, esto quitaba validez a lo anterior, no se iba a llevar a cabo una operación tan compleja, para la cual el Consejo preveía la entrega de unas subvenciones que se irían reduciendo a lo largo de 10 años, y luego rescatar entre medias.

Finalmente, el 17 de octubre, llegó el informe de la Comisión asesora. Para ellos, la situación económica de las empresas y el embrollo jurídico en el que se encontraban, hacían pensar que la solución fácil para remediarlo era la del rescate de las redes. Sin embargo se hicieron tres consideraciones que les llevaron a renunciar a lo que definieron como solución total: la primera era la profunda depresión de las compañías y de la economía en general, que dificultaría determinar la valoración justa del objeto del rescate, muy similar a algo ya manifestado por el Consejo Superior; en segundo lugar decían tomar en consideración la alegación de las compañías de que su situación deficitaria se debía a las trabas impuestas por la legislación como consecuencia de su estado de indefinición jurídica: arcaica y estrecha reglamentación administrativa, bloqueo de tarifas, competencia de la carretera; y, por último, y parece que era la verdadera razón, la situación de la Hacienda pública «en período de austera restricción de gastos e inversiones y apoyada en una economía nacional todavía en honda depresión»¹⁷³. Ante la situación incierta por la que atravesaba el transporte por los caminos de hierro, la comisión llegó a plantearse si los nuevos medios de comunicación habían hecho que el ferrocarril dejase de ser rentable. Esta duda y la conocida situación de la Hacienda, desaconsejaban la nacionalización y les llevaban a plantear una serie de puntos a solucionar antes de proceder al rescate y que constituían la espina dorsal de su proyecto de bases: reorganizar el ferrocarril –no se decía cómo hacerlo, aunque hay que suponer que con libertad de tarificación– libre de trabas administrativas que le quitaran agilidad para competir con la carretera; liquidar el embrollo jurídico provocado por el Estatuto, adecuar las cargas hipotecarias de las compañías a la situación económica efectiva de cada una, llevando a cabo los convenios oportunos; poner en práctica la coordinación con la carretera y, por último, ir estructurando y racionalizando la red con un criterio de unidad, hasta lograr que los transportes pudieran realizarse por la ruta más adecuada. Es patente que algunos de estos puntos eran fácilmente aceptables para las compañías, y así lo expresó la Comisión, pero también dejó constancia de que no eran admisibles las peticiones de las empresas tendentes a reconocer la vigencia del Estatuto de 1924, ni a propugnar un régimen de consorcio con el Estado por la abrumadora carga

¹⁷² Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, p. 192.

¹⁷³ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, p. 173.

para la Hacienda que este significaba. Se apoyaban también en el dictamen del Consejo de Estado. Parece que los estatistas eran ahora los propios concesionarios¹⁷⁴.

El principio básico que se desarrollaba en su proyecto de bases era el del régimen de explotación encomendado a empresas privadas, que no era sino el tradicional régimen de concesión temporal de un servicio público. Este punto permaneció igual, salvo ligeros retoques de redacción en el proyecto del ministro. Después se fijaban las aportaciones de capital en donde se trataba de liberar a la Hacienda de nuevas cargas; esto era una verdadera obsesión y parecía la cuestión fundamental a resolver con el nuevo proyecto de ordenación ferroviaria, más que un proyecto de ordenación ferroviaria, podría ser un proyecto para procurar el equilibrio presupuestario y para ordenar las cuentas de la Hacienda, nada fuera de los Presupuestos generales, cerrando así una de las puertas de salida de recursos. Por tanto esos recursos debían proceder de las tarifas y de una mayor elasticidad a las emisiones, tanto de acciones como de obligaciones o bonos, que podrían o no contar con el aval del Estado y tener plazos de amortización superiores a los de concesión o no. Podían acudir al crédito bancario o incluso obtener ayudas del Estado, pero que figurasen expresamente en los Presupuestos. Como es lógico todo lo anterior requería de la previa autorización del Ministerio de Obras Públicas, previo informe del Consejo Superior; en este punto, para las emisiones que superasen los plazos de concesión, el ministro añadió un requisito más que era la autorización de las Cortes.

La tercera base estudiaba las tarifas e introducía una fórmula para la corrección automática de las mismas¹⁷⁵. Las tarifas a aplicar eran las llamadas tarifas máximas legales, es decir, las aprobadas en las leyes de concesión. Esto era un logro, a tenor de las demandas históricas realizadas por las empresas, y más el que todos los aumentos de tarifas logrados hasta ese momento se refundiesen en un incremento del 33 por 100 sobre esas tarifas máximas legales, no sobre las de aplicación, que eran inferiores en la mayor parte de los casos. Se decía también que se unificasen todas las tarifas de mercancías, realizando la media de todas las máximas legales, al igual que las de viajeros, que debían figurar unificadas por clases. Este punto cambió en el proyecto del ministro, aunque más en la redacción que en cuestiones de contenido. Lo que se perseguía era dar una mayor flexibilidad para fijar las tarifas ampliando el margen de percepción por arriba con idea, que transmitieron las propias empresas, de poder rebajar

¹⁷⁴ Decía el dictamen de la Comisión asesora: «Propugnar para lo sucesivo un nuevo régimen de consorcio equivaldría a desconocer el fracaso del repetido Estatuto ferroviario en todas las fases de su aplicación parcial, la necesidad de una explotación ferroviaria moderna y ágil, incompatible con la forzosa complicación burocrática de un régimen de consorcio, y la gravedad que para el crédito nacional significaría la obligación de cuantiosas, indefinidas y continuas inversiones». La redacción es un poco confusa, yo hubiera puesto un punto después de “aplicación parcial”, pero el sentido creo que se entiende: una menor regulación y la liberación para el Estado de las numerosas inversiones en los llamados gastos de primer establecimiento.

¹⁷⁵ Dicha fórmula, ya transcrita por Artola, era la siguiente: $K=0,23n+0,57t+0,20c$. Se decía que las tarifas se corregirían en más o en menos según los índices de precios, por la variación del coeficiente K. N era el índice de precios al por mayor referido a 100 en 1934; t la variación sobre 1934=100, de la remuneración por agente, y c el del precio medio de tasa de la briqueta en el mismo período. La variación del coeficiente así obtenida se corregía en proporción al coeficiente medio de explotación del año anterior en la red de una compañía. No se realizaría corrección mientras la diferencia no alcanzase el 5 por 100. Esto permaneció idéntico en el proyecto del ministro.

algunas de ellas para ser competitivos frente a la carretera. En el proyecto del ministro se fijaban las condiciones que las empresas debían seguir para poder aplicar tarifas especiales, más bajas que las máximas, que no había contemplado la Comisión. De alguna manera esta base daba la razón a los argumentos y soluciones propuestos por las empresas.

En la base 4ª se fijaba un nuevo régimen fiscal para las empresas, más bajo que el existente, el de mercancías se fijaba en el 5 por 100 y el de viajeros en el 10 por 100; Lucía modificaba sustancialmente este principio y dejaba estos impuestos en función de los resultados de la explotación del año en curso. Se suprimía el seguro obligatorio y este se hacía voluntario para pasajeros, mercancías y equipajes. También lo recogió así el proyecto definitivo.

El punto siguiente afectaba al régimen de trabajo y aquí también existieron diferencias. La Comisión propuso derogar la ley de 7 de junio de 1932 referente a la aplicación del aumento de las tarifas del 3 por 100, el proyecto suprimió este punto y, como de hecho con la unificación de todos los aumentos esa percepción desaparecía, quedaban a cargo de las empresas las remuneraciones reconocidas en aquella ley. También derogaban la ley de septiembre de 1931 que regulaba los trabajos de vigilancia y guardería, si bien esto no podía suponer despidos de personal activo. El proyecto ministerial suavizó la cuestión diciendo que un reglamento recogería los distintos extremos para la aplicación del convenio internacional sobre las 8 horas.

La sexta base en el proyecto de la Comisión, sobre las exenciones de impuestos para todas aquellas soluciones que tuviesen como fin unificar y simplificar los sistemas de explotación, así como otras medidas como la domiciliación en España del pago de amortizaciones o intereses de acciones y obligaciones, fueron recogidas íntegras pero unidas a las del régimen fiscal en el proyecto final. Esta medida también podía haber significado una ayuda importante para las empresas, no tanto por las fusiones posibles, que pienso que no estaban en la mente, al menos de MZA; pero sí de otras operaciones posibles. Sobre la reversión y el rescate, el proyecto de Lucía modificó por completo la fórmula para calcular la fecha unificada de reversión. Las concesiones revertirían al Estado por redes completas, es decir, todas las líneas que explotase una compañía, con lo cual había que unificar los plazos de reversión. En la fórmula para calcularlo es donde estuvieron las diferencias entre ambas soluciones¹⁷⁶. Mientras la Comisión presentaba reversión y rescate dentro de la misma base, el proyecto de Lucía los presentaba por separado. Respecto al rescate también había alteraciones fundamentales. Este último lo simplificaba de forma sustancial al no especificar cómo se iba a realizar, parece cómico pero era así, no se decía el modo en que se iba a ejecutar, ni el precio que se abonaría,

¹⁷⁶ La Comisión asesora calculaba el número de años restantes de concesión como el cociente que surgiese de dividir la suma de los productos de la longitud y plazo pendiente de cada concesión por la longitud total de la red. En el proyecto del ministro se decía: «el plazo único de reversión se calculará multiplicando la longitud de cada concesión por el plazo pendiente de la misma, sumando después los productos obtenidos y dividiendo esta suma por la longitud total de la red». No se especificaba qué productos, qué años, si esos productos eran los de cada línea o los totales y era una cuestión a perfilar bien, no tanto porque se fuese a llegar alguna vez a la reversión natural de las redes, sino porque este plazo era fundamental cuando se procediese al rescate, y esto sí que era más factible. El problema de fijar los años de concesión ya viene de muy atrás como sabemos y este proyecto no lo tenía bien resuelto

sólo que se haría por redes completas, con ley que debía ser sancionada en Cortes, que el Estado en todo momento podía rescatar las concesiones y que las cargas hipotecarias quedarían a cargo de las empresas. Artola señala que se prescindía del rescate en el proyecto de Lucía, en sentido estricto considero que no era así. Simplemente no se concretaba cómo se iba a hacer, pero la base siguiente, duodécima, al tratar de la explotación de los ferrocarriles del Estado, sí preveía el procedimiento para explotar las redes rescatadas.¹⁷⁷ En dicha base el ministro trataba sobre la explotación de la red férrea, tanto la ya perteneciente al Estado, como la que procediese del rescate o la reversión. También en esta cuestión se plantearon algunas diferencias con respecto al dictamen emitido por mayoría en la Comisión asesora. Ambas hablaban del procedimiento del concurso en el que se adjudicarían concesiones a las proposiciones que representasen la máxima ventaja para el Tesoro público y la mayor garantía para el tráfico. Discrepaban, por ejemplo, en el plazo por el que se efectuaría la adjudicación, mientras la Comisión hablaba de 25 años mínimo y 50 máximo, el proyecto lo rebajaba a 15 y 30 respectivamente. En la fórmula de gestión que se concretara había que fijar una prima de gestión para todo el personal que trabajara en la red. Otra diferencia, por la inconcreción con que quedaba en el proyecto, era a cargo de quién correrían los costes de las mejoras que las empresas adjudicatarias desearan introducir en la red. Para la Comisión, sin más trámites, irían a cuenta del Estado, mientras que el proyecto introducía, en primer término, la necesidad de aprobación por el Consejo de Ministros, previa propuesta del ministro del ramo e informe del Consejo Superior, y, una vez superado este paso, se decidiría por cuenta de quien se haría la mejora.

En la última base del proyecto de Lucía se regulaba la inspección e intervención de ferrocarriles. La Comisión simplificaba los órganos dedicados a estas funciones haciendo desaparecer, por ejemplo, las Comisarías de ferrocarriles y centralizando la inspección oficial, técnica y administrativa en el Consejo Superior. De este nada se decía en el proyecto ministerial y sin embargo quedaba realizado y reorganizado por la Comisión asesora. Se creaba también la sindicación de los obligacionistas de las compañías, como órgano interlocutor de la negociación de convenios entre estos y las empresas. El proyecto de Lucía fue presentado el 26 de noviembre de 1935.

La Junta Superior termina sobriamente: «Antes de que la comisión parlamentaria de Obras Públicas dictaminara sobre este proyecto, se decretó la disolución de las Cortes, quedando una vez más abandonado el proyecto»¹⁷⁸. Aunque nada más sea por las ideas que salieron a la luz, y por el informe del Consejo Superior con los datos facilitados, lo visto parece que acerca más a la comprensión de la situación de crisis en que se encontraban las compañías. Los mismos datos que manejó el Consejo Superior, serán utilizados meses más tarde por la ponencia de Izquierda Republicana en la que exponía su ideario sobre el problema ferroviario. Una vez más, por tanto, tienen sentido las palabras, ya utilizadas por Comín para interpretar el fracaso del colega de Lucía en la cartera de Hacienda de que, el fracaso, más que al ministro, habría que achacarse al entorno político.

¹⁷⁷ Artola (1978), p. 440.

¹⁷⁸ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, p. 204.

Además de todas estas cuestiones más directamente relacionadas con el problema ferroviario, en 1935 hubo otras disposiciones o leyes que, aunque desconozco el grado y significado de su aplicación, quiero referir por ser de las primeras que, en este caso para su abolición, dictará también el Frente Popular. El 2 de marzo se reorganizó el Regimiento de Ferrocarriles. El 15 de ese mismo mes, el Ministerio de Obras Públicas autorizaba a las empresas a cargar las anualidades de amortización e interés por la adquisición de automotores, a los costes de explotación, tal y como estas habían solicitado, a través de la Asociación General de Transportes por Vía férrea a finales de diciembre de 1934. Esto era así por la insuficiencia, que el propio Estado admitía, de las consignaciones para obras de mejora procedentes de las partidas presupuestarias correspondientes. Y, por último, el 4 de junio, el Ministerio de Industria y Comercio, recordó mediante un Decreto, la ley de 14 de febrero de 1907 para la protección de la industria nacional, a la que los concesionarios de obras y servicios públicos estaban sometidos¹⁷⁹.

Ya exponía los sucesivos fracasos de Portela para formar el gobierno de diciembre de 1935 que obligaron a Alcalá Zamora a disolver las Cortes el 7 de enero de 1936 y fijar la fecha para un nuevo plebiscito, para el día 16 de febrero. El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones en estos días recayó sobre Cirilo del Río Rodríguez. Esta situación tampoco era nada favorable a los intereses de las compañías. Pocas cosas hay que decir, por el poco tiempo que hubo y porque el interés de los políticos estaba centrado en otras cuestiones; si ni siquiera se aprobaron los presupuestos generales, sino que se prorrogaron los anteriores, ¿qué no iba a suceder con las empresas ferroviarias? El 8 de enero dispuso, otra vez, que los servicios de tipo facultativo y técnico que estuviesen a cargo del Consejo Superior, volviesen a depender de la Sección de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas; Del Río ya no hizo más por los ferrocarriles. Las dos grandes, quizá perplejas por este planteamiento que no buscaba soluciones para paliar la repetida deficiencia de los tráficos, pues ya tendrían una aproximación de los resultados obtenidos en 1935, dirigieron una instancia fechada el día 10 de enero, en la que hacían notar cómo había quedado en suspenso un proyecto de ordenación ferroviaria y que la situación era cada vez más grave, por lo que, en la situación de suspensión del parlamento, solicitaban la aprobación por decreto de algunas medidas que remediaran al menos lo más urgente. En esta línea de medidas proponían la unificación de todas las tarifas máximas legales y la potestad de crear tarifas especiales por debajo de esas con tramitación más simple. Esta propuesta fue informada favorablemente por el Consejo Superior de Ferrocarriles, si bien el gobierno no adoptó ninguna resolución¹⁸⁰. Junto a esta petición, pocos días más tarde, el 16 de enero, la Asociación de Transportes por Vía Férrea, solicitaba de Portela un decreto para que se permitiesen aplicar las tarifas máximas legales y otro que regulase, de modo similar que al transporte por ferrocarril, el realizado por carretera. Parece que tampoco hubo respuesta. Sí que la obtuvieron las dos grandes cuando solicitaron, junto con la Compañía Nacional de Automotores en la que participaban ambas y la Federación de Industrias Nacionales, franquicia arancelaria para importar algunos prototipos de

¹⁷⁹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 169-173.

¹⁸⁰ Para este mes previo a las elecciones de febrero, Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 207-209.

automotores con sus accesorios correspondientes para poder ensayar su funcionamiento en la red española. La Dirección General de Comercio desestimó la petición.

3.2.3. Los cinco meses del Frente Popular. 19 de febrero-18 de julio de 1936

No es posible detenerse en los intensos acontecimientos políticos que rodean las elecciones de febrero de 1936, ni en la formación de los bloques que lucharon por ganarlas. Portela dimitió en la mañana del miércoles 19 de febrero y Azaña recibe el encargo de formar gobierno, cosa que hizo en esa tarde. Santiago Casares Quiroga, de la ORGA, uno de los partidos que el 2 de abril de 1934 habían constituido Izquierda Republicana, ocupó la cartera de Obras Públicas que volvía a separarse de las Comunicaciones. Los socialistas quedaron fuera de este primer gobierno. Después de la segunda vuelta de las elecciones, el 1 de marzo, se constituyeron por fin las Cortes bajo la presidencia de Diego Martínez Barrio, el 15 de ese mes. El 3 de abril se debatió sobre los actos presidenciales que llevaron a la segunda disolución de las Cortes, tal y como se exigía en el artículo 81 de la Constitución. El voto desfavorable de las Cortes llevaría aneja la destitución del presidente de la República, como así sucedió el día 7 de ese mismo mes. Alcalá Zamora estaba prácticamente sólo. En su contra coincidieron tanto socialistas y azañistas, como radicales y cedistas. Ocupó interinamente la presidencia de la República, el presidente de las Cortes. El ambiente en la calle se enrarecía por momentos. Se sucedían los atentados contra personas, iglesias o edificios, públicos y privados, con alguna significación política o ideológica. Carr escribió que «durante estos meses, la lucha por el poder se deslizó desde las Cortes a la calle, al club y a los cuartos de banderas. Las voces de los hombres de acción, por la derecha, y los de los partidarios de una revolución proletaria, por la izquierda, estaban aislando a legalistas y gradualistas»¹⁸¹; y Malefakis «en los seis meses siguientes a la victoria de febrero, el número de huelgas industriales superó el total de las habidas en todo el curso de cualquier año; en el campo existían condiciones y atmósfera de Guerra Civil incipiente; los choques callejeros entre bandas falangistas y pistoleros obreros sembraban el terror en las ciudades»¹⁸².

Hasta el 10 de mayo no fue elegido Azaña presidente de la República¹⁸³. Parecía que podía ser Prieto la persona encargada de formar gobierno, pero se opusieron los propios socialistas, por lo que se le encargó a Casares Quiroga quien formó un gobierno constituido mayoritariamente por hombres de Izquierda Republicana, entre ellos el

¹⁸¹ Carr (1969), p. 613.

¹⁸² Referencia tomada de Ruiz Manjón (1990), p. 76, si bien Malefakis (1980), pp. 418-455, refleja por extenso ideas similares a la transcrita, cuando trata de depurar las responsabilidades del desastre final entre la derecha y la izquierda.

¹⁸³ Azaña había aceptado el cargo de presidente de la República con la condición de que Prieto presidiera el gobierno –era el máximo exponente de un socialismo moderado, capaz de controlar el partido y aunar a las izquierdas–. Largo Caballero no expresó ninguna opinión, pero cuando Azaña encargó a Prieto la formación del gobierno, este solicitó el permiso al partido, que se lo negó. Largo Caballero quería gobiernos republicanos débiles, con los que sería fácil hacerse con la calle como de hecho sucedió. Sobre lo acontecido entre abril y mayo de 1936, a cerca de la candidatura a la presidencia de la República de Azaña, cfr. Juliá (1990), pp. 483-487.

nuevo ministro de Obras Públicas, Antonio Velao Oñate. No parece que en estas circunstancias tan difíciles se pudiese desarrollar ningún programa de gobierno, ni en el gabinete Azaña, ni en el de Casares, pues la atención del gobierno la requerían cuestiones más apremiantes: el orden público, la revisión de las medidas adoptadas durante el bienio radical-cedista, en mi opinión por satisfacer algunos de los compromisos electorales. Entre esa labor de revisión, tuvo cabida el problema ferroviario, pero no hubo tiempo para solucionar nada, salvo la situación arrastrada por una de las llamadas grandes con la incautación de los Ferrocarriles Andaluces el 9 de mayo.

Las premisas que acabo de narrar, explican que el 29 de febrero un decreto del ministro de Trabajo estableciese la readmisión de todos los obreros, empleados o agentes que hubiesen sido despedidos por sus ideas o con motivo de huelgas políticas a partir del 1 de enero de 1934. Este decreto se justificaba en su preámbulo como medida necesaria para lograr la concordia y solidaridad nacionales y restablecer entre todas las clases la normalidad y la confianza. Este decreto no se refería sólo a los trabajadores ferroviarios, como en algún caso se ha dicho; lo que no sé es hasta qué punto afectó a las compañías ferroviarias, puesto que también es desconocida la alteración que ocasionó en las plantillas los diferentes movimientos huelguísticos de estas fechas¹⁸⁴.

El 7 de marzo un nuevo decreto creaba una junta para estudiar soluciones con respecto a los pasos a nivel, incompatibles, se decía, con «las modalidades del tráfico moderno»; pero este no tenía mayores repercusiones dentro de las conflictivas relaciones con las empresas. Si bien tampoco se ocultaba que, al existir tantos de estos pasos diseminados por toda la geografía nacional, eran cauce adecuado para difundir trabajo empleado en las obras de sustitución de estos pasos. Desconozco la solución técnica que se adoptó, cuantas obras se realizaron y si ello supuso la supresión de los guardabarreras.

Más importancia tuvo un nuevo decreto firmado el 14 de marzo. Por él se disolvía el Consejo Superior de Ferrocarriles reorganizado el año anterior –claro ejemplo de revisión de la legislación– y se creaba uno nuevo con la composición siguiente: diecisiete miembros y un presidente. De los diecisiete, ocho serían representantes del Estado; cuatro de las compañías ferroviarias, perdiéndose el tradicional equilibrio de intereses en la representación de unos y otros, que se justificaba por las cuantiosas aportaciones de capital realizadas por el Estado; tres de los usuarios y dos de los obreros, novedad respecto al anterior. Se creaba también un comité ejecutivo para la tramitación de los asuntos de mayor urgencia, que entendería también de cuanto tuviera que ver con las aportaciones del Estado para la ejecución de obras y adquisición de material, así como en la propuesta de tarifas especiales. No deja de ser curioso, por decirlo de modo suave, que se considerase absurdo –este es el término que se emplea en el texto– que, para los asuntos que se refiriesen a los ferrocarriles que construyese o explotase el Estado, interviniesen representantes de otras compañías ferroviarias y, por

¹⁸⁴ Estas líneas han sido redactadas con la inestimable colaboración, que es limitada al mismo tiempo, de Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 211-222. Para la cuestión concreta de la readmisión de los huelguistas de 1934, y sólo en cuanto a las disposiciones oficiales, Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. IV, pp. 339-344.

ello, para aquellos, la representación del Estado actuaría de manera independiente bajo la presidencia de la del Consejo. De los de las compañías, uno lo era del Norte, otro de MZA, otro del Oeste y Andaluces, que ya aparecían unidas, y otro de las pequeñas compañías restantes.

La reacción de las empresas no se hizo esperar y el 20 de marzo había protesta a este último decreto enviada desde MZA. En este escrito la empresa iba contra la escasa representación que se había dado a los concesionarios en el nuevo Consejo Superior, que el Estado había justificado comparando los derechos del capital acciones, con los que le debían corresponder al Estado por todos los desembolsos realizados en favor de las empresas ferroviarias. De las palabras de los firmantes de este escrito –Mariano Marfil como presidente del Consejo y Eduardo Alfonso como director general– parece desprenderse una solicitud de mayor cautela a la hora de asignar derechos por esas atribuciones y analizan las tres principales fuentes de abastecimiento de recursos. Los anticipos para sufragar mejoras en los salarios de los trabajadores, obedeció a una iniciativa del Estado que llevaba consigo determinadas obligaciones para las empresas, entre otras las del reintegro de esas sumas en determinadas condiciones, extremo que se había ido cumpliendo; además esos adelantos no tenían ningún reflejo en el activo de las empresas, motivo fundamental por el que, estas cantidades, no podían compararse con el capital social. Pero, por otra parte, después de 1924 se habían ido reduciendo las sumas que el Estado aportó por este concepto, hasta hacerlo desaparecer en 1926, conservando las compañías la obligación adquirida con los trabajadores, lo cual había supuesto fuertes desembolsos, siendo, según sus palabras, una de las causas principales del déficit que arrastraban. Junto con estos anticipos, unos meses más tarde, habían llegado los que tenían como finalidad la adquisición de material móvil. Estas cantidades no representarían sino un préstamo sujeto a un interés. Las anualidades abonadas ya por MZA significaban casi el importe total de esos anticipos, por lo que ese desembolso pudiera compararse con obligaciones, pero nunca como aportaciones al capital social, con lo que tampoco podrían brindársele sus derechos.

En tercer, y último, lugar contemplaban las aportaciones de la Caja Ferroviaria, las cuales, según los representantes de MZA, habían venido a sustituir a las emisiones de obligaciones que, hasta entonces, habían realizado las empresas. Con ellas se trató, por un lado, de resolver la obtención de recursos más económicos a las empresas para realizar las inversiones al reducir las cargas, lo cual también permitió no gravar sobre las tarifas, y por otro, de conjurar el conflicto que provocaba el acercamiento de las fechas de reversión y que imposibilitaba la emisión de nuevas obligaciones. Las cantidades así obtenidas fueron invertidas totalmente en las líneas y se podrían equiparar al capital acciones y obligaciones, pero no sólo al primero.

Se colegía, tras el breve e interesado análisis de las aportaciones más significativas, que el argumento de las cantidades desembolsadas por el Estado no permitía reducir la representación de las compañías en el Consejo Superior. En este escrito MZA no escribe por sí sola, sino que utiliza el plural, es posible pensar que, aunque la publicación de la Junta Superior de 1940 sólo haya recogido un escrito de protesta, existiesen otros más realizados por otras compañías, o que hablasen de una situación que afectaba a todas. Se refirieron a dos cuestiones más. Tampoco las empresas entendían que se tildase de absurdo que representantes de otros ferrocarriles estuviesen presentes en las cuestiones que afectasen a los del Estado, más aún si, como se estaba diciendo, se iba a la

coordinación de todos los transportes. Por último, se solicitaba que, dada la situación de sus tesorerías, no gravasen sobre sus cargas de explotación los costes del Consejo Superior. No hubo, o no se conserva, ninguna contestación ni resultado concreto a este escrito.

El gobierno, por su parte, continuaba con la labor de derogación de las medidas del bienio anterior y, así, una disposición que aparecía firmada el 20 de marzo, terminaba con la que, un año antes, permitiese a las compañías adquirir automotores con cargo a los gastos de explotación, lo que significaba, si no se ofrecían otras ayudas posibles, la imposibilidad de adquisición de estos aparatos, que se configuraron como una alternativa al carbón sin necesidad de instalar el tendido eléctrico, una solución que, por la similitud con los medios de transporte mecánico por carretera, había hecho albergar algunas esperanzas en los concesionarios. Ciertamente también que, una vez más, el negocio ferroviario se nutriría del negocio de su instalación, pero lo mismo cabría decir de la electricidad, dado que en la Compañía Nacional de Automotores participaban al menos las dos grandes, desconozco en qué cuantía. Para Norte, por Orden fechada el 8 de abril, a finales de 1935 se encontraron en la partida de los valores disponibles acciones de esa compañía por valor de 2.125.000 pesetas. En esta última se resolvieron algunas incompatibilidades de distintos consejeros y subdirectores de Norte y de MZA, lo más significativo era que la solución no era darles la opción de pertenecer a uno u otro Consejo de Administración, sino escoger por el interesado y expulsarlos de los Consejos de las compañías ferroviarias al considerar en la orden que esas personas habían pasado a formar parte de consejos de empresas abastecedoras del ferrocarril, en concreto de la Compañía Nacional de Automotores, con posterioridad a la ley de 9 de septiembre de 1932. Los afectados fueron: por parte de Norte, Domingo de Epalza, Juan Antonio Bravo y Armando René Flobert y, por parte de MZA, más duro por afectar al presidente y a uno de los administradores más activos en estos últimos años, Blas Vives, Mariano Marfil y Emilio Santiago.

El gobierno del Frente Popular, sin duda, entorpeció la gestión deliberadamente. No eran exactas las razones que se esgrimieron para derogar la orden que permitía adquirir a las empresas automotores con cargo a los gastos de explotación. Se mezclaban cuestiones que eran distintas, y la posible mejora técnica que para determinados trayectos y composiciones significarían los automotores, se obviaban¹⁸⁵. En la orden de 1935, que había autorizado su adquisición, se establecía al Consejo Superior, a la Comisaría del Estado y a la Dirección general de Ferrocarriles como garantes de la limpieza de todo el proceso, una vez que determinada empresa deseara hacer uso de esta orden que le permitía financiar la adquisición como un coste de explotación. Este último aspecto significaba también que las compañías adquirirían nuevas cargas hipotecarias que se colocaban, en el orden de las prioridades, por encima de otras, entre las que estaban

¹⁸⁵ Sobre algunas cuestiones técnicas referidas a los automotores, Wais (1974), pp. 563-565 y VVAA (1998), 72-76 y 85-145. Los automotores incorporaban en el mismo habitáculo, motores, conductor y viajeros transportados. Surgen a finales del XIX para el transporte urbano y el interurbano de cercanías. En estos años del siglo XX se comenzaron a utilizar para hacer rentables determinados servicios, ante la necesidad de crear unidades de tren de pequeña capacidad, para las que las locomotoras de vapor no resultaban eficientes. Presentó numerosas dificultades técnicas. En España los primeros que se utilizaron fueron de motores térmicos con motores de gasolina y después diesel, estos últimos fueron los empleados por Norte y MZA entre 1936 y 1940.

los derechos del Estado a participar de los beneficios de las empresas; pero ¿alguien en su sano juicio podía verdaderamente esperar rentas de las empresas ferroviarias? Pienso que no y mucho menos el gobierno que conocía perfectamente su situación. La legislación de estos meses en nada consiguió enmendar la quiebra de las explotaciones ferroviarias, o, siquiera, mejorar algo su situación.

Después, en mayo de 1936, hay que pensar que una vez que Azaña ha alcanzado la presidencia de la República y Casares Quiroga la del gobierno, Izquierda Republicana hizo pública su visión de los transportes ferroviarios. En mi opinión no se trata sino de politizar el problema, sin ninguna relevancia para la realidad del mismo ya que, como señala Artola, el proyecto que después presentó el ministro, Velao Oñate, poco tuvo que ver con las ideas que allí se habían expresado. Vayamos por partes¹⁸⁶. La ponencia la firmaba el Secretariado Técnico de Transportes de Izquierda Republicana estaba escrita en un tono demasiado demagógico¹⁸⁷. La Exposición comenzaba así: «Nuestro ideario político sienta la afirmación categórica de que “los transportes son un servicio público”, y no podía ser de otra manera en un partido como Izquierda Republicana, que subordina todos los intereses particulares en beneficio del interés público». El origen de los problemas del régimen de empresas privadas lo situaban, en el impreciso recorrido histórico que realizan sobre el problema ferroviario, en 1914 cuando las empresas no pudieron atender todo el tráfico que, siempre según este escrito, el resurgimiento económico demandaba, ya expresé algunas hipótesis a este respecto en el capítulo correspondiente. El hecho era que la explotación privada había dado sobradas muestras de su fracaso, en parte por los Consejos de Administración quienes «a mayor abundamiento carecen generalmente de conocimientos profesionales en esta actividad».

Las conclusiones eran dos y estaban claras: nacionalización y explotación estatal. La dificultad hasta entonces había sido legislar la nacionalización pero, para Izquierda Republicana, esto no suponía problema alguno ofreciendo dos posibilidades. La primera consistiría en realizar el rescate como estaba previsto en los pliegos de condiciones generales entregados a las compañías al iniciarse las concesiones; que ya son conocidos pues sobre ellos todos los proyectos que han sido estudiados introducían diversas variaciones y la segunda opción era dejar quebrar a las empresas ferroviarias obligándolas a devolver los anticipos estatales; inmediatamente se aplicaría la ley de 1877, aquella de la que Prieto se había desentendido en 1932, para que el Estado no se viera obligado a asumir la explotación de líneas deficitarias. Como sabían la fuerza que podrían llegar a tener los obligacionistas unidos, eran estos los únicos apoyos que procuraron atraerse. Forzosamente hay que interrogarse sobre por qué si era así de sencillo, cuando Velao presentó su proyecto, a lo más que llegó fue a proponer la llamada coadministración, que ya estudiaré, pero que, pudiendo tener los mismos efectos a largo plazo, era menos radical en los planteamientos y corría el riesgo de no satisfacer a determinados públicos, como así fue. Más curiosa resultaba la organización sugerida una vez que el Estado fuese dueño de las líneas. Las diferencias respecto a la organización de las empresas eran escasas y, donde las había, probablemente lo eran a peor, por ejemplo al crear un Tribunal nacional de tarificación, con competencia sobre

¹⁸⁶ Artola (1978), p. 441.

¹⁸⁷ Aparece recogida en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 217-222.

las tarifas, pero que daba toda la impresión de correr el riesgo de vivir al margen de la explotación perdiendo la necesaria flexibilidad comercial. Algo similar cabría decir del órgano centralizador de compras, que alimentaba más aún la burocratización de la actividad. Las líneas se seguían estructurando en tres o cuatro agrupaciones, al frente de cada una un Consejo directivo en el que estuviesen representados los intereses agrarios, mercantiles, industriales y trabajadores ferroviarios y a cuyo cargo habría un director y, además, el Consejo Superior de Ferrocarriles que reuniría a representantes de los Consejos directivos, más otros nuevos representantes de los variados intereses confluentes en la explotación ferroviaria. La documentación, como he hecho ver, no permite más conclusiones que las personales que se derivan de la lectura del escrito, ignoro su alcance, su grado de difusión y el efecto que causó en las empresas, pues no se recoge ninguna reacción.

3.2.3.1. La incautación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

Más importancia concreta tiene el decreto por el que fue incautada la Compañía de los ferrocarriles Andaluces, ocasión para que se hubiesen puesto en práctica alguna de las conclusiones de la ponencia señalada anteriormente. Sin embargo, el encargo de su explotación recayó sobre la Compañía Nacional del Oeste de España. La gran extensión de la red de esta empresa desaconsejaba que fuese la Jefatura de Explotación de Ferrocarriles por el Estado «por no estar suficientemente preparado para ello». El motivo era la amenaza, denunciada por el Comisario de la compañía, de una más que probable paralización de la explotación. Al tratarse de un servicio público que no podía permanecer interrumpido mucho tiempo, el Estado aplicaba la ley de 1877 para incautarse de dicha red¹⁸⁸.

Andaluces había ido anexionando distintas pequeñas empresas a lo largo del siglo XX, lo cual provocó un sucesivo incremento de los kilómetros de explotación, desde los 1.261 de 1913 a los 1.646 con que contaba en el momento de su incautación. Por utilizar los términos de Tedde, más que de anexiones o absorciones, habría que hablar de «reunificación de líneas de alcance provincial o comarcal en una compañía de tamaño regional»¹⁸⁹.

¹⁸⁸ Ya previsto por la ley de 1855, que en su artículo 23 decía: «También caducará la concesión si se interrumpe total o parcialmente el servicio público de la línea por culpa de la empresa».

¹⁸⁹ Sobre dicho proceso Tedde de Lorca (1996a), 273-275. En su opinión, estas reunificaciones no produjeron efectos positivos en la explotación de Andaluces.

CUADRO IV. 22 INGRESOS DEL TRÁFICO DE LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES, 1913-1935

AÑOS	Nº VIAJEROS	VIAJEROS	MERCANCÍAS GV	MERCANCÍAS GV	MERCANCÍAS PV	MERCANCÍAS PV	P. BRUTO
		PRODUCTO. Pts	Nº TONELADAS	PRODUCTO. Pts	Nº TONELADAS	PRODUCTO. Pts	
1913	4.254.591	8.776.006,75	41.131	2.500.924,94	2.078.784	16.875.836,45	29.018.555,58
1914	4.521.655	9.225.263,02	44.716	2.678.257,92	1.947.888	17.110.569,66	29.593.668,92
1915	4.597.118	9.038.305,29	46.428	2.697.857,30	2.237.258	18.930.324,11	31.553.820,89
1916	5.098.695	9.719.805,12	50.763	2.892.198,49	2.669.092	22.684.934,41	35.814.711,46
1917	5.191.550	10.108.876,57	60.452	3.325.015,32	2.468.429	21.586.996,95	35.767.417,47
1918	5.342.221	11.126.116,65	74.944	4.048.937,59	2.413.147	23.869.539,72	41.396.270,20
1919	5.452.913	14.125.185,50	85.427	5.282.233,16	2.263.413	29.544.163,11	50.393.519,25
1920	6.532.751	15.768.870,48	114.177	7.014.965,12	2.032.590	25.947.945,12	49.339.586,17
1921	6.617.074	16.490.147,68	123.259	7.957.863,44	2.186.001	28.622.049,45	54.036.880,25
1922	6.528.304	17.061.247,49	121.587	7.967.266,43	2.174.138	28.910.292,68	54.982.805,22
1923	6.278.600	15.769.274,89	133.752	7.545.976,44	2.441.946	32.174.209,05	56.450.593,44
1924	5.577.100	15.639.427,41	162.719	9.450.593,29	2.714.523	36.171.799,70	62.837.529,30
1925	5.387.642	15.394.401,29	166.994	9.073.028,30	2.710.594	35.582.877,46	61.540.049,98
1926	5.019.625	14.590.712,31	146.416	8.301.069,79	2.774.229	36.784.018,60	65.688.996,68
1927	3.635.050	13.646.156,34	151.686	8.107.430,94	2.728.976	35.205.578,54	58.903.708,00
1928	4.069.867	13.724.220,22	157.461	8.108.390,72	3.012.546	38.088.345,08	61.067.490,42
1929	4.966.216	16.540.974,56	158.401	8.231.811,04	3.984.570	47.689.531,27	73.571.890,89
1930	4.755.333	15.925.758,06	139.624	7.245.950,37	4.022.898	48.275.618,52	72.233.767,58
1931	3.995.913	12.938.678,32	119.871	6.286.213,60	3.404.028	41.834.783,73	62.006.594,77
1932	4.142.385	12.879.692,86	112.178	5.976.109,49	3.000.320	38.518.335,56	58.125.427,48
1933	4.214.724	12.975.946,36	101.159	5.408.543,39	2.596.909	33.081.195,80	52.349.831,26
1934	4.044.875	12.226.205,50	85.745	4.665.466,55	2.711.528	35.078.405,19	53.186.853,64
1935	4.197.647	12.363.681,02	82.450	4.375.699,79	2.853.123	35.142.264,91	53.051.285,61

Fuente: Junta Superior... (1940), t. IV, pp. 24-25. Los cálculos están corregidos. Para aliviar información de la tabla se han suprimido dos columnas de ingresos menores, llamadas de Varios e Ingresos por intereses y comisiones, que, sin embargo, se incluyen en la columna del Producto Bruto.

CUADRO IV. 23 COSTES DE LA EXPLOTACIÓN DE LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES, 1913-1935

AÑO	PERSONAL, MATERIAS	PENSIONES	TOTAL COSTES	PRODUCTOS NETOS	CARGAS FINANCIERAS	PRODUCTOS LÍQUIDOS	COEFICIENTE EXPLOTACIÓN%
1913	15.090.908,80	543.726,86	15.634.635,66	13.383.919,92	10.772.071,58	2.611.848,34	54,55
1914	15.390.683,06	599.320,90	15.990.003,96	13.603.664,96	11.055.935,41	2.547.729,55	54,27
1915	16.333.473,87	550.984,91	16.884.458,78	14.669.362,11	10.834.559,37	3.834.802,74	54,23
1916	20.926.286,21	670.708,74	21.596.994,95	14.217.716,51	11.043.290,37	3.174.426,14	60,33
1917	23.007.857,27	632.215,75	23.640.073,02	12.127.344,45	11.187.202,87	940.141,58	66,19
1918	28.964.363,36	640.163,75	29.604.527,11	11.791.743,09	11.472.775,11	318.967,98	74,61
1919	36.040.114,34	660.841,82	36.700.956,16	13.692.563,09	11.668.058,65	2.024.504,44	73,92
1920	39.060.376,50	656.082,84	40.161.331,61	9.178.254,56	7.827.558,73	1.350.695,83	80,50
1921	37.436.853,60	2.445.352,05	39.882.205,65	14.154.674,60	10.122.188,59	4.032.486,01	73,88
1922	34.157.919,94	6.917.854,78	41.150.917,58	13.831.887,64	9.887.678,60	3.944.209,04	74,71
1923	34.202.450,38	5.962.361,70	40.229.515,97	16.221.077,47	12.614.347,44	3.606.730,03	71,15
1924	34.891.273,74	7.423.170,37	42.314.444,11	20.523.085,19	14.287.088,85	6.235.996,34	67,90
1925	36.090.711,85	7.888.837,72	43.979.549,57	17.560.500,41	15.065.635,20	2.494.865,21	72,49
1926	35.447.464,06	11.114.756,08	46.562.220,14	19.126.776,54	14.896.727,29	4.230.049,25	76,38
1927	45.520.884,17	1.102.196,75	46.623.080,92	12.280.627,08	15.095.465,41	-2.814.838,33	79,75
1928	48.220.148,83	1.195.890,24	49.563.524,42	11.503.966,00	15.167.001,13	-3.663.035,13	80,92
1929	64.321.647,31	1.512.794,48	65.834.441,79	7.737.449,10	15.220.869,32	-7.483.420,22	89,51
1930	62.912.135,03	1.769.368,21	64.761.934,68	7.471.832,90	11.317.369,71	-3.845.536,81	89,54
1931	56.834.044,84	2.054.947,89	58.888.992,73	3.117.602,04	10.877.220,76	-7.759.618,72	95,00
1932	56.723.683,31	2.304.182,28	59.027.865,59	-902.438,11	10.937.031,86	-11.839.469,97	101,58
1933	55.189.576,64	2.696.681,36	57.905.702,81	-5.555.871,55	-10.916.363,61	-16.472.235,16	110,58
1934	51.811.425,66	2.895.624,18	54.707.049,84	-1.520.196,20	-10.541.657,61	-12.061.853,81	102,90
1935	53.630.041,57	2.997.441,73	56.627.483,30	-3.576.197,69	-11.142.213,00	-14.718.410,69	107,33

Fuente: Junta Superior... (1940), pp. 26-27. Al igual que en el caso anterior se han corregido algunos datos y se han suprimido algunas columnas menores, como por ejemplo, Comisiones. Sin embargo el total de costes refleja todas ellas. A dichos totales, y para los años comprendidos entre 1920-1926, habría que deducir todavía, con la consiguiente alteración en los productos líquidos, las pérdidas que provocó la red de los ferrocarriles del Sur y que estimaban para 1920 en 4,7 millones; 1921, 3,0 millones; 1922, 2,3 millones; 1923, 1,9 millones; 1924, 0,09 millones; 1925, 0,2 millones y 1926, 1,9 millones. Estas sumas significan por ejemplo que ya en 1920, los productos líquidos fueran negativos. Esta compañía no repartió dividendos, con cargo a la explotación, en 1919 y 1920, ni entre 1929-1935.

A muy grandes rasgos y dado que no es posible el estudio detenido de esta empresa, a la luz de los datos que acabo de aportar, se puede considerar que, mientras los productos brutos aumentaron con una tasa de crecimiento medio anual del 2,78 por 100, los costes de la explotación lo hicieron con una tasa del 6,02 por 100. Las dificultades de la explotación resultan patentes a la vista de los coeficientes de explotación. Esta difícil situación les había llevado el 25 de febrero de 1931 a solicitar el permiso correspondiente para aumentar algunas tarifas, suprimir determinados servicios de menor rentabilidad, la concesión de una ayuda de 4,7 millones, que ya les había sido denegada el mes anterior, cuando demandaron del Estado ayuda para combatir el déficit de 1930. En ese mes de enero de 1931 la tensión en la relación con el gobierno fue grande, ya que la compañía se negó a pagar los compromisos adquiridos con los obligacionistas y con los trabajadores en lo que se refería a las mejoras concedidas en 1920. El gobierno, ante este desplante, publicó una Real Orden, el 31 de enero, en la que le obligaba a cumplir con los trabajadores y en la que nombraba una Comisión delegada por el Ministerio de Fomento para intervenir la gestión económica y financiera de los Andaluces; si algo no se podía permitir el gobierno en aquellas circunstancias era

enfrentarse a los trabajadores. Sí se les concedió la posposición de las devoluciones que debían hacer al Estado en concepto de anticipos para la adquisición de material¹⁹⁰.

Cuando se implantó la República, los problemas, institucionales y económicos, permanecieron, como ha quedado reflejado en los cuadros 22 y 23. En los primeros meses de 1933, la compañía presentó una instancia a Prieto, en la que exponían su situación económica, para volver a solicitar del Estado las cantidades necesarias con que abonar a los trabajadores los aumentos autorizados en 1920 y la moratoria en la aplicación de los pagos por horas extraordinarias atrasadas y de las 8 horas en los pasos a nivel. Las causas que esgrimían, como explicación de los problemas por los que atravesaban, radicaban en las circunstancias de la región en que se localizaba la red, esencialmente agrícola, el marasmo de las exportaciones y la política social. No hay constancia de que recibieran ningún trato diferencial en cuestiones esenciales como las que solicitaban. A la comisión interventora que surgió por la Real orden de 31 de enero de 1931, le siguieron dos comisiones más, pero superaron los plazos que los decretos de constitución les habían dado, sin presentar los informes que el Estado solicitaba¹⁹¹. La segunda de esas comisiones surge por la llamada de atención que la compañía hace al gobierno a través del comisario estatal, haciendo saber que con el déficit que tenían serían incapaces de satisfacer las exigencias de la explotación. Esta comisión debió proponer al Estado el rescate pero –los motivos no están documentados– el Estado ralentizó la cuestión al nombrar una comisión de la compañía que, con la del Estado, estudiase el modo de llevarlo a término, de ahí no salió nada, ni claro ni oscuro, porque no salió nada como era de esperar. Este es el origen de la tercera de las comisiones estatales, que tampoco llegó a presentar ningún proyecto. Se alcanzaban entonces los días finales del año 1934.

Desde aquí y hasta el 9 de mayo de 1936, fecha del decreto que posibilitaba la incautación, no dispongo de más información y la del 9 de mayo es la fría y escueta que puede transmitir la legislación. Resulta significativo el término que se empleó, pero habrá que dejarlo a un análisis realizado por juristas. No se habló de nacionalización o de rescate, sino de incautación, como ya dije, porque el apoyo legal lo constituyó la ley de 1877 que preveía precisamente la incautación en los casos de abandono o manifestación expresa de la compañía. Ninguno de ambos extremos se había producido todavía, pero el decreto del 9 de mayo tenía carácter preventivo, es decir, que no fue en esa fecha cuando se produjo la incautación de la compañía de Andaluces y la administración de sus líneas por la Nacional del Oeste como se ha venido diciendo. El Decreto se dictaba «en previsión de una posible paralización total o parcial del servicio». Llegado este caso, que llegaría el día 25 de ese mes, se facultaba a la incautación de todas las líneas, material fijo y móvil, estaciones, almacenes, depósitos, talleres, oficinas y cuantos elementos y dependencias constituyeran la red; todo eso se entregaría, con carácter provisional y por cuenta del Estado, a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. El 20 de mayo este Decreto hubo de completarse

¹⁹⁰ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. II, pp. 168-170. Algunas de estas medidas, con menor detalle, las recoge Artola (1978), pp 437, una vez más sin mencionar sus fuentes. Una más amplia recopilación de la documentación originada en las relaciones entre Andaluces y el Estado se encuentra en Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1933), abarca desde finales de 1929 hasta octubre de 1932.

¹⁹¹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 222-230.

con otro, dado que –como he tenido ocasión de referir– en el del día 9 no se había hecho mención expresa de lo que ocurría con los activos líquidos, el llamado metálico afecto a la explotación. En este nuevo Decreto se dejaba constancia de que esas sumas servirían para garantizar el pago de los salarios y jornales de los trabajadores.

Estos dos decretos, preventivos para una situación que se preveía próxima dadas las insuficiencias de Andaluces, entraron en vigor, mediante una Orden, cuando el 25 de mayo, la Comisaría del Estado en la empresa comunicó que el día anterior le había sido notificada la suspensión de la circulación de algunos servicios, que para ese mismo día 25 se mantenía la suspensión de los servicios del día anterior y se añadían cuatro más y que para el martes día 26, a causa de la falta de combustible, se suspenderían los servicios en todas las líneas de la compañía. Esto significaba que ya se había cumplido la premisa de la manifestación expresa de la compañía de abandonar el servicio y era el momento de la incautación. El comisario, como representante del Estado en la compañía, era el encargado de su ejecución¹⁹². Nada sé de cómo se procedió con los accionistas y obligacionistas de la compañía incautada, si bien hay que pensar que incautación y expropiación sin rescate fueran una misma cosa. Aunque después, en la Ley de nacionalización de 1941, tanto Andaluces como Oeste, contarán como una empresa más a la hora de efectuar los cálculos correspondientes con que compensar a los propietarios.

3.2.3.2. *El proyecto de coadministración de Velao*

El día 5 de junio Velao presentaba un proyecto de ley que, a los ojos de todos los interesados, se quedó a medio camino. Pero no sólo porque el tiempo se le acabó con la tragedia que se iniciaría el 18 de julio, que hizo que una vez leído el proyecto y recogida en el Congreso la información pública sobre el mismo, no se pudieran dar más pasos, sino porque, en rigor, no se le podría considerar como un proyecto de ordenación ferroviaria como tal, en el que –como cabía esperar– se hubiesen vertido las ideas que expresara unos días antes en su manifiesto Izquierda Republicana: Nacionalización y explotación estatal. En consecuencia tampoco satisfizo a los más radicales, para quienes una intervención en las compañías ferroviarias con carácter de coadministración, era del todo insuficiente tras las expectativas creadas¹⁹³. Nada se trataba en el texto sobre los temas ya tradicionales y que resultaban del máximo interés: situación jurídica de las empresas ferroviarias, tarifas, competencia de la carretera, procedimiento de rescate de las concesiones, en definitiva, aquellas medidas que pudieran aliviar la crítica situación

¹⁹² Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 231-232. Contienen los decretos de los días 9 y 20 de mayo y la Orden ejecutoria del día 25.

¹⁹³ La documentación sobre este proyecto se reduce al texto del proyecto leído en el Congreso el día 9 de junio y publicado en la Gaceta de Madrid del día siguiente y que está recogido en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 232-234, y a los textos que se enviaron al Congreso de los Diputados para la información escrita que se solicitó, algunos de los cuales fueron publicados, pero que se conservan en el Archivo del Congreso de los Diputados, legajo 668. He contado 43 participaciones, donde se incluyen compañías, particulares y algunas otras empresas o instituciones. De ellas 35 estaban claramente en contra del proyecto, de las 8 restantes algunas son contrarias al proyecto pero por haberse quedado corto, era el caso de la ponencia del Sindicato Nacional Ferroviario, fechada el 20 de junio, quienes se mostraban decepcionados con el texto y solicitaban que no se establecieran categorías ni clases en la representación de los delegados y agentes ferroviarios; como se ve más adelante.

económica en la que se encontraban las empresas y, probablemente, aunque no se disponga de datos para afirmarlo con rotundidad, el deficiente estado en el que comenzaría a estar el material fijo y móvil, en detrimento del servicio de transporte, en el momento en el que, por tener que competir, más necesaria resultaba la renovación y modernización de todas las instalaciones.

La coadministración significaba que, por cada 50 millones de pesetas o fracción que el Estado hubiese aportado a las compañías, este tenía derecho a dos consejeros en el Consejo de Administración, en igualdad de condiciones y derechos que los consejeros ya existentes de las empresas. Su número mínimo sería de dos, aun cuando el Estado no hubiese realizado ninguna aportación –una desafortunada manera de enfrentarse con las pequeñas y con las no adheridas al Estatuto–. Además de los representantes estatales, un trabajador sería consejero en calidad de representante de aquellos cuyos sueldos fueran inferiores a 6.000 pesetas y otro de aquellos comprendidos entre las 6.000 y las 12.000 pesetas. El resto de los artículos establecían las características de las personas susceptibles de recibir el nombramiento y régimen de incompatibilidades. Una vez más estos preceptos no tenían aplicación en líneas incautadas por el Estado o explotadas por el mismo. Los representantes del Estado y trabajadores, formarían la Delegación interventora que tendría derecho de veto suspensivo sobre las decisiones del Consejo de Administración, Juntas generales y Dirección de la compañía respectiva. Este derecho podía ejercitarlo en el momento en que se tomaban los acuerdos y en el plazo de 10 días. Quizá el gobierno pensó que con la introducción en los Consejos de Administración, nada menos que de las poderosas empresas ferroviarias, de una representación de los trabajadores se conseguiría un fabuloso golpe de efecto, y sin duda que se trataba de toda una novedad¹⁹⁴. Tampoco parece que fuera esta la medida más acertada para combatir la carencia de conocimientos profesionales de los consejeros, tal y como se había recriminado en la ponencia de Izquierda Republicana. Para la Asociación de Accionistas y Obligacionistas del Ferrocarril, medidas como esta no hacían sino espantar al capital privado, «quien lejos de salir al mercado, experimentará una notable contracción», con los efectos que de aquí se derivaban para explicar el incremento del paro¹⁹⁵.

¹⁹⁴ En la información enviada por MZA, esta recordaba al Gobierno una declaración de principios que se había realizado en el programa gubernamental del Frente Popular y que rezaba así: «No aceptan los partidos republicanos el control obrero solicitado por la representación del partido socialista». De todos modos se trataba de una novedad relativa, pues, como se recordará, en el proyecto de Albornoz, también se habló de la posibilidad de que hubiera un representante de los trabajadores en el consejo.

¹⁹⁵ Información enviada por la Asociación de Accionistas y Obligacionistas del Ferrocarril, el 25 de junio de 1936 y firmada por su presidente, Miguel Llano. Es una de las más extensas, junto a la presentada por la Asociación General de Transportes por Vía Férrea, y en ella se contienen algunas cuestiones de interés, refiriéndose a este mismo aspecto del alejamiento del capital privado, se decía: «el panorama que se nos ofrece no será muy halagüeño, toda vez que por mucho que quiera hacer el Estado para sustituir la iniciativa privada mediante la ejecución de obras públicas, y por muy vasto que sea el plan de estas y el esfuerzo económico que el erario público se imponga, nunca podrá, ni con mucho, venir a sustituir el capital privado, que cuando ve un mínimo siquiera de garantías y cuenta con el más indispensable margen de libertad para el ejercicio de la industria o del comercio, es lanzado a los negocios en extraordinarias proporciones». Lo cual vendría en apoyo de las tesis sostenidas por Comín sobre las reducidas dimensiones del sector público.

¿Se buscaba con este régimen colocar a las compañías, en primer término a las grandes, en la situación en que había quedado Andaluces en mayo de ese año? No lo sé, desde luego la experiencia era bien reciente y la mayoría de las opiniones que acudieron a la información así lo dejaban ver. La Unión Nacional Económica decía que el proyecto no era de coadministración, sino de estatificación y en similares términos se expresó la Cámara de Comercio y Navegación de Guipúzcoa, para quien se trataba de una expropiación sin indemnización¹⁹⁶. Para otros, la representación de los obreros había que suprimirla pues estos no buscaban sino «la quiebra de las compañías para que llegue la nacionalización»¹⁹⁷. Muchos consideraban, casi es frase común, que los problemas de las empresas ferroviarias venían de la excesiva intervención del Estado, este proyecto no hacía sino incrementar esa intervención y, en consecuencia, las dificultades para el ferrocarril¹⁹⁸.

Este proyecto de ley no tenía sentido, salvo que este fuera, claro está, el de poder aplicar la ley de 1877. Ya lo había expresado Maristany bastantes años atrás, «o se nos nacionaliza o se nos deja en paz», y en esta ocasión bien podría decirse lo mismo. Los Consejos de Administración de las grandes iban a tomar unas dimensiones colosales, y con el derecho de veto, que además disponía de plazo –lo cual significaba que esos funcionarios podrían obrar al dictado de los políticos que los habían nombrado– se convertirían en un órgano inútil, que había sido previamente depurado en la representación de la propiedad por las incompatibilidades. En algunas de las referidas informaciones, se decía que había un verdadero furor persecutorio en esta materia, o que este problema de las incompatibilidades de los consejeros no era donde estaba la clave del problema ferroviario¹⁹⁹. Contenía, además, algunos errores que dejaban demasiadas facilidades a las compañías para atacar el proyecto. Nada más empezar, en el artículo 1º, se decía que esa intervención con carácter de coadministración se establecería en las

¹⁹⁶ Información enviada por la Unión Nacional Económica, el 18 de junio de 1936 y por la Cámara de Comercio y Navegación de Guipúzcoa, el día 23. En términos similares de expropiación encubierta se expresaron todas las compañías ferroviarias.

¹⁹⁷ Información enviada por la Compañía del Ferrocarril de Sóller.

¹⁹⁸ Esta es la idea, entre otros, de la Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona, 22 de junio de 1936. En similares términos se expresaron las diferentes Cámaras que acudieron a la información pública: la de Comercio, Industria y Navegación de Santander, también la de Bilbao, la Cámara de Comercio e Industria de Gerona, la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País, la Cámara Oficial del Comercio y de la Industria de Zaragoza.

¹⁹⁹ Información enviada por la Compañía de los ferrocarriles de Santander a Bilbao, no adherida al Estatuto, el 23 de junio de 1936. En similares términos lo hacían otras intervenciones. De su intervención son también las siguientes palabras: «la solución sigue estribando en la gestión autónoma de las empresas, unida a una mayor libertad de movimientos, principalmente por lo que a tarifas se refiere (...) si se estima que no tienen razón de ser las empresas privadas, téngase el valor de arrostrar las consecuencias lógicas de esa actitud, abordando definitivamente la nacionalización, estatificación, socialización o como quiera llamarse». Como se ve todos los términos se introducen en el mismo saco. Habría que disponer de sus resultados de explotación pues siendo una empresa no adherida tenía libertad para fijar tarifas. Todas las compañías, grandes y pequeñas, adheridas o no, hicieron frente común y emplearon idénticos argumentos, alguna comenzaba diciendo directamente que se adhería a lo que hubiesen dicho las otras. La Asociación de Accionistas y Obligacionistas de Ferrocarriles, hacía notar que los conceptos que definían las incompatibilidades eran tan amplios –suministradores por cualquier concepto y partícipes directos o indirectos– que podía resultar que, cuando una persona no fuese grata a la representación del Estado o de los trabajadores, fuese bien fácil excluirla del Consejo.

compañías de ferrocarriles que estaban en régimen de consorcio con el Estado, lo cual significaba que se daba validez al Estatuto de 1924, y por lo tanto permitía recordar las obligaciones que el Estado había adquirido entonces en materia del aumento de tarifas y liquidación de déficit de manera prioritaria.

Vista la enorme respuesta contraria al sistema de coadministración por parte de organizaciones caracterizadas en otras ocasiones como representantes de la burguesía industrial y financiera y partidarias de la nacionalización, y que no parecían ahora tan favorables a esa solución, no cabe sino preguntarnos sobre ¿qué había cambiado? Quizá no fuesen las mismas organizaciones o personas, pero quizá también entonces sólo demandaron esa solución como una forma para conseguir un medio de locomoción más económico y ahora percibían un ataque de fondo a la propiedad privada y al régimen de empresa privada, que en cualquier momento podía volverse contra ellos.

Como he dicho, todo el trámite parlamentario quedó suspendido tras el alzamiento de Franco, que desencadenó la Guerra Civil.

3.3. La Guerra Civil en las explotaciones ferroviarias

Durante la Guerra Civil, el sistema ferroviario se altera radicalmente, debe servir para la guerra, no se rige por los principios de la maximización del beneficio y, al mismo tiempo, las líneas y material ferroviario, se convierten en claro objetivo estratégico²⁰⁰. El testimonio de Peña Boeuf, entonces ministro de Obras Públicas, en sus *Memorias* resulta clarificador de lo que señalo: durante estos años «harto se hacía con dar en cada región el servicio que se pudiera, sin normas y reglamentos... Durante los años 38 y 39 dimos realmente un servicio de urgencia, compenetrados con el Servicio Militar de Ferrocarriles que, como es natural, era el elemento más activo»²⁰¹.

Es probable que la limitada disponibilidad de fuentes y las dificultades para reconstruir lo acontecido en la zona que permaneció bajo bandera republicana, hayan asustado y alejado a los historiadores de un tema bien concreto y apasionante. El propio hilo argumental que se ha empleado en este trabajo podría tener validez para enfrentarse con este período, pero insisto en lo mal documentado que se encuentra como en la principal dificultad para abordarlo. Por lo que se refiere a las fuentes documentales, poco más está disponible que los libros de *Actas* de las reuniones de los Consejos de Administración de las grandes, y estos se pasaron íntegros a la zona nacional, por lo que se dispone de datos sólo para lo que ocurrió en una parte y con una visión muy condicionada por la peculiar situación que se respiraba, dado que un representante del gobierno de Franco asistía a esas reuniones; y las *Memorias*, realizadas al finalizar la guerra. Es evidente que puede existir otra documentación no directamente relacionada con las empresas ferroviarias, pero habría que buscarla y mis intentos hasta el momento

²⁰⁰ El propio Tedde lo reconocía en (1978), p. 210 «a partir del comienzo de la Guerra Civil, no puede hablarse de funcionamiento normal de estas empresas. La incidencia del conflicto sobre las compañías que supuso, de hecho, una incautación por el Estado del ferrocarril, y la dislocación de la economía del transporte, justifican que esa etapa de Norte y MZA quede al margen de un estudio histórico-económico de las empresas».

²⁰¹ Peña Boeuf (1954), p. 238.

han sido en vano. Muy meritorio es, por lo tanto, el trabajo que realizó Muñoz Rubio en su tesis doctoral al medir el significado de las destrucciones provocadas por el conflicto con el objeto de calcular el precio de la nacionalización²⁰².

En la zona que quedó de lado del gobierno, un Decreto de 3 de agosto de 1936 reconocía la falta de dirección en que había caído la red ferroviaria y, aunque el tráfico lo hubieran continuado los trabajadores, se hacía precisa la normalización de la explotación en todos los ámbitos. Esto obligaba al gobierno a hacerse cargo de la explotación ferroviaria de las redes de las que seguían siendo sus concesionarias: Norte, MZA, Central de Aragón y la parte que aún no era del Estado de la Nacional del Oeste, formándose una sola red con estas y con la ya incautada a los Andaluces. Esto significaba de hecho una incautación de todo aquello, antes propiedad de las empresas, que hubiera quedado en el área de dominio del gobierno de la República. Se creaba un Comité de Explotación compuesto por doce personas, seis representantes gubernamentales y seis de los agentes ferroviarios, designados por las organizaciones sindicales. Los antiguos Consejos de Administración y todo el personal de dirección, quedaban en suspenso²⁰³. Se establecía asimismo la prioridad de la atención de los costes salariales sobre los de explotación, una nota más, según Muñoz, de su carácter revolucionario²⁰⁴. El 14 de agosto se había constituido este Comité, que organizaba cinco secciones para la explotación de la nueva red: Técnica, Comercial, Financiera, Jurídica y Social²⁰⁵. Como historiaba Marquina para Norte años más tarde, «ya desde el día 21 de julio (era martes y el alzamiento se produjo un sábado) se apoderaron violentamente de la compañía los elementos extremistas, y la empresa, como tal, había desaparecido, sumiéndose en el Comité de Explotación de Ferrocarriles, si bien hasta el día 10 de agosto no se firmó la entrega de la compañía»²⁰⁶. Una de las primeras consecuencias que tendría esta disposición, y que no contempla Muñoz a la hora de estudiar los costes de las destrucciones de la guerra, es que en la zona republicana se produjo, de hecho, una unificación de la red y, no parece descabellado pensar, que también se produjo la unificación del material y del personal, o si se prefiere, dado el

²⁰² Muñoz (1993a), t. I, pp.142-170 y t. II, pp. 120-132 en donde expone una relación de material fijo e infraestructuras de Norte y de MZA dañados y Muñoz (1995), pp. 64-76. Utiliza fuentes sitas en el Ministerio de Economía y Hacienda y confeccionadas para estudiar la nacionalización.

²⁰³ Un modo de decir de la ley, según Wais, no completamente imparcial, «muchos funcionarios de distintas categorías tienen asimismo que dejar sus puestos, cuando no son perseguidos y asesinados por masas incontroladas», p. 642, resulta fácilmente comprensible que muchas de estas personas y, en concreto, las que formaban parte de los Consejos de Administración, trataran de pasarse al bando nacional. Este aspecto también sería otra cuestión interesante de estudiar, cómo y quién dirigió la política ferroviaria en la zona bajo dominio gubernamental. Muñoz hace notar mayores dificultades en esta zona que achaca al fin, que se establecía como prioritario, de la atención de los costes salariales. Sin duda fue así, pero no habría que despreciar el coste originado por la ausencia de la mayor parte de los directivos. En definitiva y como decía antes, que estos años tienen contenido suficiente para un trabajo más serio, siempre que se dispongan fuentes suficientes para hacerlo. Resulta paradójico que Muñoz (1995) en la página 65 afirme, después de lo analizado y de la composición del Comité de Explotación, que ese decreto del 3 de agosto se caracterizaba sobre todo «por su respeto al carácter privado de la propiedad».

²⁰⁴ Muñoz (1995), p. 66.

²⁰⁵ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 243-244.

²⁰⁶ Marquina (1940), p. 320. Aquí aparecen algo confusas las fechas puesto que hasta el 3 no se creó el Comité al que se refiere.

desorden que provocaría la guerra, que se hizo lo que se pudo para solventar las dificultades a expensas de la rentabilidad. Podría admitirse como cierto, aunque pienso que es algo exagerado, cuanto dice Muñoz sobre que las compañías ferroviarias no valían nada cuando terminó la guerra; aunque no acierto a comprender su empeño en que fuesen ellas quienes tuvieran que asumir los costes de las destrucciones del conflicto²⁰⁷. Aunque sólo fuera la experiencia derivada del modo de explotación de una red ferroviaria seguido desde 1855, la formación dada a los trabajadores de todas las categorías o las deficiencias derivadas y aprendidas del sistema de concesiones estatales, ya suponían un valor a tener en cuenta, quizá difícil o imposible de cuantificar en pesetas.

Por parte de los concesionarios y teniendo en cuenta la impuesta división de la red, la organización permaneció como hasta entonces. Norte y MZA desplazaron sus Consejos de Administración a Valladolid²⁰⁸. En ellos había un representante de la llamada Junta de Defensa Nacional. MZA estableció además dos delegaciones, una en Zaragoza y la otra en Sevilla. Es seguro que los primeros meses serían de desconcierto y desorden dado que, por el libro de actas de reuniones del Consejo de MZA, es posible saber que la última reunión antes de la guerra tuvo lugar el 25 de junio y la siguiente no fue hasta el 19 de octubre²⁰⁹. Esto encaja perfectamente con la fecha de una de las primeras órdenes dadas sobre cuestiones de organización ferroviaria en esta zona. Hasta el 26 de septiembre no se instó a las compañías a que procediesen a recuperar la normalidad en la dirección y gestión de las empresas²¹⁰.

Las referencias que ofrece Muñoz son suficientemente ilustrativas de la penuria con que se realizó la explotación en estos años. Las inversiones para la renovación y reparación del material fueron inexistentes. Aunque el recorrido medio de coches, vagones y locomotoras se redujo, «el problema se centra en conocer si la proporción de material útil se mantuvo en los niveles idóneos, o si por el contrario estos recorridos fueron efectuados por una proporción menor de unidades»²¹¹. Las referencias que Muñoz utiliza de las *Memorias* de las dos grandes, y las estimaciones del material inutilizado o pendiente de grandes reparaciones, hacen sospechar que el número de unidades disponibles, conforme avanzaba la confrontación, se fue reduciendo, con lo que el transporte lo realizó un menor número de unidades, utilizadas con mayor intensidad y menores posibilidades de reparaciones dada la contracción que

²⁰⁷ El propio Gobierno de Franco reconocía, en un documento escrito con un sentido diferente cual era la justificación de la destitución de los Consejos de Administración de los antiguos concesionarios fechado el 21 de noviembre de 1939, que a las cantidades que el Estado venía aportando durante la guerra y en los doce años anteriores, habría que añadir las sumas necesarias para reparar las líneas «que naturalmente habrían de pesar ahora sobre él». Como digo, esto y la necesidad de impulsar y ordenar el transporte, requerían de una eficaz intervención del Estado que sólo era posible disponiendo de amplísimas atribuciones únicamente limitadas por el Gobierno. Cfr. Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 288-289.

²⁰⁸ Wais (1974), p. 642.

²⁰⁹ L-406 Libro de Actas del Consejo de Administración de MZA.

²¹⁰ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 245-246.

²¹¹ Muñoz (1995), p. 70.

experimentaron este tipo de costes y las transformaciones de uso que sufrieron los talleres de reparación²¹².

CUADRO IV. 24 VALOR DE LOS DAÑOS OCASIONADOS POR LA GUERRA EN NORTE Y MZA

SERVICIO	NORTE		MZA	
	PESETAS	%	PESETAS	%
MATERIAL MOTOR	53.835.000	31,06	26.886.200	26,29
MATERIAL MÓVIL	78.884.000	45,52	19.435.431	19,01
VÍA Y OBRAS	33.551.678	19,36	53.239.500	52,06
SERVICIO ELÉCTRICO	7.000.000	4,06	2.695.000	2,64
TOTAL	173.270.678	100	102.256.131	100

Fuente: M. Muñoz (1995), pp. 278 y 290. Elaboración propia con los datos que proporciona en esas páginas y una corrección numérica. A este total de MZA se le añadieron 53,6 millones de pesetas más.

Muñoz se manifiesta sorprendido por la disparidad de estas cifras, no acierta a explicar las diferencias entre los 173 millones de Norte y los 102 de MZA. Lo más que puedo aportar es que estas se efectuasen al alza, dado que esas sumas iban a formar parte de la valoración del demérito, concepto que tiene que ver con la nacionalización de 1941 y que ya explicaré más adelante. Yo me inclino más a pensar que se debe a un problema derivado de las fuentes empleadas en los cálculos, dado que, por una parte, la tabla de Norte se elaboró con los datos proporcionados por Marquina quien, aunque nombrado por el gobierno, pudo haber seguido criterios o modos de hacer diferentes a los utilizados con MZA, para quien la valoración procede del informe del Ministerio de Economía titulado *Forma de ultimar la aplicación de la base 2ª de la Ley de enero de 1941*. Otra cuestión llama la atención y es la diferencia estructural que existe entre partidas idénticas para lo cual resulta más difícil encontrar una explicación. Mientras que en Norte se lleva la palma de las destrucciones las ocasionadas en el material móvil, en MZA fue el servicio de vía y obras el más perjudicado. No parecen suficientes las explicaciones que pudieran derivarse de zonas más castigadas por las destrucciones de guerra. Eso serviría para explicar diferencias entre compañías, dado que la red de MZA, mayoritariamente en la zona este como puede apreciarse en los mapas siguientes, podría haberse visto afectada por una mayor intensidad del conflicto debido a su duración en ese sector. Pero como digo eso no explica que las partidas de material motor y móvil fuesen mucho más elevadas en Norte que en MZA.

Las disposiciones de política ferroviaria dictadas en estos años y que tuvieron que ver con la ordenación ferroviaria, serán estudiadas en el epígrafe correspondiente a la nacionalización.

²¹² Este breve párrafo es resumen de Muñoz (1995), pp. 69-76. En las *Memorias* de Peña Boeuf, este recuerda una conferencia que pronunció en el Círculo de la Unión Mercantil donde expuso la situación ferroviaria de resultados de la guerra y ofreció las siguientes cifras: «1.000 locomotoras destruidas totalmente, 2.700 coches de viajeros extinguidos y 33.000 vagones arrumbados; además de 200 puentes hundidos, tres millones de traviesas desechas y más de 500 kilómetros de vía sin balasto».

4. LAS SOLUCIONES A LA CRISIS DE LOS TREINTA DESDE LAS EMPRESAS

No trato ahora de exponer las defensas de las empresas a las decisiones de política ferroviaria de los gobiernos, cuanto de descubrir aquellas decisiones de las empresas que no estuviesen directamente relacionadas con la reacción ante el acoso político.

4.1. Los intentos de fusión de los años 1919 y 1931

Una de esas decisiones vino de la búsqueda de fortalecer la posición de las dos grandes frente al gobierno por la vía de la fusión. Con ella se pretendían lograr otros objetivos, entre ellos la reducción de los costes de explotación. Un primer intento de llevarla a cabo se había producido en junio de 1919, no lo referí entonces sacrificando el orden cronológico por el temático, para agrupar un concepto que las dos grandes siempre tuvieron presente aunque no se ejecutase nunca. En ese año Norte comenzó a remontar las dificultades por las que había atravesado en los dos ejercicios anteriores y cuando se iniciaron maniobras de aproximación para un entendimiento con MZA. La segunda ocasión se presentó en julio de 1931. En estos dos intentos de fusión la iniciativa partió de Norte y las pegas y negativa de MZA. Nuestros conocimientos sobre esta cuestión son muy limitados dada la escasez de información que facilitan las fuentes y que estas se limitan a las opiniones de MZA sobre el particular y no a las de Norte. Es significativo que ambos intentos se organizaron en momentos de especiales dificultades económicas de la explotación.

El año de 1919 revistió un gran interés para la historia interna de Norte. No fue casualidad el que cambiase el presidente del Consejo de Administración, hasta ese año Faustino Rodríguez San Pedro y después el marqués de Alonso Martínez, aunque algunos accionistas, que se dijeron representantes del grupo de Bilbao, le ofrecieron el puesto a Eduardo Maristany como es sabido director general de MZA, con idea de llegar así después y con mayor facilidad a la fusión de las dos empresas. Consecuencia de los enormes beneficios que obtuvo el capital vasco durante la guerra europea, en Bilbao se habían reunido, según los datos que le habían dado a Maristany, 105.000 acciones Norte en muy pocas manos, estas pretendían absorber la dirección de la compañía y dar la batalla a Faustino Rodríguez San Pedro. En 1920 entraron en el Consejo de Norte diversos empresarios vascos, algunos de los cuales eran también consejeros de los Bancos de Bilbao y Vizcaya: Julio de Arteche, Ramón de la Sota, Valentín Ruiz Senén y Julio Sánchez de León e Igual²¹³. Aunque Maristany no precisara quien le había hecho tal proposición, hay que pensar en alguna de estas personas como autores de este primer acercamiento y que resultarían elegidas tras la agitada junta general de Norte, celebrada el 17 de mayo y en la que «los señores de Bilbao presentaron batalla atacando duramente la gestión de D. Faustino, calificándolo de inepto y fracasado (...) sólo consiguieron algunas ventajas para Bilbao, que fueran nombrados tres consejeros de su grupo, con lo cual son siete los de Bilbao, pues chocaron para conseguir la creación de un comité de Bilbao, la ampliación de mayor número de consejeros y derribar a D. Faustino (quien cayó poco después) con la deserción a última hora de un grupo de

²¹³ En Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal (1998), t. 1, p. 318.

Barcelona y con la ausencia de Urquijo que aportaba 9.000 acciones»²¹⁴. A los pocos días de que ocurriera este episodio, fue Roberto Ellisen quien, en nombre de Mauricio Pereire y del Marqués de Comillas, volvió a plantear a Maristany que estudiase lo conveniente que sería la fusión de las dos grandes compañías. La cuestión ya se había planteado en firme, la iniciativa había correspondido a Norte y la decisión, muy delicada –Maristany lo denominaba *grosse affaire*–, estaba en las manos de MZA. Maristany cursó la información a una parte de los miembros de la Comisión Delegada, el presidente del Consejo y Bauer, y al Comité de París a través de Lisle y con ello alguna opinión al respecto, en donde deja ver que, de no ser por el contrato que tenían firmado desde 1907, no dudaría en la negativa a la fusión, pero esto era un lastre pues interesaba conservar buenas relaciones, de la misma opinión son en París.

No conozco todos los flecos de este contrato, llamado entonces de sindicatura general, que se había firmado en 1907 y se mantuvo hasta 1925 y por el que se regulaba el transporte combinado de ambas empresas. Se trataba de un contrato público pues en ocasiones el Estado tuvo que dirimir entre las partes, para reconocer deudas, y consistía, al menos en teoría, en buscar para el transporte de mercancías la ruta que resultase más económica con arreglo a las tarifas legalmente establecidas, cuando existiera esa posibilidad. Por parte de ambas eran reconocidas multitud de irregularidades ofreciendo a los remitentes, bajo mano, precios más bajos a los establecidos en las tarifas, en esas prácticas debió prodigarse más Norte. Desconozco igualmente los mecanismos que permitieron organizar todo este trasiego de mercancías en las estaciones empalme y como se compensaban después las cuentas entre ambas. El caso es que en esta coyuntura en la que se planteó la fusión, Norte adeudaba por este motivo algunas cantidades a MZA que se resistió a saldar dadas las dificultades de tesorería por las que atravesaba entonces. El 30 de junio Maristany enviaba unas notas al Comité de París en el que se argumentaba a favor del no y en la carta que lo acompañaba señaló que:

«las entrevistas que hemos celebrado con los señores de Norte sobre otros asuntos me han confirmado una vez más que no hay manera de entenderse con ellos. Y la última carta recibida de D. Faustino sobre los gastos de transporte (no aparece entre la documentación), convencerán igualmente a usted de que no hay posibilidad de llegar a un acuerdo con dicha compañía. Considero pues que aquel asunto no debe preocuparnos más y debe ser descartado definitivamente»²¹⁵.

En efecto debió ser descartado por lo que se desprende de la documentación, pero no definitivamente, puesto que en julio de 1931 se volvió a plantear el mismo problema. Se sugirieron una enorme diversidad de argumentos en contra de la fusión, la mayor parte se utilizarán de nuevo en 1931 y como para entonces la sindicatura ya había terminado, su fracaso por los numerosos desvíos de tráfico de que MZA acusaba a Norte, se convirtieron en un argumento más a favor del no²¹⁶. Si ambas empresas fueron particularmente cuidadosas de las cuestiones referidas a la gestión y control de la empresa, MZA podría decirse que en estos aspectos fue escrupulosa y muy firme y tenaz en la toma de decisiones que tenían que ver con este particular. Esto es básico para

²¹⁴ C/36/97 Intento para llegar a una inteligencia con Norte, junio de 1919. Carta de E. Maristany a R. Lisle del comité de París de MZA, 3 de junio de 1919.

²¹⁵ Carta de E. Maristany a R. Lisle, 30 de junio de 1919.

²¹⁶ C/43/147 Aproximación con el Norte, 1931. *Nota para el Sr. Director Adjunto D. Eduardo Alfonso. Irregularidades en el encaminamiento del tráfico combinado entre Norte y MZA.*

entender el diferente comportamiento de ambas en cuanto se refiere a la fusión y en los proyectos de expansión que se estudiaron en el capítulo anterior. Para MZA, en definitiva para Maristany, la lealtad y compenetración absolutas entre el Consejo, la Dirección y el alto personal encargado de las Subdirecciones y jefaturas más importantes, eran claves para una gestión eficiente. En su opinión esto se vería dificultado con la fusión y además en Norte no lo tenían resuelto como había quedado de manifiesto en la Junta de 1919²¹⁷. Esto por lo que se refería al alto personal, por nombrarlo de algún modo, pero respecto al resto de los trabajadores, las dificultades que presentaba la fusión eran enormes, aunque sólo fuera por las diferencias entre salarios y resto de privilegios y ventajas de que disfrutaban unos y otros, habría que igualar por arriba y ello significaba un considerable aumento de los costes. MZA temía la desigualdad que existía entre ambas empresas respecto a la edad de jubilación y las consiguientes pensiones, mientras en Norte los trabajadores se podían jubilar a los 55 años, en MZA no podía hacerse hasta los 60. Se exponían otros muchos motivos, grandes y pequeños, que sería largo detallar, sirva como ejemplo la necesidad de unificar el sentido de la circulación en los tramos de doble vía, dado que era opuesto en ambas compañías.

En 1931 hubo otro intento de acercamiento para efectuar la fusión, no salió adelante porque en MZA no eran partidarios y las ideas en contra fueron, en lo fundamental, las mismas que se habían esgrimido en 1919. Otra de las cuestiones latentes cuando Norte se planteaba esta posibilidad era la de complacer al gobierno en su deseo de realizar una reestructuración de la red que llevara aparejada la unificación de la explotación. A parte de los motivos de comodidad obvios, se estimaba que era un buen medio para aligerar costes. Me referiré a continuación a este segundo intento.

Este de 1931 tardó mucho en resolverse y se vio acompañado de una coyuntura particularmente difícil, y no sólo por la crisis de la explotación ya conocida, sino porque el decreto de incompatibilidades había hecho salir a mucha gente experta y la toma de posesión de los comisarios, llenaba de sobresalto a los antiguos administradores; sin olvidar el fallecimiento del director general de Norte y uno de los principales promotores de este proyecto, en mayo de 1932. Maristany en carta a Lisle fechada unos meses antes, todavía estaba por llegar lo peor, le había confiado que jamás habían pasado por una situación que «ni de lejos pueda tener comparación con la actual»²¹⁸. En este marco es donde hay que introducir la nueva intentona de Norte. La primera reunión, de carácter informativo tuvo lugar entre Boix y Maristany el día 25 de julio de 1931²¹⁹. Lo primero que decidieron fue delegar el estudio de las cuestiones concretas en Garre, por parte de Norte, y en Alfonso por MZA. Maristany expuso las tres principales dificultades que observaba y que son similares a las que había visto en 1919: si, como estaba en duda por entonces, no regían los artículos del Estatuto de 1924 sobre la exención de impuestos para fusiones entre compañías, estos serían tan elevados que su coste desaconsejaría vivamente la operación, aunque como se supo al poco tiempo el

²¹⁷ Aunque Maristany no lo denominase así, se asemejan a los que hoy llamamos costes de agencia. Lo estudio con más detalle en Ortúñez (1997).

²¹⁸ Carta de Maristany a Lisle, del 12 de agosto de 1931.

²¹⁹ Todas estas noticias surgen de la carta que Maristany envía a Lisle el día 31 de julio de 1931.

gobierno de la República mantendría estos mismos privilegios; después venían las dificultades por las diferencias de situaciones existentes entre los trabajadores y, por último, un motivo de orden práctico, al gobierno le sería más fácil cortar una cabeza que dos, pensaban que, aprovechando la ocasión de aprobar la fusión, tratase de imponer una nutrida representación del Estado en el nuevo Consejo de Administración. Maristany sí abrió la puerta a la realización de un nuevo contrato de características similares al establecido en 1907, para su estudio y concreción ambas empresas nombraban otras comisiones.

Al día siguiente Maristany recibía una carta autógrafa de Robert de Rothschild, en la que le brindaba toda la confianza y apoyo sobre la fusión, definida como cuestión de importancia capital, aunque le resultaba incomprensible el que, en la situación en la que estaban, se plantease como urgente, lo cual podía propiciar que se improvisara la solución²²⁰. El día 8 de agosto llegó la respuesta de Lisle y en ella se decía, era una opinión personal no de empresa, que le parecía quimérica la fusión completa de las dos compañías y que tal y como estaban las cosas –1931– el único refugio era el rescate rápido aplicando el Estatuto de 1924. Pocas noticias van a quedar entre la documentación sobre este proyecto. El último documento disponible aparece fechado en junio de 1932, procedente de las oficinas de MZA y lleva por encabezamiento todavía, ha transcurrido casi un año completo, el de *Consideraciones preliminares sobre una posible fusión entre el Norte y MZA*. En ellas no hay sino una exposición de posibles dificultades, de fijarse sólo en lo negativo que plantearía esta y que aparecen sin soluciones, es decir, no se había abordado a fondo y con verdadero interés y voluntad por sacarlo adelante, seguramente por la actitud que manifestaron al respecto los hombres clave en la toma de decisiones de MZA. Cada vez que surge alguno de los problemas más serios, como podría ser la valoración que se haría de cada una de las acciones, la contabilidad que habría que realizar para tener en cuenta las cargas hipotecarias anteriores, ... se obtiene indefectiblemente como toda respuesta una frase evasiva de que se trata de un asunto muy complicado sobre el que no se atreven a dar opinión: después de un año seguían añadiendo problemas en lugar de ofrecer soluciones²²¹. En conclusión, todo acabó en nada, aunque en el verano de 1933 se retomaron algunas de las cláusulas del contrato de sindicatura sobre el tráfico combinado entre las dos redes²²².

4.2. Otras dificultades y la soluciones estudiadas

Con este nuevo apartado trato de abordar algunas cuestiones aisladas e insuficientemente documentadas, que constituyeron sin duda pequeños problemas a los que las empresas tuvieron que enfrentarse y que es preciso tener presentes para una

²²⁰ Carta de Robert de Rothschild a Eduardo Maristany, 1 de agosto de 1931. La carta estaba escrita en un tono lleno de afabilidad y confianza en la gestión de Maristany y sus colaboradores, en la despedida le decía «estamos tristes al ver que, fatigado como está, continua dando cuerpo y alma a la compañía y arriesga agotar sus fuerzas y salud». Maristany contestó el día 17 agradeciendo las muestras de afecto recibidas.

²²¹ C/43/147 Aproximación con el Norte. 1931-1932.

²²² Carta de Indalecio Prieto a Juan Alvarado, 24 de julio de 1933.

mejor comprensión de lo que sucedió en estos años, así como algunas de las soluciones de carácter comercial que se tomaron. Se trata, en definitiva, de reflejar remedios a la crisis para cuya adopción encontraron trabas impuestas desde fuera.

Como ya ha quedado señalado en otras ocasiones, una de las mayores esperanzas de las empresas para reducir costes y competir con los transportes de mercancías por carretera, se cifró en la introducción de automotores. Las peticiones de las dos grandes para que se les autorizara a adquirirlos y superar, con la ayuda del gobierno, las dificultades financieras y aduaneras existentes, fueron continuas. Sin embargo, por causas que son desconocidas y que las compañías achacaban al exceso de burocracia así como, en algún caso, a las trabas del comisario, desde el gobierno se dilató la respuesta y los automotores llegaron tarde a las explotaciones. ¿Cuánto pudo significar este retraso de cara a que ese nuevo instrumento fuera capaz de reducir costes? Pienso que no es posible saberlo, más cuando desconocemos los resultados de la explotación a partir de 1936 y con las particularidades que esta tuvo. Los trámites para lograrlos comenzaron en 1933 y hasta 1936 no dispusieron de los ansiados automotores. Sólo dispongo de un caso concreto que ejemplifica cuanto decía. Me he referido ya al proyecto de coadministración de Velao y a la información pública abierta. En el escrito que presentó la Asociación General de Transportes por Vía Férrea, se decía que la implantación de automotores en la línea Madrid-Cuenca, fue informada desfavorablemente por el Comisario del Estado en MZA, a causa de lo cual se retrasó dos años la implantación de ese servicio²²³.

Otra dificultad, a la cual también me he referido, vino de las derivadas de la aplicación concreta de la jornada de 8 horas. Este decreto condujo a las compañías, para no ampliar las plantillas, a reducir los horarios de atención al público en las estaciones, justo al revés de lo que, al menos en teoría, se debería hacer para reducir la competencia de la carretera: en lugar de flexibilidad, más rigidez, más dificultades para los usuarios. Hay que tener en cuenta además que el decreto de las 8 horas preveía en el capítulo VIII, artículo 191, que la jornada de trabajo de los conductores de coches, automóviles, carros de plaza y carruajes de alquiler en general podría prolongarse hasta el máximo de 72 horas semanales, las que excediesen de 48 se pagarían como extraordinarias, por lo que, y a expensas de que se conozcan mejor las empresas de servicios de transporte por carretera, se puede pensar que para estos era más favorable la aplicación de la ley, pues es presumible que muchas de ellas serían pequeñas empresas familiares o negocios particulares, no sujetos a control administrativo ni de ningún tipo que, o bien traspasaban el coste de esas horas extraordinarias sobre los precios, o bien no diferenciaban entre unas horas y otras.

Ya ha quedado reflejado alguna vez, el interés que tendría conocer la actividad desarrollada por el departamento comercial de las compañías, no sólo para conocer las estrategias empresariales que existieron en la lucha entre empresas ferroviarias, sino también para valorar la capacidad de reacción cuando el monopolio del transporte se había perdido. En el informe a la junta de accionistas de MZA de 1935, aunque no sea una fuente fiable por completo, se decía estar poniendo medios para recuperar tráficos

²²³ De la información enviada a la Comisión de Obras Públicas del Congreso por la *Asociación General de Transportes por Vía Férrea*, 27 de junio de 1936.

muy importantes de plátanos y otras frutas y verduras sobre Madrid y Barcelona, calzados, tejidos, y otros artículos. Además se habían creado, según la misma fuente, despachos centrales, a modo de estaciones auxiliares, entre los abiertos y los próximos a abrir había 97 con 125 ramificaciones a otras localidades, mientras que en 1931, los primeros no llegaban a 10 con 6 ramificaciones, el crecimiento era importante y buscaba absorber mercancías más que viajeros.

También se habían intensificado las relaciones con agencias que les traían tráficos que, a su vez les habían sido confiados a ellas. Se estableció un despacho de facturaciones en el nuevo mercado de pescado de Madrid para asegurar desde él el transporte por ferrocarril cuando se reexpedía a otras poblaciones, este servicio disponía de un camionero de la compañía para el transporte desde el propio mercado. Se había puesto en vigor el llamado «bulto agrícola», para facilitar los envíos directos del productor al domicilio del consumidor. Por entonces se preparaba una tarifa para facilitar las facturaciones de bultos pequeños en el propio domicilio del remitente, tratando por este y otros medios de llegar en lo posible con el ferrocarril al transporte a domicilio. En los servicios de viajeros surgió la tarifa de billetes de ida y vuelta de una a otra estación cualquiera, con rebaja del 34 por 100. Esta tarifa había proporcionado unos ingresos de casi 2,5 millones de pesetas hasta finales de marzo de ese mismo año para 400.000 billetes y la expedición de más de 90.000 tarjetas de identidad. En la línea de recuperar los transportes de viajeros también se estaba estudiando una mejora en los billetes por kilómetros para facilitar más su adquisición y utilización al público. Así mismo se establecieron algunos servicios especiales para atraer viajeros, como por ejemplo durante las ferias de San Isidro de Madrid en que se ofrecía gratis el regreso; esto mismo se hacía en ferias y fiestas de algunas otras grandes ciudades; como Valencia o Sevilla. Habían introducido los vagones de tercera especial en la línea de Alicante dada la menor aceptación que tenían los vagones de clase más alta²²⁴.

5. LA NACIONALIZACIÓN Y EL ORIGEN DE LA RENFE

Esta cuestión ya ha sido estudiado con profundidad por M. Muñoz en su tesis doctoral. En mi caso forzosamente habré de referirme de forma continua a este trabajo y a los datos que él utilizó en su momento, pues no existe en la actualidad otra documentación disponible. Mi interpretación en lo fundamental coincide con la de él, aunque también existen algunas diferencias como ya he puesto de manifiesto en otras ocasiones. A mi modo de ver Muñoz hace interpretaciones un tanto arriesgadas a la luz, débil, que facilitan los datos. Sé que no es así, pero puede parecer alguna vez, que la decisión sobre lo que se quería leer en la documentación ya estaba tomada antes de haberla leído. Se sabe demasiado poco como para hacer interpretaciones radicales, absolutas y cerradas.

Muñoz une en el estudio de la nacionalización la valoración de los destrozos de la guerra. En mi trabajo se ha seguido un criterio cronológico. Es evidente que los costes

²²⁴ C/39 Texto mecanografiado que se iba a presentar en la *Memoria* de la Junta general de accionistas de MZA del año 1935. Con menor detalle se recogen algunas de estas iniciativas en *Oficina Común de Estudios...*(1933), pp. 159-160.

ocasionados por la guerra resultaron decisivos en la adopción de la decisión nacionalizadora, pero no exclusivos, por ello el orden cronológico ofrece una mayor claridad. Cuando aún el ejército de Franco no había ganado la guerra, ni se habían estimado las pérdidas, ya se pensaba en la nacionalización. Nos enfrentamos, según mi criterio, a dos problemas diferentes, por un lado el rescate de las concesiones, más necesario si cabe después de la guerra ante la imposibilidad real para los antiguos concesionarios de lograr la normalidad en la explotación, y por otro, el del valor que se dio a esas concesiones, en opinión de Muñoz, desproporcionado por motivos políticos y de defensa de los capitalistas en favor de los antiguos propietarios y según Artola, muy favorable para el Estado quien tenía por delante un «brillante horizonte inflacionista» que iría haciendo perder valor a los títulos de deuda emitidos, en beneficio del Estado²²⁵. Dos versiones contrapuestas sobre los mismos hechos. ¿Ortúñez ofrece la tercera interpretación? No es ese mi objetivo, ni tampoco busco una solución conciliadora de ambas posiciones. Mi opinión, se irá viendo a lo largo de las páginas siguientes, se inclina más por la línea de Artola pero con algunos matices que considero aclaran el sentido de la legislación. El problema está en simplificar y reducir toda la cuestión, a si el Estado pagó o no de más a los propietarios. En el fondo esto no es lo más importante. Si lo reducimos todo a esta cuestión, la respuesta de Artola es, a mi modo de ver, contundente; he añadido el cálculo de lo que supuso ese «horizonte inflacionista». Pero hay que considerar otros aspectos. La decisión del Estado franquista ya estaba tomada antes de que concluyera la guerra, es decir, sin contar con los capitalistas, sin hacer caso a los argumentos de las empresas; por tanto no fue ni el pago al apoyo prestado por los capitalistas para vencer, ni el intento de salvarles a estos el negocio. Del modo que se hizo, como se relata más adelante, sólo se podía hacer en una Dictadura y si para valorar la injusticia en la valoración, nos servimos, como hace Muñoz, de la primera imposición estatal de 1941, se cae justo en lo contrario, la injusticia hacia las empresas, pues en esa valoración de 1941, los errores en su contra fueron importantes. Además el propio paso del tiempo, desde 1939, jugó a favor de la desvalorización de las acciones de las compañías, tampoco era justo que se pagase por el valor de estas y que en su cálculo se introdujeran esos años.

Como se ha hecho notar, la decisión nacionalizadora en el bando nacional no se tomó cuando finalizó el conflicto. La lectura de las *Actas* de las reuniones de los Consejos de Administración refleja, del particular modo en que lo puede hacer esta fuente de información, una inquietud, un pulso constante entre los concesionarios y el representante estatal que va más allá de las meras cuestiones referidas a la organización de la red en esos años. En algunas ocasiones las empresas presentaban informes sobre el problema ferroviario, hacían notar expresamente los sacrificios que se autoimponían para la consecución del triunfo final en detrimento de sus intereses y el representante estatal fue tanteando también la situación real de las empresas.

En julio de 1937 se había creado una *Comisión de Bases para ordenación de ferrocarriles, transportes por carretera y electrificación*. Al año siguiente el jefe del Servicio Nacional de Ferrocarriles solicitaba de Norte y MZA un informe sobre su

²²⁵ Artola (1978), p. 445.

situación económica²²⁶. Las compañías realizaron un magnífico resumen de su visión del problema ferroviario, que articularon en torno a tres grandes ideas que ayudaban a entender la situación de crisis por la que atravesaban, ya en los años anteriores a la Guerra Civil. En primer lugar se referían a una serie de «errores iniciales» del sistema ferroviario, que ya son conocidos y en los que no me detendré: error de creer la construcción terminada al iniciarse la explotación, error de estimación escasa de los costes de construcción y error de estimación excesiva del tráfico y de los beneficios. En segundo lugar, se sumaban a las anteriores, existieron una serie de «causas de agravación» paulatina de la situación económica de los ferrocarriles: la necesidad de continuas inversiones de capital, el encarecimiento de las materias más necesarias en la explotación y equipamiento del ferrocarril, un tráfico inferior al previsto, etc. Por último, situaban las dificultades específicas de los años finales, desde la guerra mundial: la culminación del proteccionismo económico, el aumento de precios, la política social, los billetes a precios reducidos, los efectos económicos de la falta de ordenación jurídica del ferrocarril o la ausencia de coordinación con la carretera.

Dos apartados más cerraban el trabajo. En el primero se abordaban los graves males derivados de esta situación de crisis encadenada. En primer término para el servicio público, a pesar de que los coeficientes de explotación fueran de los más bajos de Europa, lo cual se habría logrado únicamente por la eficacia del capital humano, que no se vio secundada por el progreso técnico paralelo en sus redes. Sólo «el esfuerzo de ampliación y mejora en los años 1926 a 1929 (realizado por el Estado claro, pero esto no se hacía explícito) trató de compensar dos decenios de penuria y estancamiento» que se sucedieron después por los errores de la política ferroviaria. Introducían dos cuadros donde recogían las inversiones en ampliación de instalaciones y material que reproduzco unificado a continuación:

CUADRO IV. 25 INVERSIONES DE EQUIPO EN NORTE Y MZA (Millares de pesetas)

EJERCICIO	NORTE			MZA		
	LÍNEAS	MAT. MÓVIL	TOTAL	LÍNEAS	MAT. MÓVIL	TOTAL
1921	14.030	26.837	40.867	22.398	21.170	43.568
1922	26.630	29.014	55.644	29.392	31.796	61.188
1923	35.990	28.940	64.930	29.469	21.470	50.939
1924	33.643	21.554	55.197	30.343	21.375	51.718
1925	18.922	24.765	43.687	40.285	28.880	69.165
1926	12.205	36.986	49.191	36.467	25.225	61.692
1927	27.966	48.418	76.384	51.292	36.616	87.908
1928	53.718	49.997	103.715	55.430	37.192	92.622
1929	58.240	29.720	87.960	71.165	41.360	112.525
1930	36.626	31.343	67.969	15.581	36.901	52.482
1931	10.684	0	10.684	13.430	17.031	30.461
1932	51.572	20.859	72.431	8.342	1.666	10.008
1933	4.550	986	5.536	8.277	0	8.277
1934	4.357	3.428	7.785	6.152	613	6.765
1935	4.662	2.697	7.359	5.211	173	5.384
TOTALES	393.795	355.544	749.339	423.234	321.468	744.702

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, *La situación económica de ...*

En segundo lugar se trataban los males derivados para la Hacienda Pública, pues sobre ella y sobre los capitales invertidos, habían gravitado los efectos del desquiciamiento financiero de las redes y la prestación del servicio por debajo de su coste efectivo. Por ello algunas de las aportaciones del Estado eran consideradas en este

²²⁶ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 250-263. *La Situación Económica de las redes de Norte y MZA*, junio de 1938.

documento como subvenciones a los usuarios realizadas por el Estado, ya que no habían nutrido directamente las cajas de las empresas.

El tercero de los perjudicados había sido el capital ferroviario. Aquí aprovechaban para defenderse de alguna de las acusaciones frecuentes: los dividendos repartidos habían sido muy bajos, cuando no inexistentes, y los obligacionistas se habían visto obligados a esperar en ocasiones, llegando en 1936 a tener sus títulos desvalorizados (lo admiten las propias empresas, aunque quizá en el momento de redactar la nota conviniese exagerar en el tono dramático); estos valores habían sido los más solicitados por el ahorro privado, después de los valores públicos, pues, sobre todo las obligaciones de las grandes empresas, fueron consideradas por el pequeño ahorrador como inversiones de rendimientos modestos pero de gran seguridad. Hacían notar también el esfuerzo realizado para nacionalizar los títulos en manos extranjeras, desde los últimos quince años. Como dato de la distribución entre el pequeño ahorro aportaban el cálculo realizado por Norte en 1932, según el cual el promedio de títulos de cada tenedor era de 43, obteniéndose un número de accionistas y obligacionistas de 65.000 personas, cifra que, según decían, sería inferior a la real porque los pequeños propietarios de títulos no los tenían depositados en entidades financieras y porque algunos de los grandes titulares eran entidades colectivas –incluían ahí la Asociación de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España, Bancos, Cajas de Ahorro, Empresas de Seguros, etc.– y por lo tanto esos títulos eran propiedad indirecta pero efectiva de un mayor número de individuos. Esta idea de los trabajadores modestos y padres de familia entre los poseedores de títulos fue muy explotada. El apartado concluía recordando los riesgos, ya atisbados en España y manifiestos en otros países, que tenía la proletarización de núcleos de trabajadores por ruina progresiva y sostenida de sus ahorros privados.

El último apartado lo formaba la recopilación de necesidades que se debían plantear para la tan ansiada ordenación ferroviaria, en donde no proponían soluciones, sino enseñanzas aprendidas de esta evolución sin demasiado interés.

Pocos días después, el 9 de julio de 1938, se dictaba una Orden por la que se creaba una Comisión para el estudio y ordenación de los ferrocarriles españoles y su coordinación con los transportes por carretera, justo como se titularía la Ley de 1941. Desde las primeras líneas se hablaba de la existencia del problema ferroviario, nunca resuelto y agravado por la guerra, al que era preciso buscar soluciones para aplicar cuando finalizase la confrontación. En su primera composición no figuraba ningún representante de las compañías. La queja de estas no se hizo esperar y desde el Ministerio de Obras Públicas se admitió un representante de Norte, de MZA y de Oeste-Andaluces. Los trabajos de esta Comisión se iniciaron el 14 de septiembre de 1938 y se solicitó de los representantes de las compañías informes sobre cinco cuestiones concretas: la posibilidad de unificar todos los aumentos de tarifas aprobados con anterioridad; la coordinación con la carretera; el modo de materializar la inspección de las compañías por el Estado; el funcionamiento de las Juntas de Detasas –para las reclamaciones– abarcando los servicios por carretera, y las modificaciones a introducir en la ley de Policía de Ferrocarriles. Ignoro si los representantes del Estado recibieron otros cometidos, pero desde luego los encargados a los ferroviarios eran de relativo interés en comparación con los objetivos fijados en la constitución de la Comisión en el artículo segundo: «estudiará la situación de los servicios ferroviarios desde el punto de vista técnico, económico y comercial, las posibilidades de conciertos entre el Estado y

las empresas, la estructuración del porvenir y las bases para un plan de mejora y ampliación de la red existente»²²⁷. Todo induce a pensar que, desde el Estado, quisieron obviar las dificultades que tenía la negociación con las empresas en los temas de fondo, que era el fin para el que se había creado esa Comisión, primero lo intentaron apartándoles de la Comisión y, como esto falló, les otorgaron misiones poco importantes.

El año siguiente, 1939, conocerá algunas medidas del máximo interés, alguna de las cuales es probable que fuera fruto del trabajo de la citada Comisión. Una Orden de 20 de abril creaba la Rama de la construcción y reparación de material móvil ferroviario²²⁸. Esta tenía varias particularidades siendo la primera su dependencia del Ministerio de Industria y Comercio y no del de Obras Públicas, ni tampoco de las empresas. Se las desposee así de algo que hasta ese momento les había sido propio, con lo que ello significa de ir vaciando de contenido su gestión, en una cuestión de la que, siempre que dispusieron de recursos, se mostraron activos defensores, escogiendo cuáles debían ser las empresas suministradoras de material, disponiendo de sus propios talleres de reparación, la participación y presencia en los Consejos de Administración de las casas nacionales de suministros de material ferroviario. La segunda de las particularidades era que entre las personas que formaban parte de la llamada Rama, no figuraba ningún representante de los concesionarios.

Tras esta, llegó la Ley de 8 de mayo de 1939 estableciendo un «régimen provisional». Su redacción, breve, sobria y autoritaria daba lugar a muy pocas interpretaciones²²⁹. Para Bermejo con ella, «la nacionalización ferroviaria cobraba un nuevo impulso»²³⁰. A decir verdad, los términos que utiliza este autor son demasiado suaves, pues el gobierno recordaba en la exposición previa de la ley, con los mismos argumentos que ya habían utilizado sus predecesores durante la República, que las aportaciones del Estado y las que debían llegar para proceder a la recuperación de los servicios, hacían necesaria su intervención en la explotación y la iniciativa en el desarrollo de los transportes. Para Wais, el gobierno, teniendo decidido el rescate, lo habría planteado en dos fases que después se convertirán en tres. La primera consistía en la incautación de las líneas con el objeto de garantizar la explotación ferroviaria –se refiere a la Ley de 8 de mayo–, y después vendría la resolución de derecho para indemnizar a las compañías, la segunda fase de Wais, con la Ley de 1941²³¹. Esta Ley de 1939 se componía tan sólo de cuatro artículos. En el primero se decía que, hasta el establecimiento del Estatuto definitivo, Norte, MZA y Oeste-Andaluces estarían regidas por un Consejo Directivo cada una²³².

²²⁷ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 263-269.

²²⁸ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 277-278.

²²⁹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, pp. 278-279.

²³⁰ Bermejo (1975), p. 125.

²³¹ Wais (1974), p. 645.

²³² Este consejo estaba compuesto por un Director nombrado por el Gobierno, dos representantes del Ministerio de Obras Públicas, otros tres propuestos por los ministerios de Industria y Comercio, Hacienda y Defensa Nacional y, finalmente, por dos representantes de la compañía respectiva nombrados entre la propuesta de seis que ella hubiera formulado. Muñoz (1993a), p. 94, opina que esta composición estará presente con posterioridad a la hora de diseñar los órganos directivos de Renfe y del sistema ferroviario.

El artículo segundo establecía que el régimen de explotación seguiría siendo el de Empresa, pero sería el Consejo Directivo quien desempeñaría las funciones de dirección y gerencia, reemplazando a los órganos de dirección y Consejos de Administración que se disolverían. El artículo tercero creaba la Junta Superior de Ferrocarriles, en sustitución del Consejo Superior de Ferrocarriles. Esta Junta tendría, en la preparación del Estatuto definitivo, su principal misión y estaría compuesta básicamente por los miembros de estos consejos además de los jefes de todas las Comisarías del Estado en ferrocarriles, el jefe de Transportes por Carretera y el director nacional del Sindicato de Transportes, la presidencia le correspondía al ministro de Obras Públicas y la vicepresidencia al jefe del Servicio Nacional de Ferrocarriles. El último artículo facultaba al Ministerio de Obras Públicas para dictar las órdenes complementarias necesarias para el cumplimiento de la ley. Un decreto del 29 de mayo nombraba los respectivos consejos directivos. Los directores, nombrados por el gobierno, para Norte, MZA y Oeste-Andaluces eran: Javier Marquina y Borra, Juan Barceló y Marcó y Carlos Botín Polanco. Por parte de las empresas y con el mismo orden anterior, fueron elegidos: José Moreno Ossorio y José Luis de Goyoaga, José Navarro Reverter y Eugenio Espinosa de los Monteros, y Wenceslao González Garra e Ignacio Soler Damians, quienes formaban parte de los desaparecidos Consejos de Administración, aunque deberían ser aceptados en Junta General de Accionistas cuando estas se reunieran²³³. Es lástima no conocer el funcionamiento de estos consejos y el papel que pudieron representar en ellos los representantes de los todavía concesionarios. Otro aspecto llama la atención y es el abandono a que se vio sometido el resto de las empresas ferroviarias quienes, viendo como se actuaba con las grandes, es probable que optasen por la negligencia y desinterés en el desempeño de su actividad económica, al no disponer tampoco de recursos para hacer nada.

En la práctica las empresas ferroviarias habían dejado de existir. En mi opinión esta es la lectura que debe hacerse de la Ley. Como recuerda Muñoz, sólo restaba para que se constituyese un sistema ferroviario plenamente público, la definitiva titularidad estatal del patrimonio concesional²³⁴. Aunque Muñoz retrasa este último paso al momento en que se publicó la ley de 24 de enero de 1941, también por la vía de los hechos se había alcanzado la casi plena titularidad del patrimonio público con anterioridad²³⁵. El 25 de agosto de 1939 se aprobó el nuevo reglamento de dirección, administración y gerencia de estas tres compañías de acuerdo con la Ley del 8 de mayo. En él, entre otras cosas, se daban al Consejo «los más amplios poderes» sobre los bienes que integraban el patrimonio de las compañías, «sin excluir las reservas en metálico, valores o inmuebles o de cualquier otra clase, que no hayan sido repartidas a los accionistas, aunque no se hallen afectas a la comunidad con el Estado ni entren a determinar el valor real de los establecimientos y no estén, por consiguiente, sujetas a la reversión conforme al

²³³ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. III, p. 279.

²³⁴ Muñoz (1993a), p. 95.

²³⁵ Quizá, y perdóneseme la inmodestia que pueda suponer lo que voy a decir a continuación pero lo hago para dar más fuerza a estas líneas, estas interpretaciones a la legislación publicada en 1939 sean mi principal aportación en este capítulo. Por la vía de los hechos la nacionalización ya se había llevado a efecto en 1939, al poco tiempo de finalizar la lucha armada, lo cual refuerza más aún el que la idea estaba pensada y decidida con anterioridad.

Estatuto de 1924»²³⁶. Nunca antes se había llegado tan lejos. En ocasiones la redacción del artículo puede resultar algo confusa, pero hasta las reservas constituidas con recursos no repartidos a los accionistas quedaban para la gestión de los nuevos Consejos gubernamentales. Insisto, pues es uno de los aspectos que hemos tenido ocasión de seguir a lo largo de las diferentes negociaciones estudiadas en capítulos anteriores, que nadie había llegado a tanto. Después de todo esto ¿podría resultar extraño que las cotizaciones de los títulos de las compañías descendiesen más aún? ¿Podrían considerarse, por tanto, políticos los cálculos de valoración de unos títulos en los que se tienen en cuenta las cotizaciones de estos años? He de decir que no tengo respuesta para estos interrogantes. Puede ser más o menos cierto que las compañías ferroviarias valían poco, ya he manifestado lo difícil que resulta valorar determinados aspectos, pero en la situación en que quedaron al final de la guerra, y no sólo por las destrucciones que esta ocasionó sino sobre todo por la autoridad de la intervención estatal, bien podían haberse descapitalizado por completo desde 1939 hasta 1943; habían transcurrido casi cuatro años, margen suficiente de tiempo para lograrlo. Como carecemos de fuentes, a partir de aquí todo se reduce a cábalas y desconozco cuáles fueron los motivos de fondo que llevaron al gobierno a actuar así, las reacciones de los extinguidos Consejos de Administración ante esta Ley y las del mercado.

En este reglamento se establecían las normas de funcionamiento interno de los Consejos, se marcaban las competencias de los distintos cargos y se concretaba, en el artículo 21, que la iniciación del régimen del 8 de mayo debía tener reflejo en la contabilidad para diferenciarlo del período anterior. Este dato es suficiente para poder certificar que estos Consejos efectivamente entraron en funcionamiento, ya que los últimos balances disponibles para Norte y MZA, reflejan sus estados de cuentas a fecha respectivamente de 4 de junio y 31 de mayo de 1939. Las Juntas Generales de Accionistas también veían cercenadas sus funciones, sólo podían reclamar a los antiguos Consejos por su actuación hasta el 8 de mayo. A partir de esta fecha, los nuevos Consejos Directivos les podían convocar con carácter extraordinario si lo estimaban conveniente y sólo para tratar los asuntos comprendidos en el orden del día²³⁷.

La Junta Superior de Ferrocarriles obtenía su reglamento el día 8 de septiembre de ese año. Su principal cometido era el de estudiar «el régimen definitivo de los ferrocarriles españoles y, en cuanto se relaciona con él, del transporte en general»²³⁸, este hecho justifica sin duda la monumental obra que he utilizado recurrentemente en la redacción de este trabajo, seis volúmenes recopilatorios de legislación nacional y de otros países sobre el ferrocarril, desde la que realizara Cambó hacia 1918²³⁹. En ese cometido su función era la de asesorar al gobierno, a quien correspondía la potestad ejecutiva.

²³⁶ Artículo 4º del Reglamento de 25 de agosto de 1939.

²³⁷ Artículos 24.3 y 28.

²³⁸ Artículo 2º del Reglamento de la Junta Superior de Ferrocarriles, 8 de septiembre de 1939.

²³⁹ Me refiero a los *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario*, que coordinaron los entonces ministro de Obras Públicas y director general de ferrocarriles, respectivamente, Alfonso Peña Boeuf y Gregorio Pérez Conesa, ambos Ingenieros de Caminos.

Sobre el rescate definitivo y la valoración de las empresas se dictaron dos leyes que resultan fundamentales: la ley de 24 de enero de 1941 de ordenación ferroviaria y de transportes por carretera, y la de 27 de febrero de 1943 de conversión de acciones y obligaciones en deuda pública²⁴⁰. En teoría la primera de ellas tenía asignada la doble misión de evaluar el rescate y rescatar para corresponder con los concesionarios. La realidad jurídica será diferente dado que la indemnización no llegará hasta 1943 y la ausencia de documentación interna de los concesionarios y de la extraoficial, limita la interpretación de lo acontecido en este breve período.

Para un análisis jurídico de esta cuestión, la obra de Bermejo es básica²⁴¹. La definición jurídica precisa de lo que supuso para los concesionarios la ley de 1941 posee menos interés para los historiadores y se discrepa sobre si se trató de un rescate –como decía la Ley–, de una nacionalización o de una expropiación forzosa. Bermejo en diversas ocasiones se inclina más bien por el carácter de expropiación que tuvo la ley de ordenación ferroviaria. Resulta del máximo interés la contraposición que plantea entre las dos leyes de 1941 y 1943²⁴². Es completamente lógico y razonable, que los concesionarios trataran de lograr el máximo del Estado si este quería desposeerlos de su patrimonio concesional e igualmente lógico era que el Estado defendiese sus bazas para aminorar los costes del rescate o expropiación. Muñoz por tanto tiene razón e igualmente la tiene Artola. Veamos por separado ambas leyes, pero siempre teniendo presente que cuanto se refiere en la ley de 1941 a la valoración del patrimonio concesional no tuvo ninguna repercusión y lo único que prueba es la disparidad de planteamientos entre el Estado y las compañías, ¿quién fue más justo en su valoración? Me parece que es cuestión secundaria más aún en este punto concreto en el que no se siguió la ley.

5.1. La Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera. 24 de enero de 1941

Bermejo se lamenta de que se ignore el grado de participación de los concesionarios en las actuaciones previas al rescate de 1941. Así es. De igual forma que para otros proyectos siempre se disponía de alguna noticia, por breve que fuera, que ilustrara el parecer de las empresas sobre el significado de la legislación e incluso se sabían las gestiones realizadas para negociar la redacción de las bases o artículos que lo constituían, esta ley la conocemos –al menos por ahora– en el momento de su publicación. Desde el punto de vista de la Historia Económica tanto esta como la de 1943 tienen gran interés, pero por motivos diferentes.

²⁴⁰ Publicadas respectivamente en Boletín Oficial del Estado nº 28, del 28 de enero de 1941 y B.O.E., nº 60 de 1 de marzo de 1943.

²⁴¹ Bermejo (1975), pp. 131-187. Se corresponde con toda la parte tercera: *La Nacionalización ferroviaria de 1941: definitiva consolidación del sistema de propiedad y gestión públicas en los ferrocarriles*. Extenso pero muy claro y de consulta obligada para estudiar este problema. Es evidente que por falta de formación jurídica se me han podido escapar muchas cuestiones.

²⁴² Esta cuestión se aborda en la parte cuarta en donde trata de la naturaleza jurídica de Renfe.

Esta Ley estaba compuesta por cinco capítulos y 18 bases, además de la Exposición de motivos inicial. El primer capítulo se refería a los Ferrocarriles de ancho de vía normal, bases 1ª a 4ª. El segundo se dedicaba a los ferrocarriles de vía de ancho inferior al normal español, de servicio público, bases 5ª a 7ª. El capítulo tercero trataba sobre los transportes mecánicos por carretera, bases 8ª a 10ª. En el capítulo cuarto se creaba la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, bases 11ª y 12ª. El capítulo quinto contenía las Disposiciones complementarias, bases 13ª a 18ª. Como es lógico aquí no estudiaré toda la Ley, sino cuanto afecte al ferrocarril de ancho normal. Esta ley tiene enorme interés para la Historia Económica por la regulación del transporte terrestre que se intentaba y por la nueva organización del ferrocarril con la creación de la Renfe. Desde el punto de vista jurídico los puntos de interés pueden ser otros, como por ejemplo las discusiones a que me he referido más arriba, en cualquier caso todo es útil cuando aporta algo de luz. Bermejo acierta a distinguir que el problema de la consolidación plena de la propiedad pública de los ferrocarriles, además de la complejidad que ofrece la determinación del régimen de explotación de los patrimonios rescatados, presentaba otra faceta que era la determinación del valor de los patrimonios concesionales de los que eran propietarios, a consecuencia de revertir al Estado antes del plazo fijado²⁴³.

En esta Ley no es necesario detenerse en explicar lo que sí tenía pero no se ejecutó. A mi modo de ver no sirve sino para complicar más las cosas. Por lo que al ferrocarril de vía ancha se refiere, esta Ley creó la Renfe, trató de ordenar la explotación ferroviaria desde una fórmula diferente a la empleada desde entonces y supuso para el Estado, desde un punto de vista jurídico, la recuperación de unas concesiones realizadas a particulares desde 1848. Pero poco más y, en concreto, aunque sí se había fijado el modo como se indemnizaría por todo ello a los concesionarios, los artículos concernientes a este punto fueron rectificadas por otra Ley posterior. Esto explica el riesgo de unir o confundir las dos leyes. Puede objetarse que es necesario conocer la valoración que se hizo de las empresas en 1941 para, calculando la diferencia del coste que supuso hacerla conforme a la Ley de 1943, estudiar algunas posibles interpretaciones, pero cuando se demuestra que en los cálculos y lecturas de la ley, hay algunos que benefician a quien en este caso era todopoderoso aparato estatal, la comparación no sirve porque se calculó mal en favor del Estado y, por eso, merece más la pena separar las leyes, aclarar el contenido de cada una e intentar saber si el valor que se dio a las acciones y obligaciones ferroviarias en la Ley de 1943 fue o no justo.

En la Ley de 1941, las referencias, expresas o tácitas, al Estatuto de 1924 eran continuas. Muchos de los términos que en ella se emplean ya fueron aclarados y definidos en el capítulo tercero de este trabajo y será importante refrescarlos. En el preámbulo de la misma se justificaba la decisión del rescate a partir de causas remotas derivadas del sistema de concesión, que se veían agravadas en las circunstancias del momento por las «cuantiosas aportaciones efectuadas por el Estado,... la situación económica en que se encuentran las compañías, las condiciones precarias en que se desenvuelve el tráfico y la desordenada y arbitraria concesión de numerosas líneas de

²⁴³ Bermejo (1975), p. 132. Más adelante, en la página 139, advierte que existen dos cuestiones problemáticas en relación con el sistema concesional: «la cuestión de la *naturaleza jurídica del título concesional* y la cuestión de la *naturaleza de los bienes* que integran o estaban afectos a la concesión».

transportes por carretera». Líneas más adelante se insistía en el lamentable servicio que el público padecía y en la carencia de capacidad económica de las compañías para realizar la transformación que imponían los adelantos técnicos. Se esgrimen, por tanto, razones de utilidad, de servicio público y económicas, en una coyuntura muy difícil marcada por la necesidad de restaurar la normalidad en todas las actividades, que iba a justificar la recuperación de las concesiones ferroviarias ante la incapacidad de los concesionarios particulares. Por ello se había batallado en épocas anteriores sin éxito, y se iba a obtener ahora de modo rápido con la norma jurídica de más alta fuerza en ese momento: la Ley, ya que «el rescate configurado inicialmente en el marco general de la concesión ferroviaria como una cláusula o condición de esta, adquiere, sólo por consecuencia del revestimiento formal de la Ley de 1941, su categoría de *modus* jurídico-público con perfiles propios y sustantivos. Su efecto más inmediato será así la incontrolabilidad (sic) jurisdiccional»²⁴⁴. Cobra más fuerza la idea de la indefensión de las compañías a la que aludía y la consecuente capacidad gubernamental para desvalorizar a las empresas y para actuar sin barreras de ningún tipo: el gobierno no estaba amenazado por ningún control.

En la Base primera se decía textualmente que se adelantaba «al 1º de febrero de 1941 la consolidación de la plena propiedad por el Estado (de la concesión), entrando éste el indicado día en el goce de dichos ferrocarriles», es decir el objeto rescatado, en primer término, era la concesión. Inmediatamente, en la segunda Base, se enumeraba lo que comprendía ese rescate. Ello se resumía con el concepto de *valor real del establecimiento* del concesionario acuñado en el Estatuto, cuanto lo constituyera, era rescatado²⁴⁵. Bermejo considera que esta Base es de una fuerte imprecisión terminológica, y puede que así sea desde el punto de vista jurídico con los consecuentes problemas que pudieran derivarse de ello, pero esto no era obstáculo precisamente por el carácter de incontrolable que se había dado a la decisión. La realidad, lo que se daba a entender, es que pasaba a manos del Estado todo aquello que antes había estado en las de los concesionarios salvo: las concesiones mineras; las reservas en metálico o valores, siempre que se hubieran constituido con beneficios no repartidos; los terrenos

²⁴⁴ Bermejo (1975), p. 159.

²⁴⁵ Para calcular dicho valor, y transcribo lo que dije en el capítulo tercero, se efectuarían dos evaluaciones. En la primera se determinarían: A) «las cantidades efectivamente invertidas por el concesionario en la construcción, adquisición, ampliación y mejora de sus líneas, (...) en buen estado de conservación». B) «el inventario valorado, por su coste de adquisición, del material móvil que se encuentre (...) en buen estado de servicio, así como (...) de cuanto esté destinado a la explotación o administración de la línea o red: terrenos, edificios, obras, oficinas con sus ajuares, talleres con sus máquinas e instrumentos, materiales, acopios, contratos de suministro y derechos de otra índole y» C) «El metálico afecto a la explotación normal y el saldo de los créditos activos y pasivos que, previa depuración, resulte de la misma». La segunda cantidad se obtenía capitalizando «al 4,25 por 100 el promedio del producto neto obtenido en la línea o red durante los últimos quince años». Para realizar este cómputo debían incluirse en los productos brutos las cantidades fruto del recargo del 15 por 100 sobre las tarifas y las sumas anticipadas por el Estado para atender los aumentos de sueldos y salarios del personal. No se admitirían productos netos superiores a los de los promedios que surgiesen de calcular los productos netos de dos quinquenios, a elección de las empresas, anteriores a 1919. Una vez que se fijaban esas dos cantidades como valor real, se consideraban límite mínimo y máximo del valor real del establecimiento del concesionario. Entre esos límites se fijaba la cuantía del valor real del establecimiento sin precisarse el modo. La Ley de 1941, al ordenar el rescate, decidió que fuese la cifra máxima la única que contase para la indemnización.

declarados sobrantes no obtenidos mediante expropiación forzosa o que antes de la concesión fueran del Estado o de dominio público y el metálico afecto a la explotación e incluido en el *valor real del establecimiento* al iniciarse el régimen del Estatuto, si la empresa al ingresar en él hubiera aceptado que su importe no figurase en el capital sujeto a amortización, que era –como se recordará– el otro modo de contabilizar esas sumas, por otra parte pequeñas.

La figura del rescate iba a convertir una propiedad particular en propiedad pública: como señala Bermejo, «desde la perspectiva jurídica, esta transferencia tiene lugar coactivamente, es decir, sin que exista voluntad concorde entre el sujeto activo y el sujeto o sujetos pasivos de la relación jurídica primaria que el rescate supone»²⁴⁶. A continuación, y dentro de la Base segunda, se estipulaban las fórmulas que se emplearían en los cálculos de los plazos del tiempo que restaba a los concesionarios para la reversión natural de sus concesiones y para calcular las cantidades que abonaría el Estado en cada uno de esos años en concepto de rescate de la concesión, en definitiva, el sistema de evaluación. De nuevo surgen singularidades en este sentido. Como muy bien aclara Bermejo, la Ley de 1941, precisamente por ser Ley, hizo que al rescate ferroviario realizado, no le fuesen aplicables las reglas previstas para el rescate de ferrocarriles en etapas anteriores. Por eso, este autor prefiere utilizar el término de expropiación forzosa mejor que el de rescate. Si era expropiación, esta figura tenía su propio régimen jurídico, la Ley expropiatoria de 13 de agosto de 1879, pero tampoco se utilizó, sino que se empleó, en palabras de Bermejo, un régimen singularísimo. Lo denomina así porque, de una parte el órgano encargado de llevar a cabo la evaluación, la Junta Superior de Ferrocarriles, también había intervenido previamente en la formación de la voluntad del Estado rescatante de forma decisiva. Él apunta también que es singular porque en la Junta Superior estaba representada la propiedad, pero esto no era así, ya que los representantes de las compañías en la Junta eran los directores, pero, no lo olvidemos, estos habían sido nombrados por el gobierno tras la Ley del 9 de mayo de 1939 y no tenían nada que ver con los antiguos concesionarios. De otra parte también le resulta curioso y significativo el hecho de que el órgano mediador y teóricamente imparcial en las posibles controversias derivadas del rescate era un órgano inserto y dependiente de la propia estructura del sujeto rescatante, puesto que, una vez realizado el cálculo de la anualidad indemnizatoria por la Junta Superior de Ferrocarriles, cada concesionario pondría en conocimiento del Ministerio de Obras Públicas si aceptaba o rechazaba la evaluación de la Junta, en caso contrario presentaría su propia evaluación ante la Junta (Base tercera)²⁴⁷. Tras el informe de esta y el del Consejo de Obras Públicas en pleno, el gobierno dictaría la resolución definitiva, previa audiencia del Consejo de Estado. Y concluye Bermejo «de este modo, parece fuera de toda duda que el expropiante se constituye a la vez en órgano decisorio del precio de la expropiación». Estas líneas prueban, una vez más, la indefensión de las compañías, acentuada por el hecho ya señalado, y que no percibió Bermejo, de que en la Junta Superior no existió

²⁴⁶ Bermejo (1975), p. 177. Esto lo dice el autor aun desconociendo la postura de los concesionarios en relación con la elaboración de la Ley. No es malo insistir en que será muy difícil llegar a averiguar la postura de estos, pues en 1939 otra Ley les había hecho abandonar sus funciones, las posibilidades de su actuación conjunta es presumible pensar que quedaron muy mermadas, lo cual acentúa ese carácter coactivo que reflejaba Bermejo y la indefensión que vengo sosteniendo.

²⁴⁷ Disponemos de la *Evaluación pericial presentada por MZA a la Junta Superior de Ferrocarriles*.

representación de la propiedad, sino de las compañías, quienes habían visto suplantados sus órganos de dirección y gestión²⁴⁸.

El plazo medio de reversión de las concesiones se determinaría por el cociente de la suma de los productos de la longitud de cada línea concedida por el número de años que faltasen para el vencimiento de la concesión –contado desde la fecha señalada para terminar la construcción, sin prórroga alguna–, dividida por la longitud total de las líneas del conjunto de las concesiones²⁴⁹.

$$\text{p.m.r} = \frac{(a_1.l_1) + (a_2.l_2) + \dots + (a_n.l_n)}{l_n}$$

Lo siguiente que se determinaba era lo que habría que descontar, a los efectos de los cálculos de las anualidades a pagar, como consecuencia del incremento de los productos netos logrados durante los años de vigencia del Estatuto ferroviario. Para ello se estableció que se considerarían como capitales y valor real de los concesionarios, los que se habían fijado en la Real Orden de admisión en aquel régimen, con el objeto de diferenciar la proporción del capital del concesionario, del aportado por el Estado²⁵⁰.

Una vez realizada esta apreciación ya se concretaba el modo de calcular la anualidad del rescate o expropiación. Mientras el texto de la Ley resulte claro procuraré ceñirme a él. «La anualidad del rescate comprenderá dos sumandos, uno que corresponde a la renta obtenida de las concesiones respectivas en el período anterior al rescate de las mismas, y otro que evalúe el incremento de la expresada renta durante los años en que deba abonarse la anualidad del rescate. El sumando correspondiente a la renta de las concesiones con anterioridad al rescate se determinará tomando el promedio de los productos netos del tráfico durante los quince años comprendidos desde 1º de enero de 1921 a 31 de diciembre de 1935»²⁵¹. En esencia no se trataba de nada nuevo sobre lo que ya había previsto la Real Orden de 31 de diciembre de 1844 o lo que fijase el Estatuto de Primo de Rivera, pero sí se sustituían los cinco años habituales por quince y, además, no se tomaban los inmediatamente anteriores al rescate, esto último a causa de la guerra. Sin embargo sí se tuvieron en cuenta esos años en la determinación del plazo medio de reversión. El cálculo del primer sumando –en que se consideraban los productos netos del tráfico– se efectuaría dividiendo el total de los productos netos obtenidos en esos 15 años, entre la suma de las unidades de tráfico, es decir, la suma de las relaciones viajeros-kilómetros y toneladas-kilómetros, transportados en esos años. El

²⁴⁸ Bermejo (1975), pp. 177-179. Resulta sorprendente que ninguna de estas aclaraciones tenga reflejo en la obra de Muñoz.

²⁴⁹ Es transcripción de lo recogido en la base segunda, me ha parecido más claro que el modo en que compone Muñoz (1993a), p. 112 este mismo texto. Las concesiones otorgadas a perpetuidad, se consideraban concedidas por 99 años cuya cuenta se iniciaba, para las empresas adheridas al Estatuto, en la fecha en que hubieran sido admitidas, y para las no adheridas al Estatuto, desde la fecha de esta Ley de 1941. En la fórmula que en el texto sigue a continuación y que está tomada de la confeccionada por Muñoz, **l** representa la longitud de una línea y **a** los años que faltaban para el vencimiento de la concesión; **ln** representaría la longitud total del conjunto de la concesión.

²⁵⁰ Dichas cantidades quedaron reflejadas en el cuadro 1 del capítulo tercero.

²⁵¹ Base 2ª, párrafo cuarto de la Ley de 24 de enero de 1941.

resultado constituía el producto neto en el transporte de la unidad de tráfico, al que había que multiplicar el incremento medio anual del número de unidades transportadas. Una vez hecho esto, este incremento medio anual de utilidades sería computable a cada uno de los años fijados al calcular el plazo medio de reversión de las concesiones de una empresa, a su vez, estas cantidades se capitalizarían al interés legal hasta la fecha de reversión²⁵². El importe global de esa capitalización produciría una anualidad fija que se correspondería con el incremento medio de rentabilidad o de beneficio anual y, por tanto, el segundo sumando de los dos que forman la anualidad del rescate²⁵³. A continuación venían las rebajas a dicha anualidad. En primer lugar debían deducirse los incrementos obtenidos por la elevación de tarifas aprobada en diciembre de 1918. En segundo lugar los saldos pendientes de liquidar como consecuencia de los anticipos otorgados en 1920 para completar y aumentar los salarios laborales. Además debía deducirse una cantidad –que una vez más determinaba el gobierno– por el deficiente estado de las líneas, material y dependencias, extremo verdaderamente curioso toda vez que una Ley de 9 de septiembre de 1939 había creado un Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional referido a los propietarios de fincas urbanas dañadas por la guerra²⁵⁴. Además, una vez atendidas las obligaciones financieras, de lo que pudiera restar de anualidad había que deducir los importes de los anticipos recibidos del Estado por cada compañía. En su párrafo noveno aclaraba que estas anualidades, cuyo fin era sustituir el disfrute de la concesión, quedaban afectas a las hipotecas en favor de los obligacionistas y al pasivo restante.

En el estudio efectuado por Muñoz se aprecia un sobresaliente esfuerzo por clarificar el significado de la Base segunda, una vez que ya ha aludido a la radical transformación de criterios que supuso la ley de 1943. He ido planteando algunas opiniones contrarias a las suyas. Reconoce que el Estado, en algunas ocasiones, por ejemplo a la hora de determinar el incremento medio de las unidades de tráfico, utilizó la legislación en su provecho. Aunque nada más sea porque uno de los sumandos que intervenían en la fórmula para la fijación de las anualidades a pagar a los concesionarios se haya descubierto que estaba intencionadamente mal calculado, esto podría invalidar las comparaciones –si se hicieran– de lo que costó al Estado el rescate en 1943 y lo que hubiera costado de haberse realizado conforme a las estimaciones de la Ley de 1941, y, finalmente, esto permite desconfiar de forma sistemática de los cálculos realizados por el Estado con la Ley de 1941, y a ponernos, aunque sólo fuera afectivamente, del lado de los concesionarios, quienes, cuando menos, estuvieron indefensos ante la legislación dictatorial aprobada desde mayo de 1939²⁵⁵. Más adelante se verán algunas otras imperfecciones.

Las condiciones eran realmente duras, es probable que las más duras entre todas las estudiadas y, sobre todo, al antojo de las decisiones gubernamentales en muchos puntos

²⁵² Por Ley del 7 de octubre de 1939 se había fijado en el 4 por 100.

²⁵³ Base 2ª, párrafo quinto de la Ley de 24 de enero de 1941. Aparece muy simplificado en la obra de Muñoz y el texto de la Ley resulta enrevesado, complejo de entender y con más matices de los aludidos en dicha obra.

²⁵⁴ Boletín Oficial del Estado, 11 de septiembre de 1939, nº 254.

²⁵⁵ Muñoz (1993a), pp. 122 y 131.

y sin esperanza de que, de la expresión de su falta de conformidad, cupiera alguna posibilidad de remedio. Resulta todo tan brutal, que tal medida sólo cabía dentro de un gobierno dictatorial en sus primeros compases y con ganas de ofrecer algunos golpes de efecto sobre la extensión de su poder, golpe probablemente mal calculado en los resultados, lo cual podría explicarnos la rectificación de 1943; aunque tal rectificación, por la ausencia de información, deja sumisos a los investigadores en un mar de dudas para clarificar lo sucedido, además de hacer imposible la valoración sobre la justicia o injusticia de dicha rectificación, pues, en mi opinión, no sirve comparar las cotizaciones de los títulos en los últimos años dado lo turbulento de los mismos, con las que se ofrecieron en la Ley.

La Base tercera trataba de los plazos que existían para todo este trámite. También se decía que para las compañías deficitarias la valoración se realizaría por estimación pericial, pero sin especificar el modo.

Por fin, la Base cuarta creaba la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles «para hacerse cargo de los que rescatase el Estado y explotarlos, en régimen de Empresa industrial, juntamente con los de vía ancha propiedad de aquél». Tendría personalidad jurídica propia y distinta de la del Estado, disfrutaría de autonomía administrativa y estaría regida y administrada por un Consejo de Administración, con plena responsabilidad ante el gobierno.

Sólo restaría, simplemente como mera referencia informativa, introducir los resultados que se obtuvieron al plasmar en números el contenido de la Base 2ª de la Ley²⁵⁶. Muñoz reconoce en diversas ocasiones que los organismos estatales optaron siempre, en los lugares en que la Ley era ambigua, por la forma más restrictiva de valorar, es decir que esta Ley no es sospechosa de un posible entendimiento entre el capital y el gobierno y, como vengo diciendo, tampoco sirve por completo para comparar sus resultados con los de 1943. Después de todo ¿cuántos accionistas y obligacionistas habrían aguardado hasta 1943 para desprenderse de sus títulos? No lo sé, pero creo que hay que considerar la posibilidad, primero de su pérdida de valor, y segundo que quienes los conservaron salieron ganando comparativamente a la situación de esos títulos en 1941, pero desde luego que sus expectativas no se habrían satisfecho.

El Cuadro 26 permite algún otro comentario. A las columnas empleadas por Muñoz cabe exprimirlas más información en la línea argumental que he empleado. Dado que el Consejo de Estado era el órgano de reclamación y, aunque gubernamental, podría considerársele como el más autónomo e independiente de todos, dejando a un lado las empresas claro está. Me pareció sugerente calcular las diferencias entre las anualidades finalmente aprobadas y las valoraciones de aquel organismo. Como puede observarse, salvo en dos casos, todas las anualidades finales fueron inferiores a las aceptadas en el Consejo de Estado y estas diferencias son especialmente abultadas en el caso de las dos grandes compañías. Cabe aún otra consideración que, por conocer los datos sólo para las dos grandes y por problemas de espacio, no tiene constancia en el cuadro y son las diferencias enormes que existen, de nuevo en contra de las dos grandes, entre las

²⁵⁶ Sobre la aplicación concreta del rescate véase Muñoz (1993a), vol. 1, pp. 116-139 y vol. 2, p. 3-118.

estimaciones de las pérdidas como consecuencia de la guerra y lo que se dedujo en concepto de demérito. Para Norte, como se vio en el cuadro 24, mientras las pérdidas de guerra se evaluaron en 173 millones de pesetas, la valoración del demérito realizada por el gobierno alcanzó los 317, la diferencia son 144,1 millones de pesetas. En MZA la diferencia fue mayor, si los cálculos de las pérdidas de guerra alcanzaban los 102 millones, la valoración del demérito ascendió a 284,5, con lo que se llegó a 182,3 millones. Se puede argumentar que, en efecto, el demérito no sólo valoraba las pérdidas de guerra, pero parece un poco excesivo que, con la diferencia, prácticamente pudieran volverse a pagar los destrozos de otra guerra.

CUADRO IV. 26 DIFERENTES ESTIMACIONES EN EL CÁLCULO DE LA ANUALIDAD DEL RESCATE. (PESETAS)

EMPRESAS	COMPAÑÍA		JSF		CONSEJO DE ESTADO		M.O.P.	EVALUACIÓN PERICIAL	M.O.P.	VALOR BRUTO	DEDUCCIÓN POR DEMÉRITO	VALOR BRUTO FINAL	ANUALIDAD FINAL (F)	DIFERENCIA DE (F) CON CONSEJO DE ESTADO
	1º DETERM.	2º DETERM.	1º DETERM.	2º DETERM.	1º DETERM.	1º DETERM.	2º DETERM.							
Norte	95.798.746		45.287.353		55.384.013	50.749.202		50.749.202	835.398.311	317.445.194	517.953.117	31.462.997	23.921.016	
MZA	85.692.999		38.849.072		47.989.867	44.009.518		44.009.518	764.015.400	284.577.780	479.437.620	27.617.026	20.372.841	
Andaluces	12.491.957		1.750.567		3.289.000	1.750.567		1.750.567	34.571.665	30.187.259	4.384.406	222.009	3.066.991	
Oeste	3.110.354	2.968.545	3.110.354	2.968.545	3.110.354	2.968.545	281.765	281.765	6.317.418	0	6.317.418	281.765	2.828.589	
Alcantarilla-Lorca	703.904		41.442		138.651	96.706		96.706	2.004.628	1.674.993	329.635	73.856	64.795	
Argamasilla-Tomelloso	83.287		61.475		78.057	73.566		73.566	1.732.967	429.635	1.303.332	55.328	22.729	
Baza-Guadix	180.529		55.524		66.101	55.746		55.746	1.221.278	1.332.784	-111.506	0	66.101	
Bilbao-Portugalete	2.413.292		1.622.925		1.961.269	2.049.708		2.049.708	42.604.995	423.494	42.181.501	2.029.333	-68.064	
Central de Aragón	8.690.634	18.427.000	7.964.607	7.165.549	7.437.675	6.777.842		6.777.842	152.190.909	7.432.247	144.758.662	6.446.845	990.830	
Lorca-Baza-Aguilas	1.215.104		92.915		616.020	429.679		429.679	9.156.536	7.039.844	2.116.692	99.328	516.692	
Sevilla-Alcalá-Carmona	114.000		22.640			43.946	19.887	39.775	973.825	486.925	486.900	19.887		
Silla-Cullera	234.730		136.512		170.087	161.993		161.993	3.996.367	0	3.996.367	161.993	8.094	
Soria-Navarra	1.207.471	258.078	73.899	55.189	87.026	55.189	71.829	95.813	2.055.536	514.544	1.540.992	71.829	15.197	
Triano	82.142		82.142		82.142	82.142	76.050	114.075	2.059.917	685.342	1.374.575	76.050	6.092	
Valencia-Aragón	151.100	237.340	20.455	22.226	30.000	22.226	37.500	37.500	763.925	0	763.925	37.500	-7.500	
Villacañas a Quintanar	22.811		22.811	16.525		16.525	7.875	7.875	145.796	0	145.796	7.875		
Villaluenga-Villaseca	263.896	224.060	194.605	58.267	194.605	98.578	56.875	56.875	1.375.259	0	1.375.259	56.875	137.730	
Zafra a Huelva	1.834.283	1.269.368	406.206	345.173		345.173	377.527	377.527	7.786.051	0	7.786.051	377.527		
TOTAL	214.291.239	23.384.391	99.795.504	10.631.474	120.634.867	109.786.851	929.308	107.165.732	1.868.370.783	652.230.041	1.216.140.742	69.098.023	51.536.844	

Fuente: M. Muñoz (1995), pp. 266-267. Respecto a la fuente algunos cálculos están corregidos y se añade la columna final.

Soy consciente de no aportar nada nuevo ni definitivo, pero espero al menos haber colocado sobre la Ley de 1941 el entredicho. No fue perfecta por muchos motivos, pero especialmente no debe seguirse como punto de referencia y comparación sobre el valor de las compañías, de modo muy particular las grandes, las más dificultosas de expropiar y también las de más valor. Las propias diferencias de evaluación entre distintos organismos del Estado son suficientemente significativas como se puede apreciar en el cuadro 27, que se ha elaborado multiplicando las anualidades marcadas como final y como realizada por el Consejo de Estado por el número de años aprobados como pendientes de concesión. De igual modo que hoy se perciben estas diferencias, lo advertirían los concesionarios, para quienes sería este un nuevo argumento con el que presentar batalla, en ocasiones anteriores estas quiebras en la argumentación habían servido como arma arrojada para la defensa de sus intereses.

CUADRO IV. 27 APROXIMACIÓN AL SIGNIFICADO ECONÓMICO DEL RESCATE SEGÚN LA LEY DE 1941 (Pesetas)

COMPAÑÍAS	PLAZO REVERSIÓN	ANUALIDAD FINAL x PLAZO	CONSEJO DE ESTADO x PLAZO
NORTE	27,395	861.928.803	1.517.245.036
MZA	30,230	834.862.696	1.450.733.679
OESTE	57,915	16.318.420	180.136.152
ANDALUCES	39,789	8.833.516	130.866.021

Fuente: Elaboración propia con los datos de M. Muñoz, (1995), pp. 266-267 y 268.

5.2. La Ley de Conversión de acciones y obligaciones ferroviarias en Deuda Pública. 27 de febrero de 1943

Al iniciar el estudio de esta otra Ley hay que hacer un esfuerzo de imaginación y pensar que nada tuvo que ver con la anterior. Este extremo sería exagerar, pero me parece más fácil acercarse habiéndose situado lejos, que alejarse habiéndose colocado al lado. Lo que no es factible, en el estado actual de la investigación, es saber a qué motivos obedeció el cambio²⁵⁷. Por lo tanto habría dos grandes puntos a estudiar: ¿por

²⁵⁷ Aunque larga, por el valor testimonial que tiene, introduzco las anotaciones que recogió Peña Boeuf (1954), pp. 239-241, sobre el problema del rescate y tasación de las compañías ferroviarias: «Para hacer las cosas del modo más justo y equitativo no había más que un texto legal en que apoyarse: el Estatuto del 24. Y si en este cuerpo doctrinal había unos capítulos que hablaban del rescate y de la estimación de tasación todo ello iba en vuelto en una serie de párrafos endiablados en su redacción y, a veces, con tales contradicciones, que la verdadera interpretación era enrevesada y casi caótica. Yo propuse, al principio, una fórmula económica simplista, que tuviera como base las transacciones comerciales hechas a través del tiempo, pero el Consejo de Ministros decidió que se hiciera una valoración de cada línea, teniendo en cuenta todo lo ocurrido desde su origen ¡y aquello fue de una atroz complicación! Dispuse a ese efecto una oficina dentro del Ministerio, en la que formé un cuadro de estudio con ingenieros de Caminos muy distinguidos, otros contables, profesores mercantiles y actuarios; al frente de todos estaba el señor Pérez Conesa, director general, ingeniero sumamente especializado y, presidiendo todos, el subsecretario don Bernardo de Granda, ingeniero eminente de gran historia, y yo, personalmente. Más de doscientas eran las líneas férreas de sucesivas concesiones y a cada una se le hizo una exquisita valoración, teniendo en cuenta las mil vicisitudes por las que, a través del tiempo, había pasado. Todos estos copiosos estudios fueron llevados por mi al Consejo de Ministros, y allí discutidos con verdadero detenimiento. Trece consejos celebramos al efecto, lo que representaba un verdadero agobio de trabajo. El examen de la plus valía, el encaje de los incrementos, el concepto de cada una de las fórmulas en el sentido legal del Estatuto, fueron cuestiones de tal complejidad que, llevadas con rigor, producían abrumadora tarea. Y, por último, después de mucho estudio, surgió una decisión inspirada en las valoraciones de Bolsa, por lo que, en realidad, se volvió al primitivo criterio expuesto por mi, de fórmula simplista, y sin que hubiera sido entonces

qué se cambió la Base segunda de la Ley de 1941? en primer término, y ¿qué diferencias existen, de hecho, entre ambas?

Es probable que en este cambio de criterio para valorar el patrimonio concesional tuvieran que ver las actuaciones de las empresas, pero en qué consistieron estas resulta de momento desconocido²⁵⁸. Ya se decía en el capítulo primero que el Frente Popular en Francia había indemnizado a los propietarios de las concesiones con largueza, aunque profundizaré sobre ello en el próximo apartado; es lógico pensar que, si se argumentaba al régimen de Franco exponiendo cómo había actuado un régimen de izquierdas con el capital privado y cómo lo iba a hacer un régimen que precisamente se había aliado con el capital para derrocar a las izquierdas, esto podría convertirse en razonamiento de valor suficiente²⁵⁹. Esta Ley, de hecho, significó una radical transformación del concepto de rescate seguido en 1941.

En mi opinión con ella se rescató, de hecho, adquiriendo las acciones y obligaciones, una opción que ya había planteado La Cierva en 1921, y por tanto se prescindía de cálculos de anualidades de concesión, de productos de la explotación, etc. El Estado decide simplemente comprar los valores ferroviarios a sus titulares. Como esto constituía sólo una parte, la más importante claro, del valor de la empresa, daba un valor superior al que había concedido el mercado, pero en los años más nefastos de las explotaciones ferroviarias tal y como he expresado con anterioridad. Por otra parte, y así lo señala Artola, esta opción de oferta pública de compra podía tener éxito sin la necesidad de contar con el respaldo de los interlocutores de las empresas. Artola habla de los Consejos de Administración, pero estos habían sido disueltos legalmente el 8 de mayo de 1939, por eso he utilizado el término interlocutores, a pesar de que el gobierno seguía utilizando el de Consejos de Administración; en realidad es lo de menos, el hecho es que eran Consejos sin contenido, sin “administración”. Hasta entonces las Juntas Generales habían estado de modo habitual controladas por los gestores y la oferta del Estado superaba este posible obstáculo. Para Artola, en consecuencia, esta ley representa un ultimátum a los tenedores de títulos ferroviarios ya que si no aceptaban el canje que era voluntario, se convertirían en acreedores de unas sociedades sin objeto social y, en

necesario aquel inmenso trabajo, ¿...?». Los interrogantes son originales del ministro. Con lo que se lleva estudiado, y aunque el entonces ministro no se molestase en perfilar cronológicamente lo que narraba, se perciben con claridad las dos iniciativas legales, la de 1941 y la de 1943, no se ofrece ninguna solución al cambio de planes, pero ni él mismo parecía haberlo comprendido. Líneas más adelante dirá que el rescate se hizo de mutuo acuerdo con las compañías y que a él nunca se le ocurrió, ni remotamente, hacer de la red ferroviaria, ya rescatada y unificada, un organismo estatal, por ser el Estado «malísimo administrador». Lo cual pone de manifiesto que, sobre dos de las cuestiones fundamentales: el pago y el día después, ni siquiera los protagonistas tuvieron las ideas claras. Como anécdota clarificadora de las dificultades documentales que existen para estudiar el período, Peña también cuenta que ante las dificultades para conseguir cobre para la electrificación, se le ocurrió obtenerlo de modo similar a como había obtenido el papel para estudiar todo el plan del rescate, este lo obtuvo haciendo pasta de papel con los expedientes del Archivo del Ministerio y el cobre con las llamadas perras gordas y chicas que habían sido retiradas de la circulación por entonces. ¡Muy alentador!

²⁵⁸ Lo único que conocemos es el informe que dirigió MZA a la Junta Superior de Ferrocarriles en 1941, rectificando los cálculos del plazo medio de reversión y de las anualidades, pero con posterioridad a su presentación, el 28 de mayo de 1941, se habían aprobado las anualidades consideradas finales. MZA (1941), *Evaluación pericial...*

²⁵⁹ Borue y Dubiet (1989), pp. 184-189.

consecuencia, llamadas a desaparecer²⁶⁰. Todo lo cual probaría que sí era cierto que los valores ferroviarios estaban en manos de muchos pequeños inversores que habitualmente no se habían organizado para asistir a las Juntas Generales y que, como argumentaban las empresas en 1935 para defenderse del Estado, había que diferenciar los derechos de los accionistas en el gobierno de la empresa y su ausencia en los de los obligacionistas.

Por otra parte, si el Estado todavía buscaba continuar haciendo lo que le viniese en gana, esta nueva fórmula era mucho más adecuada ya que, para estimar el valor de los títulos, no había necesidad de pensar en ninguna fórmula, ni de calcular estimaciones de futuros incrementos u otros complicados procedimientos que habían dado lugar en otras ocasiones a opiniones dispares; al mismo tiempo hay que contemplar las enormes ventajas que significaba dilatar el pago con el procedimiento de la amortización de la deuda, y sobre todo el no hacerlo en metálico.

Muñoz admite que esta Ley de 1943 vaciaba de valor el proceso de determinación de las anualidades²⁶¹. Y es que, como señala Bermejo, aunque en la ley de 1941 estaba incluida la transmisión de valores de entre aquellos que pasarían a formar parte de los bienes y derechos de la Hacienda Pública, esta no tuvo lugar automáticamente, como sucedió con vías, vagones, talleres, máquinas,... sino con la Ley de 1943, donde se dispuso que esas acciones y obligaciones se canjeasen por títulos de la Deuda pública²⁶². Esta Ley se completó el 22 de marzo de 1943, una vez que ya habían expirado los plazos para hacer el canje, con las reglas para realizar la materialidad de todo el proceso²⁶³. En ella se daba noticia de que la casi totalidad de los tenedores habían aceptado la conversión de sus acciones y obligaciones en Deuda Amortizable al 3,5 por 100. Esta es la única referencia disponible sobre la fase final de este proceso.

Para explicar el cambio de criterios de la Ley de 1943 respecto a la de 1941, Muñoz, disponiendo tan sólo de la lista de los accionistas que participaron en la Junta Extraordinaria de MZA celebrada el 27 de abril de 1941, quiere dejar intuir que fue la fuerza de estas personas la que indujo al cambio. Dice que esa lista «proporciona elementos suficientes para responder a las razones que llevaron al Ejecutivo a comprar las acciones y obligaciones de las compañías»²⁶⁴. Yo no digo que esto no fuera así, sí que digo, y trataré de demostrarlo, que dicha lista proporciona elementos muy insuficientes para sacar esas conclusiones.

En primer lugar, en dicha reunión, que Muñoz dice Ordinaria y fue Extraordinaria, participaron 102.764 acciones de un total de 497.006, es decir, tan sólo el 20,67 por 100; no acudió ningún accionista foráneo, en consecuencia, ningún miembro de la familia Rothschild, quienes sí que habían estado en la de 1940. Por tanto todas las estimaciones,

²⁶⁰ Artola (1978), pp. 444-445.

²⁶¹ Muñoz (1993a), p. 121, donde gráficamente expresa que esta Ley representaba un giro de 180 grados sobre el proceso anterior, que invalidaba todo el mecanismo de la Ley anterior para la obtención de anualidades.

²⁶² Bermejo (1975), p. 194.

²⁶³ Publicadas en el B.O.E. de 23 de marzo de 1943.

²⁶⁴ Muñoz (1993a), pp. 137-139. Repite lo mismo en la postrera publicación (1995), p. 62.

ya de por sí insuficientes con tan sólo una lista de accionistas, lo son más aún al haber sido esta Junta de 1941, la menos concurrida desde 1919. Si lo que se busca a través de esa lista es saber quiénes eran los propietarios, resulta erróneo y conduce a interpretaciones equívocas estudiar las agrupaciones de las acciones respecto a las presentadas en la Junta y no sobre el total. Muñoz dice que las acciones del Banco de Bilbao suponían «un 16,2 por 100 del capital accionario» y esto es falso; ese porcentaje se refiere a las acciones presentes en la Junta, pero no al total del capital acciones. Si el porcentaje se calcula sobre el total, la concentración en el Bilbao fue tan sólo del 3,3 por 100, es decir, la propiedad estaba muy dispersa. Si a esto, creo que suficiente, se le añade lo que he probado para otras épocas de que los bancos no tenían acciones de las compañías ferroviarias, sino que recibían esos depósitos de sus clientes o se erigían en representantes de los intereses de otros, o acudían al mercado de dobles como ya se vio, la capacidad de presión de los bancos se relativiza más aún y se hace cierta la afirmación de las compañías, también reiteradas veces negada por Muñoz, de que sí que existía una numerosa clase media de pequeños ahorradores con inversiones ferroviarias, especialmente en las obligaciones²⁶⁵. Por eso la información que contiene este tipo de listas permite explicar el control gerencial que existió en las compañías ferroviarias, pero poco más. Por detrás del Bilbao, estaba el Instituto de Crédito de Cajas Generales de Ahorro, quien según el modo con el que efectuó el estudio de las acumulaciones de capital, representaba el 1,9 por 100. El quinto de los accionistas en cuanto a número de acciones depositadas, Joaquín Madrid Victoria, acumulaba el 0,80 por 100 sobre el total. De entre los asistentes, el 57,1 por 100 lo hizo con 100 acciones o menos.

A continuación he dispuesto dos cuadros que recogen alguna información sobre los veinte primeros depositarios de acciones con derecho a participar en las dos últimas Juntas Extraordinarias que celebró MZA. A la información sobre las participaciones en dichas Juntas se le pueden pedir determinadas cosas, pero no otras y desde luego nunca con sólo un año. Para la de 1940 también se depositaron pocas acciones, tan sólo el 28,3 por 100, pero en esta ocasión el volumen del depósito logrado por el Banco de Bilbao sí que fue más importante, llegando al 4,5 por 100. La composición de ambas listas ofrece algunas diferencias, a la ya aludida de la ausencia de depósitos efectuados en París para la de 1941, se añade la desaparición, al menos en estos puestos de cabeza, de 13 de los 20 que los ocupaban, por supuesto por la ausencia de miembros de la familia Rothschild, pero no exclusivamente. Todas estas diferencias ilustran lo que digo. Por eso estas listas hay que utilizarlas con cautela, pues había mucho de táctica para poder controlar la gestión de la compañía, cuando esta ya no está en la mano de la empresa, el desinterés por lo que ocurriera en la Junta se pone de manifiesto en la escasa participación del capital acciones. Desde luego estas dos Juntas y, de modo particular la última, parecen estar muy poco preparadas por los antiguos gestores, o si se intentó hacerlo, el éxito fue muy escaso. Esto último podría reforzar la hipótesis de Artola a la que ya me he referido

²⁶⁵ Su conocimiento está mucho peor documentado. Tan sólo dispongo de un papel suelto que lleva manuscrita la fecha 12 de marzo de 1942 y en el que se recogían los representantes nombrados para las sindicaciones de los obligacionistas de los ferrocarriles del Norte. De las veintiséis series de obligaciones pendientes de amortización, en cuatro el representante fue la Asociación General de Empleados y obreros de ferrocarriles. Otras trece series fueron representadas por la Confederación Española de Cajas de Ahorro (5), el Instituto Nacional de Previsión (4), algunas compañías de seguros (4) y sobre las nueve series restantes la representación recayó en Bancos –Español de Crédito, Urquijo, Vizcaya, Bilbao y Vitalicio– (5) y en particulares (4).

algunos párrafos antes y he reforzado, según la cual la propuesta del pago a las acciones y obligaciones tendría el efecto de mostrarse como única salida viable para sus propietarios y su consecuente facilidad para ser aceptada al margen de los intereses y del control de los antiguos gestores. Si bien este argumento tendría validez en el caso de que esta reunión fuera la de 1943 que desconozco siquiera si existió. ¿Por qué acudieron tan pocos? Quizá el desinterés por la gestión que ya realizaba el Estado y la sensación de impotencia se aunaron, pero no dispongo de ningún dato cierto.

CUADRO IV. 28 LOS 20 PRIMEROS ACCIONISTAS DE MZA POR NÚMERO DE DEPÓSITOS PARA LA JUNTA EXTRAORDINARIA DE 1940

ACCIONISTA	TOTAL ACCIONES	VOTOS	MADRID	PARÍS	BARCELONA	% SOBRE TOTAL ACCIONES
Banco de Bilbao	22.815	456	22.815			4,59
Guillermo Gil de Reboleño	10.895	217	10.895			2,19
Caja de Ahorros y Monte de Piedad Municipal de Bilbao	9.716	194	9.716			1,95
Banco Español de Crédito	8.797	175	6.997		1.800	1,77
Barón Edouard de Rothschild	6.073	121		6.073		1,22
José González Malrich	4.298	85			4.298	0,86
Joaquín Madrid Victoria	4.000	80	4.000			0,80
Banco Sáinz	3.525	70	3.525			0,71
Barón Robert de Rothschild	3.503	70		3.503		0,70
Barón Maurice de Rothschild	3.486	69		3.486		0,70
Banco Hispano Colonial	2.430	48			2.430	0,49
Banco Hispano Americano	2.157	43			2.157	0,43
Miguel Rosillo Ortiz. Conde de Rosillo	2.020	40	2.020			0,41
Mariano Boixareu Juñent	2.000	40	2.000			0,40
Caja de Ahorros Vizcaína	1.822	36	1.822			0,37
James Armand de Rothschild	1.761	35		1.761		0,35
José García Sánchez	1.697	33	1.067		630	0,34
Antonio Quesada González	1.650	33	1.650			0,33
Banco de Santander	1.596	31	1.596			0,32
Alexandrine de Rothschild	1.519	30		1.519		0,31
TOTALES 20 PRIMEROS	95.760	1.906	68.103	16.342	11.315	19,27

Fuente: Archivo Renfe, archivo de dirección de MZA.

CUADRO IV. 29 LOS 20 PRIMEROS ACCIONISTAS DE MZA POR NÚMERO DE DEPÓSITOS PARA LA JUNTA EXTRAORDINARIA DE 1941

ACCIONISTAS	TOTAL ACCIONES	VOTOS	MADRID	PARÍS	BARCELONA	% SOBRE TOTAL ACCIONES
Banco de Bilbao	16.688	334	12.635		4.053	3,36
Instituto de Crédito de cajas Generales de Ahorro	9.666	193	9.666			1,94
Banco Hispano Americano	6.618	132	6.618			1,33
Banco Español de Crédito	6.044	121	6.044			1,22
Joaquín Madrid Victoria	4.000	80	4.000			0,80
Banco de Vizcaya	3.637	73	442		3.195	0,73
Banco Zaragozano	2.854	57	1.064		1.790	0,57
Mariano Boixareu Juñent	2.200	44	2.200			0,44
Miguel Rosillo Ortiz, Conde de Rosillo	2.020	40	2.020			0,41
Miguel Angel Llano de la Vega	2.000	40	2.000			0,40
Antonio Quesada González	1.650	33	1.650			0,33
José María Escriña González	1.600	32	1.600			0,32
Caja de Ahorros Vizcaína de Bilbao	1.422	28	1.422			0,29
Juan T. de Gandarias (en testamentaria)	1.000	20	1.000			0,20
Isidro Marqués Soler	1.000	20			1.000	0,20
Encarnación Pascual Formosa	1.000	20			1.000	0,20
María Victoria Moya Burgos	800	16	800			0,16
María Sainz y Ortiz de Urbina	697	14	697			0,14
Luisa Sainz y Ortiz de Urbina	697	14	697			0,14
Serapio Lorenzo Virsedo Hernández	641	13	641			0,13
TOTALES 20 PRIMEROS	66.234	1.325	55.196	0	11.038	13,33

Fuente: Archivo Renfe, archivo de dirección de MZA.

Desde luego la exposición de motivos de la Ley de febrero de 1943 se encargó de añadir más morbo a la cuestión, pero como es lógico el Estado no iba a quedar mal admitiendo posibles errores en los cálculos de las anualidades o abusos al dictar las leyes anteriores y así se transmitía que, dadas las insuficientes cantidades con que habían sido valoradas las compañías ferroviarias y que con esas sumas las empresas no iban a poder asumir sus cargas hipotecarias, el Estado, a pesar de que cumpliría en justicia pagando lo previsto y para «no desvanecer las esperanzas de los tenedores de títulos (...) que gozaron de cierta preferencia en las inversiones del pequeño ahorro», saldría al paso de esta situación ofreciendo, de forma voluntaria, el canje de los valores ferroviarios por deuda pública. No se aclara cuál fue el criterio seguido para calcular el llamado «valor efectivo que se asigna a cada acción para el canje»; en la exposición de la ley simplemente se decía que: «Estos valores efectivos se han determinado teniendo en cuenta el precio medio de cotización en el mercado y la reducción proporcional que corresponde por daños de guerra»²⁶⁶.

²⁶⁶ Del Boletín Oficial del Estado de 1 de marzo de 1943.

El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España

CUADRO IV. 30 APROXIMACIÓN AL VALOR DEL CANJE DE VALORES FERROVIARIOS POR DEUDA AMORTIZABLE
AL 3,5 POR 100 (Pesetas)

Series de las acciones y obligaciones	Valor nominal	Valor efectivo de canje señalado por la Ley de 1943	Interés líquido devengado con anterioridad a 1 de febrero de 1941	Interés al 3,50 por 100 corridos desde 1.2.1941 hasta 31.12.1942	Nominal de Deuda al 3,50 por 100 que percibe el tenedor de cada obligación	Obligaciones pendientes de amortización en 1939	Cantidad supuestamente percibida por los titulares (A)
Acciones Norte	500	329			329	516.000	169.764.000
Acciones MZA	500	301			301	497.006	149.598.806
Obligaciones Norte							
Norte 1ª Serie	500	326,6	39,737	21,909	388,246	359.894	139.727.406
2ª Serie	500	309,505	39,876	20,763	370,144	135.668	50.216.696
3ª Serie	500	311,96	36,731	20,927	369,618	27.791	10.272.054
4ª Serie	500	309,9	36,731	20,789	367,42	27.999	10.287.393
5ª Serie	500	310,53	36,665	20,831	368,026	56.705	20.868.914
Especiales Norte	500	489,18	77,077	31,816	598,073	172.200	102.988.171
Alar-Santander	500	417,63	62,692	28,016	508,338	43.390	22.056.786
Segovia-Medina	500	288,575	36,86	19,359	344,794	16.117	5.557.045
Especiales Pamplona	500	317,675	36,665	21,311	375,651	120.674	45.331.309
Prioridad Barcelona	500	326,665	36,665	21,914	385,244	105.802	40.759.586
Asturias Galicia León 1ª Hipoteca	500	307,66	39,876	20,639	368,175	155.932	57.410.264
A. G. L. 2ª Hipoteca	500	304,685	39,876	20,439	365	62.926	22.967.990
A. G. L. 3ª Hipoteca	500	304,42	39,876	20,421	364,717	35.131	12.812.873
Acciones Lerida-Reus-Tarragona	500	333,215	42,016	22,353	397,584	22.075	8.776.667
Tudela-Bilbao 1ª Serie	500	466,94	66,251	31,324	564,515	2.835	1.600.400
Tudela-Bilbao 2ª Serie	500	455,205	66,251	30,537	551,993	6.335	3.496.876
Tudela-Bilbao 3ª Serie	250	220,782	30,748	14,811	266,341	33.197	8.841.722
Tudela-Bilbao Especiales	500	458,4	69,713	30,751	558,864	83.300	46.553.371
Villalba-Segovia	500	358,24	49,405	24,032	431,677	48.370	20.880.216
San Juan de las Abadesas	525	338,074	38,624	22,679	399,377	50.759	20.271.977
Huesca-Francia	500	370,815	56,946	24,875	452,636	94.899	42.954.704
Barcelona-Alsasua y S. Juan de las Abadesas	500	399,255	62,648	26,783	488,686	140.100	68.464.909
Almansa-Valencia y Tarragona 3 por 100	475	302,62	34,971	20,301	357,892	126.906	45.418.642
Almansa-Valencia y Tarragona 4 por 100	475	345,09	46,882	23,15	415,122	107.300	44.542.591
Valencianas Norte	500	467,125	68,863	31,336	567,324	216.100	122.598.716
Valencia-Utiel 1ª Hipoteca	500	305,01	46,882	20,465	372,357	28.363	10.561.162
Valencia-Utiel 2ª Hipoteca	500	27,5	0	1,845	29,345	13.255	388.968
Bonos Tesorería serie A	5000	5000	746,667	335,416	6082,083	4.000	24.328.332
Bonos Tesorería serie B	2500	2500	373,333	167,708	3041,041	1.600	4.865.666
Bonos Tesorería serie C	500	500	74,666	33,542	608,208	2.000	1.216.416
TOTAL OBLIGACIONES							1.017.017.820
OBLIGACIONES MZA							
Obligaciones 3 por 100 1ª hipoteca	475	283,54	32,802	19,021	335,363	578.976	194.167.128

Obligaciones 3 por 100 2ª hipoteca	475	363,16	32,802	24,362	420,324	71.148	29.905.212
Obligaciones 3 por 100 3ª hipoteca	475	362,05	32,802	24,288	419,14	34.605	14.504.340
Córdoba-Sevilla 3 por 100	475	269,66	32,964	18,089	320,713	25.152	8.066.573
Ciudad Real-Badajoz 5 por 100	500	455,685	79	30,569	565,254	50.896	28.769.168
serie A 1893, 5 por 100	500	432,08	66,913	28,985	527,978	61.755	32.605.281
serie B 1899, 4,5 por 100	500	377,015	60,303	25,291	462,609	122.075	56.472.994
serie C 1902, 4 por 100	500	347,8	49,276	23,332	420,408	97.440	40.964.556
serie D 1910, 4 por 100	500	350,93	53,586	23,542	428,058	81.876	35.047.677
serie E 1914, 4,5 por 100	500	383,105	55,389	25,7	464,194	97.563	45.288.159
serie F 1918, 5 por 100	500	426,115	61,498	28,585	516,198	112.453	58.048.014
serie G 1921, 6 por 100	500	478,765	73,72	32,117	584,602	121.150	70.824.532
serie H 1923, 5,5 por 100	500	447,755	67,61	30,037	545,402	123.471	67.341.330
serie I 1924, 6 por 100	500	469,339	73,72	31,485	574,544	143.013	82.167.261
serie J 1927, 5 por 100	500	410,67	61,498	27,549	499,717	24.394	12.190.096
T.B.F. Emisión 1864, 2,25 por 100	475	252,89	26,194	16,965	296,049	42.216	12.498.005
T.B.F. Emisión 1878, 2,25 por 100	475	219,402	26,227	14,718	260,347	56.726	14.768.444
T.B.F. Emisión 1883, 2,25 por 100	500	245,35	27,37	16,459	289,179	33.475	9.680.267
T.B.F. Emisión 1886, 2,25 por 100	500	226,5	30,012	15,194	271,706	11.189	3.040.118
T.B.F. Emisión 1887, 2,25 por 100	500	226,5	30,012	1,194	257,706	11.432	2.946.095
Bonos Tesorería Serie A	5000	5000	746,667	335,416	6082,083	4.000	24.328.332
Bonos Tesorería Serie B	2500	2500	373,333	167,708	3041,041	1.600	4.865.666
Bonos Tesorería Serie C	500	500	74,666	33,542	608,208	2.000	1.216.416
TOTAL OBLIGACIONES							849.705.664
Central de Aragón							
Calatayud-Grao	500	382,495	69,667	25,659	477,821		
Caminreal-Zaragoza 1ª Hipoteca	500	399,425	67,352	26,795	493,572		
Especiales Calatayud-Valencia	500	452,75	78,02	30,372	561,142		
Bilbao-Portugalete							
1ª Hipoteca	500	365,43	0	19,185	384,615		
2ª Emisión	500	362,93	0	19,054	381,984		

Fuente: Elaboración propia con las reglas para convertir los valores ferroviarios publicadas el 22 de marzo de 1943 y balances de Norte y MZA.

Lo que pudo haber sido para el Estado y no fue, aparece recogido en el cuadro 31, razones estéticas y de orden me han hecho ofrecer ambos cuadros por separado. En él recojo la última cotización de las acciones de Norte y MZA y de sus obligaciones. Los datos proceden de Muñoz²⁶⁷. Como demuestra este autor, el valor del canje que ofrecía

²⁶⁷ Muñoz (1993a), t. II, pp. 150-153, quien a su vez tomó del *Anuario Oficial de Valores de las Bolsas de Madrid y Barcelona*, los datos referidos a las últimas cotizaciones de los títulos de las compañías. La relación de obligaciones pendientes de amortizar procede de los Balances que las empresas publicaban en

la Ley 1943 de las obligaciones de Norte, fue el mismo que el valor medio de la cotización de esos títulos entre 1921-1935. Para MZA no aporta los datos, pero hay que imaginar que se efectuara siguiendo el mismo procedimiento. La última cotización ciertamente fue algo inferior, especialmente notorio resulta para las acciones, pero para indagar sobre las causas de este comportamiento, no gozo de ningún dato cierto. Sí que se comprende en parte el comportamiento del Ejecutivo si se considera que el valor de mercado de los títulos ferroviarios era especialmente bajo y quizá reflejara una coyuntura particularmente dura para estas empresas después de la guerra, que el Estado no quiso cargar exclusivamente en ellas.

las *Memorias* anuales, aquí existen algunas diferencias entre las que yo aporto y las que utiliza Muñoz, me inclino a pensar, por el carácter de las diferencias, que obedece a problemas de transcripción de los datos. Así mismo olvida los bonos de tesorería que obtuvieron en la Ley un valor de canje igual al nominal, si se añadían los intereses correspondientes y previstos en el reglamento publicado en marzo de 1943, se obtenía un valor superior al nominal como se vio en el cuadro 29. Esto incrementaría algo las sumas finales del cuadro 30 y reduciría la Diferencia final, sin alterar sustancialmente los resultados.

CUADRO IV. 31 VALOR DE NORTE Y MZA A PRECIO DE MERCADO (Pesetas)

Serías de las acciones y obligaciones	Valor de la última cotización	Suma total con la última cotización (B)	Diferencia (A)-(B)
Acciones Norte	199	102.684.000	67.080.000
Acciones MZA	155	77.035.930	72.562.876
Obligaciones Norte			
Norte 1ª Serie	327,5	117.865.285	21.862.121
2ª Serie	202,5	27.472.770	22.743.926
3ª Serie	250	6.947.750	3.324.304
4ª Serie	250	6.999.750	3.287.643
5ª Serie	265	15.026.825	5.842.089
Especiales Norte	370	63.714.000	39.274.171
Alar-Santander	335	14.535.650	7.521.136
Segovia-Medina	210	3.384.570	2.172.475
Especiales Pamplona	252,5	30.470.185	14.861.124
Prioridad Barcelona	252,5	26.715.005	14.044.581
Asturias Galicia León 1ª Hipoteca	292,5	45.610.110	11.800.154
A. G. L. 2ª Hipoteca	265	16.675.390	6.292.600
A. G. L. 3ª Hipoteca	250	8.782.750	4.030.123
Acciones Lerida-Reus-Tarragona	250	5.518.750	3.257.917
Tudela-Bilbao 1ª Serie	275	779.625	820.775
Tudela-Bilbao 2ª Serie	275	1.742.125	1.754.751
Tudela-Bilbao 3ª Serie			8.841.722
Tudela-Bilbao Especiales	310	25.823.000	20.730.371
Villalba-Segovia	240	11.608.800	9.271.416
San Juan de las Abadesas		0	20.271.977
Huesca-Francia	280	26.571.720	16.382.984
Barcelona-Alsasua y S. Juan de las Abadesas	305	42.730.500	25.734.409
Almansa-Valencia y Tarragona 3 por 100	232	29.442.192	15.976.450
Almansa-Valencia y Tarragona 4 por 100	255	27.361.500	17.181.091
Valencianas Norte	360	77.796.000	44.802.716
Valencia-Utiel 1ª Hipoteca	220	6.239.860	4.321.302
Valencia-Utiel 2ª Hipoteca	sin datos	sin datos	sin datos
Bonos Tesorería serie A	sin datos	sin datos	sin datos
Bonos Tesorería serie B	sin datos	sin datos	sin datos
Bonos Tesorería serie C	sin datos	sin datos	sin datos
TOTAL OBLIGACIONES NORTE		639.814.112	377.203.708
Obligaciones MZA			
Obligaciones 3 por 100 1ª hipoteca	247	143.007.072	51.160.056
Obligaciones 3 por 100 2ª hipoteca	168	11.952.864	17.952.348
Obligaciones 3 por 100 3ª hipoteca	210	7.267.050	7.237.290
Córdoba-Sevilla 3 por 100	205	5.156.160	2.910.413
Ciudad Real-Badajoz 5 por 100	275	13.996.400	14.772.768
serie A 1893, 5 por 100	290	17.908.950	14.696.331
serie B 1899, 4,5 por 100	280	34.181.000	22.291.994
serie C 1902, 4 por 100	265	25.821.600	15.142.956
serie D 1910, 4 por 100	265	21.697.140	13.350.537
serie E 1914, 4,5 por 100	290	28.293.270	16.994.889
serie F 1918, 5 por 100	294	33.061.182	24.986.832
serie G 1921, 6 por 100	335	40.585.250	30.239.282
serie H 1923, 5,5 por 100	290	35.806.590	31.534.740
serie I 1924, 6 por 100	340	48.624.420	33.542.841
serie J 1927, 5 por 100	280	6.830.320	5.359.776
T.B.F. Emisión 1864, 2,25 por 100	155	6.543.480	5.954.525
T.B.F. Emisión 1878, 2,25 por 100	140	7.941.640	6.826.804
T.B.F. Emisión 1883, 2,25 por 100	251,5	8.418.963	1.261.305

T.B.F. Emisión 1886, 2,25 por 100	150	1.678.350	1.361.768
T.B.F. Emisión 1887, 2,25 por 100	150	1.714.800	1.231.295
Bonos Tesorería Serie A	sin datos	sin datos	sin datos
Bonos Tesorería Serie B	sin datos	sin datos	sin datos
Bonos Tesorería Serie C	sin datos	sin datos	sin datos
TOTAL OBLIGACIONES MZA		500.486.501	349.219.163

Poco más se puede decir. Si se comparan las anualidades resumidas en el cuadro 27 de las cantidades que correspondería recibir a las compañías a lo largo del tiempo calculado por el Estado como de anticipación de la reversión, se observa que sí existen diferencias, pero no me atrevería a pronunciarme sobre si significa mucho o poco. Desde luego el inconveniente de articular esos pagos anuales constituiría para el Estado un engorro considerable y la posibilidad de zanjar con los antiguos concesionarios era menor si se seguía el procedimiento previsto en 1941, es probable que no se hubieran librado, con el paso de algunos años, de las consecuentes reclamaciones de los tenedores para actualizar esas anualidades respecto a la inflación, los títulos de la Deuda ofrecían ventajas en ese sentido que también se podrían contar a favor del Estado para contrapesar otras diferencias existentes. Los portadores de títulos Norte habrían percibido aproximadamente 1.186.781.820 millones de pesetas en otros de Deuda Amortizable al 3,5 por 100 y los de MZA 999.304.470. Como decía, si se recuerdan las cifras de las anualidades llamadas final y del Consejo de Estado resultantes de la Ley de 1941, estas oscilaron para Norte respectivamente entre los 861 millones y los 1.517 y para MZA entre 834 y 1.450. El canje excedía con mucho la anualidad final en Norte, pero tampoco era tanto en el caso de MZA.

No es momento de reparar en todos los argumentos que se han utilizado para restar importancia a esa valoración, pero se podría concluir diciendo que la compra no fue tan mal negocio para el Estado, ni tan excelente para las compañías. En resumen, entre los argumentos que inciden en que la legislación favoreció al Estado, dentro del proceso de la expropiación, estarían los esgrimidos por Artola: el horizonte inflacionista y la posibilidad de prescindir de los antiguos gestores en las negociaciones al desvincular al grueso de los poseedores de títulos de las decisiones de una Junta controlada²⁶⁸. Del lado contrario, es decir, que la legislación jugó a favor de los propietarios, es la línea argumental empleada por Muñoz: la relación favorable que existió entre el precio de canje y el precio de mercado a favor del capital particular. Mi opinión también ha quedado suficientemente reflejada. Considero que ese precio de mercado podía estar desfigurado por factores ajenos a la gestión realizada por las empresas ferroviarias y que el coste de las destrucciones ocasionadas por la guerra no debían asumirlo las empresas; de igual modo la posiblemente algo abultada valoración de los deméritos; los errores en los cálculos de las anualidades y, en definitiva y quizá más importante, el aprovechamiento del peculiar marco político de esos años, todo ello empleado y orientado en favor del legislador, del Estado. Incluso hemos ofrecido una nueva estimación de lo que pudieron recibir los portadores de títulos de las dos grandes.

²⁶⁸ En favor del argumento inflacionista empleado por Artola está la tabla de precios publicada por Bustelo y Tortella en 1976, según la cual, en el decurso de 11 años, desde 1943 a 1953, su tasa de crecimiento medio anual fue del 12,1 por 100.

6. LOS AÑOS DE LA CRISIS EN LOS FERROCARRILES DE LOS OTROS PAÍSES

Los años finales que se abordan dentro de este intento de historia ferroviaria comparada con los países de nuestro entorno, reúnen una serie de circunstancias y una coyuntura de crisis generalizada, que lo convierten, a la par que de un enorme interés por sus contenidos, en empresa de notoria dificultad. No en vano había escrito Churchill en 1948 refiriéndose a estos años, que habían sido la «segunda guerra de los 30 años», es decir, uno de esos momentos clave que han existido en la Historia Universal. La mayor parte de los historiadores sitúan el origen de la Gran Depresión en las perturbaciones derivadas de la primera guerra mundial²⁶⁹.

En este mismo apartado del capítulo anterior se percibió el inicio de la crisis a través de los datos de transporte, un indicador indirecto pero significativo de la Gran Depresión. En este retomaré las cifras de 1929 para enlazar con mayor facilidad en el anterior. Se percibirá igualmente un aumento de la intervención estatal en aquellos países, como Francia y Gran Bretaña, en donde todavía esta no era muy grande a pesar de que, al menos desde 1921, se había incrementado; interesa anticipar que en 1937 nacía en Francia la *SNCF*.

Los estudios efectuados por Carreras para medir la producción industrial española y los esfuerzos de diferentes autores para compararlo con lo acontecido en otros países, ofrecerán un interesante marco de relación entre esta y el transporte ferroviario y las diferentes fases de la economía del período de entreguerras, comunes a todas las economías europeas, con sus matices nacionales²⁷⁰. En España, según los datos de Carreras utilizados en el cuadro 32, el suelo de la crisis industrial se alcanzó en 1933, un año después que en la mayoría de los países europeos, pero no fue tan profundo como en ellos, si bien es cierto que si se compara el ritmo de crecimiento en 1935, salvo con Francia, la recuperación fue más lenta. Para lo que aquí interesa estas consideraciones son suficientes; después, al estudiar cada uno de estos países, se podrá comprobar que la evolución del tráfico de mercancías refleja las mismas tendencias que experimentó la producción industrial.

²⁶⁹ Cfr. Temin (1991), p. 77.

²⁷⁰ Carreras (1984) y Comín (1988), t. II, pp. 813-816. Temin (1991), p. 78, donde incluye a los Estados Unidos.

CUADRO IV. 32 ÍNDICES DE PRODUCCIÓN INDUSTRIAL COMPARADOS

AÑOS	ESPAÑA	FRANCIA	ALEMANIA	ITALIA	GRAN BRETAÑA
1929	100	100	100	100	100
1930	105,3	100,0	87,1	94,4	95,7
1931	94,5	85,4	70,6	85,6	89,6
1932	93,6	49,6	58,8	85,6	89,2
1933	92,6	80,5	65,9	91,1	95,1
1934	94,7	74,8	83,5	88,9	104,6
1935	97,9	71,5	96,5	95,6	112,6
1936		77,2	107,1	95,6	122,8
1937		81,3	117,6	111,1	130,0
1938		74,8	125,9	111,1	126,5
1939			132,9	121,1	
1940	83,9		128,2	122,2	
1941	78,5		131,8	114,4	
1942	83,7	45,5	132,9	98,9	
1943	86,6	39,8	149,4	76,7	

Fuente: B. R. Mitchell (1992).

6.1. Alemania

En el capítulo anterior había dejado a la *Deutsche Reichsbahn* bajo el régimen de la Ley aprobada en marzo de 1930, con la que el Reich trataba de obtener un mayor control sobre la empresa. No fue un buen año para comenzar la nueva andadura pues, como se observa en el cuadro 33, ese año ya se detectó una notable reducción en los tráficos. Según explica Temin, los sucesivos gobiernos alemanes hasta la llegada de Hitler, se negaron a emprender una política económica expansiva para hacer frente a la crisis, aferrándose al patrón oro; además respondieron a sus problemas externos con las reparaciones de guerra, contrayendo su economía interna con una serie de decretos marcados por la austeridad, que aumentaron los impuestos, redujeron los gastos sociales, los precios, los salarios y los tipos de interés²⁷¹. Esta situación tuvo un claro reflejo en el transporte de mercancías y viajeros, que no inició su recuperación hasta 1933, año en el que Hitler fue nombrado Canciller de Alemania²⁷². Esta difícil coyuntura se reflejó en los resultados de la explotación de la *Reichsbahn* que comenzaron a ser deficitarios, lo cual obligó a la adopción de una serie de medidas restrictivas dirigidas a disminuir los costes de la empresa: determinados sueldos de los trabajadores fueron reducidos en un 6 por 100 desde febrero de 1931, en esa misma proporción se redujeron las pensiones desde julio, antes, en junio, habían vuelto a reducirse los sueldos, en proporciones del 4 al 8 por 100 afectando esta vez a todos los trabajadores y un nuevo descenso del 9 por 100 les afectaría a partir del 1º de enero de 1932.

²⁷¹ Temin (1991), pp. 82-84.

²⁷² Cuestiones de espacio y para no desviarme del tema, impiden que entre en otro tipo de consideraciones que habría que hacer: bienvenida crisis económica si ello hubiera evitado la presencia de Hitler. Temin se muestra bastante pesimista sobre las posibilidades de recuperación económica mediante las débiles medidas expansionistas adoptadas por Papen que no lograron transmitir sensación de continuidad, para él, inestabilidad económica y política se daban la mano y ello auspició el triunfo del nazismo.

Como el tráfico también se había aminorado, se buscó una reducción proporcional en los costes de renovación y conservación de las instalaciones fijas, del material y los edificios. En 1932, y obligada por el gobierno, apoyó algunas de las medidas de este para luchar contra el paro realizando algunas obras y redujo las tarifas de transporte²⁷³. Los recursos para ese plan de obras procedieron del Estado, del ahorro obtenido con los descensos salariales y con una emisión de Deuda al 4,5 por 100 por la que se ofrecía la amnistía fiscal a aquellos que hubieran ocultado otros valores, parte de sus rentas o hubiesen exportado capitales hacia otros países.

Todo esto ocurría en la primera mitad de 1932 cuando se realizó un plan de obras y adquisiciones por valor de 250 millones de marcos. En septiembre de ese mismo año, se estableció otro plan por un importe de 280 millones de marcos, de los cuales 50 se gastaron en ese año. Poco se conoce en concreto sobre cómo afectó a la compañía el ascenso de Hitler al gobierno, pero este hecho aumentó su colaboración con el gobierno para dar trabajo a la industria, llevándose a cabo, entre otras tareas, algunas electrificaciones del tendido. En todas estas tareas la *Reichsbahn* contó con el respaldo crediticio del *Reichsbank*, una vez que se habían abandonado los compromisos internacionales y que se otorgaba la máxima prioridad a la reducción del empleo existente en el país. A mediados de 1933, el Consejo de Administración percibió una mejora sensible en los resultados del tráfico, lo que le llevó a aprobar un nuevo plan de obras adicionales. Los recursos procedieron de las operaciones de crédito facilitadas por el *Reichsbank* y no del mercado de capitales. La mayor parte de estos nuevos recursos se destinaron a la conservación y mejora de las instalaciones existentes. En total entre 1933 y 1934 se gastaron 560 millones de marcos procedentes del crédito, más otras cantidades que se habían obtenido en el mercado. El objetivo primero era el de reducir el paro forzoso, pero la deuda de la compañía se elevó, una vez ejecutados los planes de obras, a 2.800 millones de marcos²⁷⁴.

Si se calcula la tasa de crecimiento medio anual del tráfico de mercancías en todos los años para los que se dispone de los datos necesarios, es decir, desde 1929 a 1938, se percibe que, a pesar de todas las dificultades, el resultado del ciclo fue favorable, alcanzándose un porcentaje medio del 0,8 por 100, que tiene más importancia si se compara con lo que habían supuesto los años centrales de la crisis, ya que desde 1929 a 1932, el porcentaje fue de -16,6 por 100. Como se ha señalado el inicio de la recuperación de los tráficos se produjo en 1933, a partir de entonces los ingresos del tráfico no dejaron de crecer, aunque también lo hicieron los costes, tal y como se aprecia en el cuadro 34, y, aunque desconozco las cifras concretas, también lo hicieron las cargas hipotecarias, de resultados de todas las inversiones que se venían realizando y que continuaron en los años siguientes. Por otra parte, aunque el volumen de mercancías se incrementó y el de viajeros casi se había logrado recuperar entre 1929 y 1938, los ingresos del tráfico todavía eran inferiores a los de 1929, resultado probable de las tarifas especiales que se había visto obligada a introducir desde 1933. La *Reichsbahn* fue un instrumento más de la política económica diseñada por el partido nazi, en favor del

²⁷³ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 48-49.

²⁷⁴ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 49-52.

trabajo nacional y de las necesidades de otros sectores de la actividad económica, 70.000 nuevos trabajadores se le incorporaron en 1938.

Otro aspecto a destacar es el progreso técnico experimentado en los talleres mecánicos para abastecimiento del ferrocarril y que se tradujo en muy diversas mejoras: reducción del peso de los coches mediante el empleo de aleaciones más ligeras en su construcción, incremento de las velocidades, reducción del consumo del carbón, incremento de las medidas de seguridad de vía, expansión de la electrificación y de los automotores diesel, mejoras en los coches de viajeros para hacerlos más confortables, mayor recorrido medio de las locomotoras de vapor entre dos revisiones, diseños más aerodinámicos de las mismas,... es probable que Alemania figurase a la cabeza en la investigación ferroviaria en estos años.

En 1936 habían comenzado los procesos de anexión territorial por parte del Reich con la ocupación de la renania desmilitarizada, después vendrá el Sarre y en marzo de 1938 la anexión de Austria. Los ferrocarriles de todos estos lugares fueron anexionados progresivamente por la *Reichsbahn*, lo cual se tradujo en dificultades de índole diversa: desde la contabilidad, al modo de realizar los diferentes servicios.

El 10 de febrero de 1937, una Ley colocó a la *Deutsche Reichsbahn* bajo control total del gobierno alemán, aunque con cierta flexibilidad de gestión²⁷⁵. Venía precedida por la declaración que Hitler hizo el 30 de enero en el *Reichstag* de que el Reich recuperaba la soberanía sobre el Banco del Imperio y los ferrocarriles. En dicha iniciativa la administración principal pasaba al Ministerio de Transportes y el ministro tenía las atribuciones del director general de la compañía. El Consejo de Administración era destituido y en su lugar se creaba el Consejo de la *Deutsche Reichsbahn* para asesorar al ministro, a dicho consejo pertenecerían los representantes de los llamados accionistas preferentes en la Ley de 1930; el ministro era también su presidente. El 4 de julio de 1939 otra Ley completaba lo dictado en la anterior, según Bermejo se reforzó el principio de control estatal de la anterior y dicha Entidad quedó sometida a un nuevo régimen; según el cual los ferrocarriles alemanes se transformaban en patrimonio autónomo del Reich, pero con una contabilidad y administración separadas. El Estado se erige en administrador de los bienes de los ferrocarriles del Reich, como bien particular del Estado, es patrimonio suyo, pero dotados de un régimen de explotación propio y de un presupuesto autónomo. Los bienes de los ferrocarriles del Reich estaban comprendidos por los bienes del Estado que estaban afectos a la explotación de los ferrocarriles, los bienes de la antigua *Reichsbahn*, incluidos todos los derechos y obligaciones tanto de carácter público como privado y los de las redes de los ferrocarriles de los países anexionados. Entre otras de las cosas que se definían con más precisión estaba la composición del Consejo, estaría formado por catorce personas, de los cuales diez los nombraba el gobierno por tres años, dos el jefe del Estado y los otros dos representarían a los portadores de las acciones preferentes. También se indicaba que la empresa debía organizar la explotación de modo que fuese capaz de atender todos sus costes. Se le autorizaba para emitir obligaciones y Bonos del Tesoro contando con la autorización del Ministerio de Hacienda. Se concretaban las deducciones que debía hacer la empresa de sus ingresos en favor del Estado: en ningún caso la contribución podía ser

²⁷⁵ Bermejo (1975), p. 166 y Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 66-67.

inferior a 100 millones de marcos, sobre la fracción de ingresos de la explotación inferior a 4.600 millones de marcos, la compañía debía abonar el 3 por 100 al Estado; para la fracción de sus ingresos que excediera de esos 4.600 millones, la deducción se elevaba al 10 por 100, esta segunda cantidad estaba supeditada a que algunos otros conceptos hubieran quedado satisfechos antes: el servicio de la deuda y de las acciones de preferencia, la dotación a las reservas, creación de una nueva reserva con el 2 por 100 de los ingresos para la satisfacción de atrasos originados en años precedentes y creación de otra reserva para la amortización de las acciones preferentes. Se convertía a los antiguos agentes de la compañía en funcionarios del Estado²⁷⁶.

La redacción de la Ley, en ocasiones confusa, no dejaba lugar a dudas al respecto de lo que esta y la de 1937 habían cambiado en la compañía desde su aprobación y antes. Mientras existieron las reparaciones había sido el propio Tribunal Internacional de Arbitraje el que velaba por la separación entre el Reich y la empresa, eso significaba que al director general lo nombraba el Consejo de Administración y a este no lo nombraba el gobierno y así mismo la dirección económica estaba completamente separada del Reich. Desde entonces, como ya he mencionado, se anularon los nombramientos del director general y del resto de los miembros de la Dirección por el Consejo de Administración y dichos cometidos recayeron en el Ministerio de Transportes dejando de existir órganos autónomos de la *Reichsbahn* respecto al Reich. Al mismo tiempo su capital fue declarado capital especial del Reich y con esas condiciones no tenía, de hecho, personalidad jurídica autónoma «más que en el terreno del tráfico industrial legal, en el que todos los negocios y actos administrativos que el Reich ejecuta en el marco de la administración del capital especial, tienen lugar bajo el nombre de *Deutsche Reichsbahn*»²⁷⁷. Esto les lleva a decir que la empresa no necesitaba de una personalidad jurídica propia o específica sino que el concepto que mejor se adaptaba era el de un capital especial con dirección económica autónoma, o, dicho con otras palabras, que el Reich cuando administraba el ferrocarril se llamaba *Deutsche Reichsbahn*, pero sólo esta y no el gobierno era responsable del negocio y de su financiación, que se alejaba así de los Presupuestos del Estado. Cuando se definían sus objetivos se decía que la empresa estaba para el «servicio del pueblo alemán y de la economía alemana, debiéndose cuidar de las necesidades de la defensa nacional. El cumplimiento de los cometidos de la *Deutsche Reichsbahn* es un servicio público», expresión perfecta de la ideología nacionalsocialista²⁷⁸.

Durante los años 1939 y 1940, donde termina este estudio, se produjo un considerable aumento del tráfico producido por diversos motivos: la ampliación de la red como consecuencia de las invasiones, las necesidades del ejército, las dificultades del transporte marítimo, las importaciones del Este y las exportaciones de carbón y otras materias a Italia. Como Mitchell no aporta datos para esos años, no figuran en el cuadro 33 y habrá que suplir con los resultados que proporciona el cuadro 34 para 1939.

²⁷⁶ Sobre este nuevo régimen, Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 67-85.

²⁷⁷ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, p. 70.

²⁷⁸ Artículo 3º de la Ley de 4 de julio de 1939.

CUADRO IV. 33 TRÁFICO FERROVIARIO COMPARADO, ALEMANIA-ESPAÑA

AÑOS	ALEMANIA				ESPAÑA			
	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km millones	pasajeros/km millones
1929	531.400	2.057	77.100	48.100	49.868	114,6	5.700	3.809
1930	438.200	1.900	61.600	44.300	48.136	117,1	5.450	3.844
1931	357.100	1.636	51.700	37.700			5.115	3.530
1932	307.600	1.352	44.800	31.500			5.142	3.540
1933	338.200	1.284	48.200	30.700			4.803	3.553
1934	402.700	1.408	57.600	35.500			4.636	3.443
1935	448.500	1.542	64.100	40.300	29.658	58,3	4.683	3.425
1936	496.900	1.667	71.400	44.300				
1937	547.300	1.874	80.600	51.100				
1938	574.500	2.049	89.000	57.100				
1939								
1940								
1941								

Fuente: B. R. Mitchell (1978).

CUADRO IV. 34. RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN DEL FERROCARRIL ALEMÁN (Millones de marcos)

	1929	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
Ingresos	5.353,8	2.920,6	3.326,3	3.586,1	3.984,8	4.420,0	5.133,0	5.813,0
Costes	4.493,4	3.056,6	3.302,3	3.433,9	3.513,0	4.124,9	4.761,0	5.345,0
Producto neto	860,4	-136,0	24,0	152,2	471,8	295,1	372,0	468,0

Fuente: Junta Superior ... (1941), t. V, p. 65.

6.2. Italia

El régimen vigente en este país había sido aprobado el 22 de mayo de 1924 que sancionaba, en lo concreto, la intervención estatal en la gestión ferroviaria. Este régimen, como se recordará, situaba al ministro de Comunicaciones al frente de la administración de la *Ferrovie dello Stato* quien proponía el nombramiento de las personas que le ayudarían en las diferentes direcciones técnicas.

A partir de 1930, la crisis internacional se había dejado sentir en el ferrocarril italiano, para, en 1931, tener que acudir el Estado a sanar el déficit que se había producido en la explotación. Como se aprecia en los cuadros 35 y 36, esta crisis se mantuvo durante los ejercicios siguientes, incluido 1934, en el que, a pesar de una leve recuperación en los tráficos, todavía los ingresos fueron inferiores a los costes de explotación. Se adoptaron diversas medidas para frenar el incremento de los costes, mientras perduraba la contracción de los tráficos. Se redujo levemente la circulación de trenes, tanto para viajeros como para mercancías, pero las principales economías se obtuvieron en la reducción de los costes de personal y del combustible, este último en pequeña medida por la reducción del consumo de carbón al incrementarse la electrificación de las líneas, pero sobre todo su reducción se logró mediante una mejor selección del combustible empleado, el perfeccionamiento de las locomotoras y las primas concedidas al personal por el ahorro de combustible que obligaba a un cuidado de las labores de mantenimiento. La política de reducción de plantilla continuó en estos años e igualmente se efectuaron

rebajas en los sueldos, todo lo cual supuso que entre 1930 y 1931, los costes salariales pasaran de 2.600 millones de liras a 2.200²⁷⁹. Además de estas campañas restrictivas se adoptaron otras medidas tendentes a fomentar el tráfico: servicios “puerta a puerta” para mercancías, algunos descuentos en las tarifas para viajeros, los llamados “trenes populares” para desplazamientos turísticos hacia el mar o la montaña con una reducción del 80 por 100 sobre el precio de la tarifa normal y los “trenes ligeros” para desplazamientos de viajeros a corta distancia, de composición reducida, más rápidos y con mayores frecuencias, con todo ello se trataba de competir con la carretera; aunque, por los datos disponibles, los resultados no brindaron a corto plazo los resultados esperados. En abril de 1934 se abrió otra de las llamadas líneas *direttissima* de Bolonia a Florencia, que mejoró y agilizó las comunicaciones entre el norte y el centro y sur, a pesar de sus tan solo 97 kilómetros de longitud, pero con importantes obras de ingeniería, como un gran túnel de 18,5 kilómetros de longitud y otros 29 que sumaban un total de 36,8 kilómetros, así como puentes, electrificación, doble vía en toda la línea y otros avances que dieron a esta línea importancia internacional; su coste 1.122 millones de liras²⁸⁰.

Otra de las campañas que emprendió el gobierno fascista fue la de la electrificación de la red. En 1932 se aprobó un plan de electrificaciones a realizar en doce años con el que se pretendía alcanzar los 9.000 kilómetros electrificados, sobre un total aproximado de 17.000 kilómetros de red. En enero de 1940 se había llegado a los 5.171 kilómetros. Para financiar estos planes se modificó el sistema seguido hasta entonces según el cual estas obras de *primer establecimiento*, se cubrían con anticipos del Tesoro público, cuyos intereses y amortización corrían a cargo de la explotación como «gastos accesorios». A partir de 1932 estos costes se financiarían mediante el recurso al crédito en el mercado de obligaciones²⁸¹. Todas estas transformaciones se tradujeron en una mejora sustancial de las velocidades medias comerciales con la consecuente reducción de tiempos en los desplazamientos, quizá todo ello incidiera en la fuerte expansión que conoció el tráfico de viajeros desde 1937. Más difícil resulta explicar, si nos atenemos a la sola explotación ferroviaria, los más de once años que se tardó en recuperar el volumen de mercancías alcanzado en 1929, pero es claro que la crisis de los años treinta, al ser Italia el segundo deudor de Norteamérica en Europa antes del crac de 1929, tuvo una gran incidencia y retrasó su vuelta a la normalidad en parte por la cultura autárquica del fascismo, aunque, como quedó reflejado en el cuadro 32, su índice de producción industrial en 1935 casi había alcanzado los niveles previos a la crisis²⁸². Como se aprecia bien poco se sabe sobre la realidad de la explotación de la *Ferrovie dello Stato*. Por un lado está la vertiente teórica de los intentos de recuperación de tráfico y de las mejoras que se introdujeron, pero por otro la situación real de la empresa, los datos del cuadro 36 resultan insuficientes, habría que conocer lo que habían supuesto todas las aportaciones del Tesoro público hasta que este sistema se transformó con los planes de electrificación de 1932-1933, la columna que en dicho cuadro recoge cargas hipotecarias refleja principalmente las emisiones de Deuda de esos años. La columna de ingresos eventuales

²⁷⁹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, p. 118.

²⁸⁰ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 120-121.

²⁸¹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 121-123.

²⁸² Lyttleton (1991), p. 74.

refleja también abonos del Tesoro público para contribuir en los costes de la electrificación, otra parte de la disminución de los costes, aunque no se aprecie en el total, procede de una nueva subvención del Ministerio de Hacienda para las pensiones, en definitiva, muchos elementos que distorsionan la realidad de estas cuentas y la situación de la empresa.

CUADRO IV. 35 TRÁFICO FERROVIARIO COMPARADO, ITALIA-ESPAÑA

AÑOS	ITALIA				ESPAÑA			
	mercancías miles	pasajeros millones	millones tn/km	pasajeros/km	mercancías miles	pasajeros millones	millones tn/km	pasajeros/km
1929	65.274	143,7	12.246	8.071	49.868	114,6	5.700	3.809
1930	55.369	125,8	10.991	7.370	48.136	117,1	5.450	3.844
1931	46.536	108,0	9.584	6.528			5.115	3.530
1932	40.713	105,2	8.612	6.293			5.142	3.540
1933	40.457	106,6	7.976	6.991			4.803	3.553
1934	43.010	112,6	7.883	7.698			4.636	3.443
1935	47.257	126,5	10.090	8.579	29.658	58,3	4.683	3.425
1936	51.672	136,1	10.441	9.806				
1937	57.614	157,5	11.524	11.064				
1938	54.375	167,0	11.554	11.773				
1939	64.867	194,2	15.032	13.547				
1940	70.211	222,6	19.981	17.135				
1941	72.698	284,6	24.080	21.932				

Fuente: B. R. Mitchell (1978).

CUADRO IV. 36 RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN EN LOS FERROCARRILES ITALIANOS. (Millones de liras)

Años	Ingresos del tráfico	Otros ingresos	Total ingresos	Costes de explotación	Producto bruto	Coefficiente de explotación %	Cargas Hipotecarias	Ingresos eventuales	Producto neto
1931	3.328	167	3.495	3.248	247	92,93	566	121	-198
1932	2.985	144	3.129	3.156	-27	100,86	592	16	-603
1933	2.746	142	2.888	3.064	-176	106,09	691	60	-807
1934	2.615	154	2.769	2.954	-185	106,68	705	49	-841
1935	3.156	160	3.316	2.992	324	90,23	697	24	-349
1936	3.546	160	3.706	3.006	700	81,11	616	94	178
1937	4.004	178	4.182	3.420	762	81,78	649	97	210

Fuente: Junta Superior ... (1941), t. V, p. 128.

6.3. Francia

El estudio del país vecino en estos años reviste un interés especial por el motivo principal de que en 1937 se creaba la *Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF)*, el precedente más inmediato de la RENFE española; como es obvio no corresponde aquí entrar a fondo en su análisis.

En el capítulo anterior se percibía que el sistema que había iniciado la Convención de 1921 estaba en crisis por motivos bien diversos, el coste para el Estado se había incrementado y ello en una época de crisis económica general. El déficit de las compañías con el fondo común, los sucesivos incrementos de las tarifas, el incremento de los costes de la explotación y, en particular, los salariales, los elevados impuestos que gravaban a las empresas, motivo de continua queja y que se manifestaban para Norte en el cuadro 32 del capítulo anterior; pusieron a las compañías y al Estado en situación

comprometida para afrontar esta década.

Las compañías privadas publicaron un informe en 1932, en el cual sintetizaban todo aquello que no debía hacerse con ellas si se quería lograr una normalidad en la explotación que entonces no existía²⁸³. Ya en mayo de 1929 habían reclamado, para poder competir con la carretera, un nuevo aumento de tarifas y una reducción de los impuestos. Hay que recordar que el 8 julio de 1933 se publicó una nueva ley de ordenación ferroviaria en la cual se incrementaba el control estatal y se trataba de organizar las diferentes modalidades de transporte. Desde el inicio de los treinta se venía pensando en revisar el régimen de 1921, fue este un período «de efervescencia de ideas sobre el papel que convenía dar al Estado en la sociedad y en la economía»²⁸⁴.

Los gobiernos rechazaban la posibilidad de aumentar las tarifas por lo impopular de tales medidas en un período de recesión, así como aligerar los impuestos en años de restricciones presupuestarias, todo ello hacía más inviable aún el régimen de la convención de 1921. El Estado nombró en mayo de 1930 al subgobernador de la *Banque de France*, Fournier, para que estudiara las causas del déficit de las compañías ferroviarias y propusiera remedios. Denunció las incoherencias del régimen de 1921 y, en particular, el insuficiente atractivo que significaban para las compañías las primas de gestión, tal y como quedó reflejado en el capítulo anterior, para que obtuvieran economías en la gestión e, igualmente, el insuficiente control del Estado; la conciencia profesional de los directores era la única garantía de una gestión sana. Para Fournier no se debían elevar las tarifas, más bien la solución vendría desde el alivio de los impuestos y la revisión de la convención de 1921. El informe Fournier terminaba hablando de la necesidad de encontrar para cada tráfico el medio más económico, un aumento moderado de las tarifas y sobre todo el descenso de los impuestos. Pero sus efectos fueron nulos: para el gobierno era dar todavía mucho y para las compañías no era bastante. Es Laval quien detenta el gobierno, pero en la Cámara no se conseguía desbloquear la situación, ni el gobierno que se aprobaran sus propuestas que contemplaban una mayor flexibilidad de los pliegos de concesión y el cierre de un tercio de las líneas; esto ocurría en noviembre de 1931.

Moch, de la izquierda socialista, va a dar un paso más en la comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados, acusando a las compañías ferroviarias de estar en manos de banqueros e industriales que se aprovechaban de la convención de 1921 para hacerse pedidos a sí mismas a costa del Tesoro Público. Solicitaba, en primer lugar, la prescripción de las concesiones, después la creación de una administración nacional de los ferrocarriles, someter la prestación de los servicios de automóviles a autorización estatal y así lograr también la coordinación de los transportes, en definitiva, el rescate de las concesiones. Su propuesta no fue aceptada, pero Moch la presentará, desde entonces, año tras año. Para Caron, la propuesta de Moch puede considerarse como «golpe de gracia» para las redes, sobre todo tras vincular el ferrocarril con 200 familias, siendo el

²⁸³ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, p. 183. En las primeras líneas se exponía que, ante todo, lo que no debía hacerse era emplear remedios peores que el mal que se trataba de solucionar y en concreto se hablaba de dos: la explotación directa o indirecta por el Estado y el empréstito, es decir, el recurso a la financiación estatal.

²⁸⁴ Neiertz (1996b), p. 70.

déficit de las redes el fruto de su rapacidad²⁸⁵. Ninguno de los autores consultados se arriesgan a juzgar la veracidad de las acusaciones o más bien de las insinuaciones de Moch, por otra parte de talante similar a las que se hacían en España, ya se vio entonces que es difícil conciliar todos los intereses al mismo tiempo y es probable que lo mismo pudiera pensarse en este caso. Lo que nadie niega fueron sus efectos, habrá un antes y un después de la propuesta de Moch²⁸⁶. Caron se detiene también en el análisis de la defensa que hicieron las compañías, para quienes su gestión no se podía considerar como dispendiosa. En opinión de estas la crisis financiera obedecía a tres causas: los incomprensibles, por elevados, costes de personal; la inaplicación del régimen de 1921 y la desigualdad de trato, administrativo, fiscal, ... respecto a las otras modalidades de transporte²⁸⁷. Lamentaban no ser dueñas de los precios de sus costes, ni tampoco de los precios de venta y de todas las trabas impuestas por los órganos administrativos de los que dependían, ya que mermaban la eficacia de cualquier medida, sobre todo las relacionadas con la fijación de tarifas, para adaptarse a la competencia. Pero existían otras cuestiones en las que el parecer de las empresas no era unánime, en particular la aptitud corporativa que se debía presentar en la negociación con el Estado: para unos había que ofrecer muestras de querer buscar una solución, pero para otros, entre los que estaba Edouard de Rothschild, había que resistir y eso significaba defender los intereses de los accionistas y exigir el cumplimiento del régimen de 1921²⁸⁸. Estas medidas eran de urgente adopción, según Rothschild, si se quería frenar el déficit de las redes. Típico modo de argumentar que resulta bien conocido para el caso español: la prisa y la relación con las dificultades económicas.

Entre 1931 y 1933 no se produjeron cambios de interés en relación con la situación jurídica de las compañías y, sobre todo, en materia de coordinación con otros medios de transporte. Las empresas, viendo que avanzaban la izquierda en las elecciones y las ideas nacionalizadoras, presentaron propuestas de coordinación con la carretera y, a instancias de Daladier también propusieron realizar esa coordinación, en primer lugar mediante la igualación de las condiciones fiscales, comerciales, técnicas y administrativas de la

²⁸⁵ Caron (1973), pp. 531-532. Donde ofrece muchos más detalles sobre el contenido del proyecto de Jules Moch que el autor anterior.

²⁸⁶ Caron (1973), p. 532, dirá que su proyecto hizo Historia en la de los ferrocarriles y, aunque criticable en muchos puntos, que el autor no concreta, abrió una brecha que no acabó hasta la convención de 1937 de la que nació la SNCF.

²⁸⁷ Es bien apreciable el parecido de estos argumentos y los esgrimidos por las grandes compañías españolas.

²⁸⁸ Caron (1973), p. 533, tomando datos de las conferencias mantenidas por presidentes y directores de las redes de los días 20 y 30 de septiembre de 1932, dice que las compañías presentaron como respuesta a Daladier, entonces ministro de Obras Públicas, un plan de tres puntos: «reglamentación de la carretera y liberalización de la explotación ferroviaria, que debía permitir la constitución de una Sociedad Nacional de Transportes, la igualdad fiscal que pasaba por un aumento de los impuestos que pesaban sobre el automóvil. Pero el punto principal del programa consistía en repartir racionalmente el tráfico entre los dos modos de transporte, según un plan que precisaba las categorías de tráfico reservadas a uno y a otro y aquellas que podrían permanecer sometidas a una razonable competencia, es decir, la coordinación de los transportes, concebida por las redes como la reserva al ferrocarril de los transportes a larga distancia y al automóvil los de corta. Para ello, las compañías crearon en 1932 un Comité de coordinación del raíl y de la carretera. Consideraban más eficaces estas medidas que las que pretendían la constitución de una red única», (la traducción es propia).

competencia y, además, mediante acuerdos con la carretera para organizar el transporte puerta a puerta, como he indicado en la nota anterior. El ministro consideró las propuestas muy tímidas y solicitó que se llevara a término la fusión de todas las líneas en una sola, para esta propuesta no contó con apoyos ni siquiera dentro del propio gobierno, pero todo ello era reflejo de lo que pudiera llamarse efecto Moch. En opinión de Neiertz, todas estas pequeñas medidas que se iban adoptando reflejaban una política global de transportes protectora del raíl a expensas de los otros medios y, en particular, de la carretera. No se cerraban líneas de ningún modo, ni siquiera las pequeñas que habían dejado de ser rentables y cuyos servicios se podían remplazar con un autobús, y todo ese peso gravaba sobre el Estado²⁸⁹. Desde el gobierno se pretendía, cuando menos, la fusión, la constitución de una red única. Daladier y Grimpet, nombrado en 1932 director de Ferrocarriles, elaboraron tres proyectos diferentes en ese año que preveían, previa indemnización de los accionistas sobre bases que variaban en cada caso, la creación de una Sociedad Nacional que debía recibir todo el activo de las compañías, comprendido el dominio privado y la gestión, de la cual los dirigentes de las redes serían apartados totalmente²⁹⁰. Se llegó a consultar este particular, en enero de 1933, a tres consejeros del Estado, los cuales fueron muy duros con la Cámara y el ministro, nada justificaba la petición de Moch de que se declarara la caducidad de las concesiones, si la ley lo decidía así, las compañías podrían solicitar una indemnización, además la fusión era considerada como una violación del contrato y aconsejaban a las dos partes la búsqueda de acuerdos más amigables. La similitud, tanto del proceso, como de las ideas y argumentos esgrimidos por unos y otros con lo ocurrido en España, resulta muy significativa.

En enero de 1933 fue nombrado Paganon ministro de Obras Públicas. Este presentó en abril de ese año un proyecto que era remedo del de Laval y no pasaba de ser un enlucido del régimen de 1921, sin embargo, tras largas negociaciones con las compañías, se aprobará por Ley el 8 de julio de 1933. Sus principios básicos se inspiraron en tres ideas: comercializar la gestión de las redes, lograr ayudar al fondo común y reforzar el control del Estado²⁹¹. A lo largo de todos estos meses, gobierno y compañías fueron tomando medidas, cada parte por su cuenta, con el objeto de cumplir los deseos manifestados por los consejeros del Estado. Una ley de febrero aumentó los impuestos sobre el automóvil y en julio se reducía el impuesto para los viajeros en tren del 32,5 por 100 al 12 por 100²⁹². Las compañías, mientras, estudiaban la unificación de determinados servicios, todavía tan sólo en fase de estudio: creación de un catálogo con elementos de material fijo unificado, creación de un organismo común de compras para todas las materias salvo las traviesas y el combustible, la reparación de material móvil o el acercamiento de los servicios comerciales, pero fue rechazada la propuesta de la PLM de buscar la unificación completa. El grupo socialista aprovechó el debate parlamentario

²⁸⁹ Neiertz (1996b), pp. 71-77.

²⁹⁰ Caron (1973), p. 535.

²⁹¹ Neiertz (1996b), pp. 78-79. Sobre lo acontecido en estos años previos a la Ley de 1933 y su significado debe consultarse también Caron (1973), pp. 529-542. El texto del proyecto presentado por Paganon en el Senado y sus modificaciones hasta lograr la Ley de 8 de julio con sus disposiciones complementarias, en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 185-201.

²⁹² Esta medida supuso unos ingresos al fondo común de 62 millones de Francos en 1933, según calcula Caron (1973), pp. 535.

sobre los presupuestos para volver sobre la idea del desposeimiento de las concesiones sin indemnización. Para ello vinculaban dos cuestiones: no habría más préstamos si las compañías no renunciaban a la indemnización debida. Aunque no obtuvieron en una primera ocasión ningún resultado, a fuerza de insistir en la misma idea, lograron que las compañías se declarasen dispuestas a aceptar ese principio. En abril comenzaron las negociaciones que culminarían en la ley de julio. En opinión de Caron, «las compañías habían obtenido que la fusión total fuese al menos diferida y que se admitiera la imposibilidad jurídica de una ley que impusiera unilateralmente esta operación», pero debían admitir a cambio modificaciones sustanciales de la convención de 1921²⁹³.

La Convención de 1933 y sus disposiciones complementarias comprendían, de una parte, las medidas tendentes a la fusión tomadas por las propias redes y de otra las medidas que buscaban una mayor flexibilidad de los pliegos de condiciones tomadas por el Ministerio. Dentro de las primeras figuraban el contrato de explotación común firmado por el P.O. y el Midi a instancias del gobierno, además el P.O. debía ceder la explotación de sus 476 kilómetros de la Bretaña del Sur a la compañía del Estado; un nuevo método para la explotación de las líneas de circunvalación por el cual estas pasaban a las redes de las compañías del Estado, Norte y del Este; la fusión de los servicios contenciosos; la creación de una oficina comercial, aunque esta tropezó con diversas trabas y su actividad se limitó a las tarifas de viajeros y no a las de las mercancías, para las cuales cada empresa prefirió actuar con autonomía, siendo precisamente este punto, de alcanzar algún día para todo el territorio francés unas mismas tarifas, uno de los que más habían unido las políticas ferroviarias de los diferentes gobiernos de la República. Tampoco los ingenieros-jefe de material aceptaron un sistema de compras común. Las redes mantuvieron sus objeciones a la fusión completa.

Las medidas del Ministerio tuvieron dos líneas de actuación: las tarifas y la explotación técnica y comercial y se adaptaron, de alguna manera, a lo que las empresas demandaban. Para la fijación de tarifas, se marcaba un precio máximo y un precio mínimo, dentro de ese arco las compañías se podían mover con libertad, pero el Ministerio prohibía la libertad de conciliación con los expedidores. Norte usó con mucha frecuencia de este sistema de máximos y mínimos sobre todo para los productos de los mercados de alimentos, los materiales de construcción y los hidrocarburos. Con el tiempo, en julio de 1936 surgirán nuevas tarifas, más simplificadas, otras, para tener en cuenta a la competencia, fueron reducidas, como fue el caso de el azúcar, las maderas, los ladrillos y la pizarra, llegando en algún caso a percibir sólo el coste del transporte, a lo cual todavía eran hostiles los dirigentes de las redes. Sobre la explotación, en enero de 1934 un decreto contemplaba la posibilidad de suspender servicios ferroviarios e incluso algunas instalaciones, preveía la reducción del número de clases en los coches, la flexibilidad de las normas relativas al orden de las expediciones y algunas otras cuestiones.

En opinión de Caron, todo ello era prueba del carácter realista y constructivo del programa surgido en 1933. La puesta en práctica de todas estas medidas dependía de la decisión de hacerlo por parte del ministro de Obras Públicas, quien para alguna de ellas,

²⁹³ Caron (1973), p. 536.

como el cierre de líneas, debía contar con los Consejos generales, habitualmente hostiles. Concluye Caron en tono pesados diciendo que la flexibilidad de la explotación, no era todavía más que una posibilidad, pero no una realidad²⁹⁴. Por tanto todo esto no fue suficiente para restablecer el equilibrio financiero. En el conjunto de todas las redes el déficit de 1933 ascendió a 3.861,4 millones de francos. En la primavera de 1934 las empresas presentaron un plan de saneamiento y en abril el gobierno aceptó algunas de sus proposiciones: reducción de los salarios de los ferroviarios y modificación de los derechos de jubilación; no así la subida de las tarifas de viajeros, ni la pretensión de que los principales servicios públicos usuarios del ferrocarril se adaptaran a las condiciones normales de tasas. Otras normas del acta de julio de 1933 contemplaban, en su artículo primero, la introducción de dos representantes del Estado en los Consejos de Administración de las compañías, con las mismas atribuciones que los elegidos por los accionistas²⁹⁵. El control estatal, como se decía al principio, se veía reforzado pues además toda transacción superior a 50.000 francos debía ser aceptada por una Comisión de Compras, una manifestación más de las prevenciones que había causado el informe Moch²⁹⁶. El déficit siguió en aumento: 3.978 millones en 1936, 5.933 en 1937. A la par que sucedía todo esto, la explotación, como se aprecia por las cifras de déficit que he ofrecido y en los datos del cuadro 37, no dejó de perder efectivos, tanto en el transporte de mercancías como en el de viajeros, es decir que la revisión de 1933 no fue suficiente para resolver la crisis del ferrocarril, ni tampoco lo fueron los decretos de 1934 que buscaron una mayor coordinación de los transportes, desde entonces no se desvincularán las soluciones para el ferrocarril, de la coordinación con los otros medios de transporte, pensando en los beneficios que se derivarían para los usuarios, pero en primer término pensando en la reducción del déficit del Estado; el gobierno Doumergue había sido autorizado en febrero de 1934, como respuesta a la crisis económica, para adoptar los decretos con fuerza de ley necesarios con el fin de conseguir el equilibrio del Presupuesto²⁹⁷.

Según Neiertz, la crisis económica general de los treinta, se manifestó desde muy pronto en los transportes y hasta, al menos, 1939 en que con el inicio de la segunda guerra mundial, las condiciones de la explotación se vieron radicalmente alteradas. De acuerdo con sus cálculos, entre 1929 y 1933 el descenso del tráfico de mercancías fue dos veces más rápido que el de la producción. Las causas fundamentales de este descenso fueron la competencia salvaje que comenzó a ocasionar el transporte automóvil y otros medios de transporte, la falta de acometividad de las compañías ferroviarias ante la competencia, provocada por la disolución de su espíritu comercial tras tantos años de supremacía y, desde 1921, porque contó con el sustento financiero del Estado, la propia

²⁹⁴ Caron (1973), pp. 537-538 y Neiertz (1996b), pp. 78-79.

²⁹⁵ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, p. 186. Al menos uno de ellos debía formar parte también del Comité de Dirección. Su presencia se justificaba por la proximidad de las fechas de reversión de las concesiones, para que las redes volvieran al Estado en perfectas condiciones y no ocurriera lo que había acontecido cuando se rescató la compañía del Oeste, quien había transferido una red desecha que requirió de fuertes inversiones.

²⁹⁶ Neiertz (1996b), p. 78.

²⁹⁷ Sobre esta cuestión de la coordinación, Caron (1973), pp. 538-542 y Neiertz (1996b), pp. 79-85, quien realizó precisamente su tesis doctoral sobre esta cuestión de la coordinación de los transportes en Francia, a partir de 1918.

crisis económica y las dificultades para encontrar una solución política a esta crisis de los transportes, tal y como ha podido apreciarse en las páginas anteriores. Ante todas estas dificultades se agravaron los déficit de explotación a partir de 1930, estos recaían sobre las finanzas públicas en un momento en el que los gobiernos eran particularmente reacios ante los propios déficit presupuestarios. El 6 de febrero de 1934 se produce una crisis política y el presidente de la República, Doumergue, constituyó un gobierno de reconciliación nacional reuniendo al centro y a la derecha con las ideas de reformar las instituciones y lograr economías en los Presupuestos, pero fracasó. Hacia 1935 el déficit arrastrado por las compañías privadas suponía 15.000 millones de francos²⁹⁸. Era en este contexto económico y político en el que se trataba de buscar el modo de resolver la crisis de los ferrocarriles y de los concesionarios.

Las medidas que se fueron adoptando no resolvieron casi nada, como ya ha quedado reflejado. Los ingresos del tráfico de mercancías se redujeron en la mitad a lo largo de los años treinta, un tercio lo hicieron los del tráfico de viajeros y, además, la producción de automóviles industriales se mantuvo en su nivel de 1934²⁹⁹. El cuadro 38 muestra lo que ocurrió en la compañía del Norte francés, quizá sea resumen suficiente los cálculos que recoge la última de las columnas. Ese crecimiento negativo de los ingresos cuya expresividad hubiera sido mayor de haberlo referido a los años 1935 o 1936. Importante es de igual forma lo que supuso el incremento de los déficit y la consecuente aportación estatal.

²⁹⁸ Neiertz (1996b), pp. 69-70. Kalmbacher (1996), p. 92, precisa esta cifra del déficit. Señala que el déficit acumulado ascendía a 22.700 millones de francos, los años 1930-1935, habían supuesto 18.600 millones de la suma anterior, el 36 por 100 correspondía a las dos redes del Estado, un 26 por 100 a la fusión P.O.-Midi, 22 por 100 para el PLM, 11,5 por 100 para el Norte y 4,5 para el Este.

²⁹⁹ Estas referencias proceden de Neiertz (1996b), p. 85. Allí también señala que mientras eso era lo que ocurría en Francia, en Alemania, esas tres variables que él utiliza no dejaron de aumentar y que, además, los decretos de coordinación de 1934 tuvieron el efecto de mantener a los transportes por carretera y fluviales dentro de estructuras artesanales.

CUADRO IV. 37 TRÁFICO FERROVIARIO COMPARADO, FRANCIA-ESPAÑA

AÑOS	FRANCIA				ESPAÑA			
	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km. millones	pasajeros/km	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km. millones	pasajeros/km.
1929	223.000	765	41.800	28.200	49.868	114,6	5.700	3.809
1930	224.000	790	40.900	29.200	48.136	117,1	5.450	3.844
1931	193.000	773	37.100	29.000			5.115	3.530
1932	161.000	705	31.900	25.600			5.142	3.540
1933	153.000	661	31.000	24.600			4.803	3.553
1934	148.000	621	29.700	23.400			4.636	3.443
1935	139.000	582	27.100	22.600	29.658	58,3	4.683	3.425
1936	148.000	577	29.500	23.300				
1937	157.000	614	31.800	27.000				
1938	133.000	540	26.500	22.100				
1939	141.000	481	29.300	20.500				
1940	102.000	347	24.000	17.100				
1941	112.000	454	28.400	17.100				

Fuente: B. R. Mitchell (1978).

CUADRO IV. 38 CUENTAS SIMPLIFICADAS DEL NORTE FRANCÉS, 1930-1937. (En millones de francos)

CONCEPTOS	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	Tasa de crecimiento medio anual 1937-1930 %
TOTAL COSTES	2.632	2.614	2.472	2.433	2.206	2.445,1	2.526	3.210,2	2,88
INGRESOS	2.569	2.325	1.928	1.824	1.708	1.556	1.593	2.011,2	-3,44
INSUFICIENCIA REAL	63	289	544	609	498	889,1	933	1.199	52,33
APORTADO POR EL ESTADO			124	151	205	287,4	334	321,9	21,02 (1937-1932)
INSUFICIENCIA CONTABLE			420	458	293	601,7	599	877,1	

Fuente: F. Caron (1973), p. 511 y elaboración propia.

En esos años inmediatamente previos a la convención de 1937, se adoptaron otras medidas de política económica general que permitieran luchar contra la crisis por la vía de la deflación, que se producía por la permanencia de Francia dentro del patrón oro no pudiendo evitar la sobrevaloración del franco³⁰⁰. Estas medidas también incidieron sobre el ferrocarril, pues el Estado, percibiendo que el coste medio de la vida había disminuido entre el 15 y el 20 por 100, aprobó el Decreto de 17 de julio de 1935 que preveía una reducción en todos los gastos públicos y de empresas de servicios públicos del 10 por 100, en esta deducción se incluían los salarios, aunque se excluían algunas de las pensiones ferroviarias que ya se habían visto afectadas por un descuento anterior³⁰¹. En octubre de 1935, otro Decreto-ley imponía a la Administración de Correos que, «para aliviar las cargas que venía imponiendo al presupuesto del Estado, el déficit del fondo común», aportase a las grandes redes ferroviarias una suma que se fijó en 150 millones de francos, pero que sería revisada cada año; esta medida no llegó a ser aplicada³⁰². En definitiva, se continuaba en la búsqueda de economías o de ingresos suplementarios que lograran acallar el clamor del déficit, pero quizá pueda hablarse de una saturación de propuestas e iniciativas, de comisiones, comités y consejos que dificultan el acercamiento histórico y, sobre todo, la valoración de sus resultados, si nos guiamos por los que obtuvo la explotación, desde luego no se consiguieron los deseados.

³⁰⁰ Temin (1991), p. 89.³⁰¹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 213-214.³⁰² Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, p. 214.

Las compañías en abril de 1936 seguían demandando una efectiva flexibilidad de la gestión comercial, prescindiendo de la obligación que tenían de efectuar todos los transportes previstos, la intensificación de los ahorros en la explotación, conceder nuevas desgravaciones fiscales, pero lo esencial en su demanda era la llamada «racionalización de los transportes», en donde se planteaba el dilema, por un lado, de ofrecer un servicio de transporte sobreabundante y deficitario, o, por otro, de adoptar medidas rigurosas de restricción de estos servicios³⁰³.

Esta era la situación cuando se producen las elecciones del 26 de abril y 3 de mayo de 1936 que significaron el triunfo del Frente Popular. Bedouce, del partido socialista, es nombrado ministro de Obras Públicas. Este volvió sobre la cuestión de la coordinación, impulsó la reducción de algunas tarifas, pero sobre todo destacó por las medidas de carácter social que originaron graves problemas en su aplicación: retorno a los salarios anteriores a 1934, cuando se habían iniciado los descuentos, podría significar unos 800 millones de francos; incremento del número de permisos pagados y sobre todo la aplicación estricta de la semana de las 40 horas. En 1938 se tendrá que revisar esta disposición. Este proyecto significaba un aumento de los costes de explotación que se estimo de 1.720 millones de francos y, en buena medida, trataba de combatir el paro, más dudoso parece el remedio que en ello encontrarán las compañías, como se vio una vez echada a rodar la SNCF. Las compañías manifestaron su hostilidad en diciembre de 1936 y enero de 1937, pero sin resultados aparentes.

En junio de 1937 se produce un cambio de gobierno, Blum tiene que abandonar la presidencia del mismo y le sustituirá Chautemps, inaugurando un régimen caracterizado de manera simplista como tiempo de inmovilismo³⁰⁴. Queille será el ministro de Obras Públicas, se produjo un incremento de las tarifas, que provocó un nuevo conflicto con las compañías, al dilucidar si esos incrementos se sumarían a favor de las empresas cuando se calcularan las primas de un posible rescate o a favor del Estado, se decidió que todo ese año 1937, se suprimiese a todos los efectos de los cálculos³⁰⁵. El planteamiento de los dos ministros del ramo que ya había estrenado el Frente popular y de sus predecesores había oscilado entre las soluciones radicales que solicitaban la «nacionalización industrializada»³⁰⁶, y otras soluciones que el propio Mayer, vicepresidente del Norte, calificó de enlucidos y que se habían venido intentando desde 1933³⁰⁷. El fracaso de todas estas últimas, parecía dar la razón a los partidarios de las primeras. En cualquier caso la presión del Estado y de las corrientes nacionalizadoras cada vez era más fuerte, sobre todo tras el triunfo del Frente Popular, en que se retomaron los proyectos de Blum de 1920 y de Moch en 1931. Pomaret, defensor del presupuesto de 1937, no estaba conforme con los efectos que se derivarían de la aplicación de la propuesta de Moch, el control financiero de las redes según este plan

³⁰³ Caron (1973), pp. 542-543.

³⁰⁴ Berstein (1988), pp. 143-146.

³⁰⁵ Caron (1973), p. 543. Como se aprecia, el paralelismo con las situaciones que se vivían en España fue muy grande.

³⁰⁶ Kalmbacher (1996), pp. 89-90. Donde hace un breve resumen de los partidarios de la llamada «nationalisation industrialisée», desde 1838 a 1936.

³⁰⁷ Caron (1973), p. 543. Expresión que confió Mayer a Caron en conversación mantenida con él.

costaría al Estado una indemnización de 3.000 millones de francos, por unas acciones que en Bolsa valían 1.350 millones. Pomaret reconocía que el rescate era imposible con estas condiciones y proponía una retrocesión equitativa teniendo en cuenta la necesidad de no desposeer a los accionistas; planteamiento que quizá obedecía a la necesidad de recuperar un mínimo de confianza hacia el Frente popular entre el centro derecha, tras el significado de revolución social con el que se habían interpretado las huelgas de mayo y junio del año anterior³⁰⁸. Describía la nueva empresa como una «Sociedad única de descentralización técnica» y demostraba que ni la fusión ni la coordinación serían suficientes para colmar el déficit, por tanto el Estado debería cubrir al menos una parte de las cargas del capital de primer establecimiento. En opinión de Caron, este proyecto, aunque moderado, marcó un punto del que ya no había vuelta atrás. La comisión de la Asamblea decidió que sería el último año en que se votarían créditos para cumplir con las cláusulas de 1921³⁰⁹.

Como se puede ir apreciando la situación de inestabilidad política, económica y social, por otro lado muy similar a la que se vivía en España desde algunos años atrás, fue convirtiendo la cuestión ferroviaria en «algo más» que un problema económico a resolver. La campaña de opinión entre los medios de la izquierda en contra de las compañías fue más dura que cuando Moch había destapado las relaciones existentes entre los Consejos de Administración de las empresas de transportes, financieras y de industrias proveedoras del ferrocarril. El llamado *Comité de Vigilancia de Intelectuales Antifascistas*, cuyo solo nombre sobrecoge, solicitaba, en julio de 1937, del ministro de Obras Públicas «cazar a los hombres feudales del raíl» pues, según este Comité, las grandes compañías habían vencido a la República invariablemente. Todo este ambiente fue forjando, en palabras de Mayer, una «mística de la nacionalización», que convertía al problema ferroviario en un medio fácil para satisfacer a la mayoría parlamentaria. Para las compañías, si querían que se respetasen sus derechos en la nueva situación, lo más fácil era dejarse sacrificar por esta mística³¹⁰.

Dentro de este movimiento de nacionalización, el año 1937 se vio acompañado de realizaciones concretas y de proyectos e ideas, bien diversos por su origen, en los que se proponía un mayor control del Estado incluso en aquello que de propiedad privada hubiera dentro de las compañías. Así la Ley de Hacienda de 1937 dio el primer golpe a las compañías al prohibir la libre disposición del dominio privado y pidiendo que antes del 31 de marzo de ese año, el gobierno presentase a las Cámaras una refundición completa del régimen vigente de los ferrocarriles y ofreciendo una coordinación del conjunto del servicio público de transportes. Algunas de todas estas ideas después quedarán plasmadas en las negociaciones finales de agosto de 1937: la idea de Bedouce, ministro de Obras Públicas en el gabinete de Blum, de convertir las acciones de los antiguos concesionarios en acciones de la Sociedad Nacional que se crease; o el contenido de uno de los papeles de Mayer en el que se veía como solución la creación de

³⁰⁸ Berstein (1988), p. 118. En su opinión estas huelgas fueron vistas como una gigantesca expropiación de los patronos por sus obreros, confiscando los instrumentos de trabajo, ocupando fábricas y procediendo así, a pesar de las palabras tranquilizadoras de los partidos del Frente popular, a la temida revolución socialista.

³⁰⁹ Para todo Caron (1973), p. 544.

³¹⁰ Caron (1973), p. 546.

una gran Sociedad comercial, en la cual las antiguas compañías no conservasen más que la gestión de sus dominios privados y el Estado se hiciese con los gastos de construcción de nuevas líneas y trabajos complementarios, y de parte de los costes de mantenimiento como lo hacía en las carreteras y canales. Entre tanto el Senado era poco propicio a la nacionalización, mientras que el gobierno Blum, bien al modo de Bedouce o por compra de las acciones como quería el presidente, tenía un proyecto en el que se procedía a la expropiación de las compañías, prácticamente sin indemnización. Su caída en junio de 1937 salvó a las compañías de un «peligro muy grave» según expresó Mayer. Las negociaciones con Chautemps, nuevo presidente del gobierno, se presentaban mucho menos inquietantes y, como he dicho, el Senado se había manifestado opuesto a una ruptura de los contratos por la fuerza; era la ocasión más propicia para las compañías tal y como les hicieron ver a las demás, Mayer y Rothschild³¹¹. De tal forma que se fue imponiendo poco a poco entre las compañías la idea de aprovechar la ocasión para abandonar sus concesiones lo más rápido posible, en vez de, como se había hecho en 1932, conservarlas³¹². Así se abandonaba también cualquier posibilidad de formar una sociedad de tipo mixto y, por supuesto de continuar en la administración de la Sociedad Nacional que estaba en ciernes. Sobre esto último no se quería ni oír hablar puesto que se les exigiría responsabilidades en los déficit por las cuales podrían llegar a perder los arreglos obtenidos en las negociaciones respecto a los dominios privados, en definitiva había que desaparecer de la escena. Para ello, los puntos de vista de 1932 respecto, sobre todo, a las ventajas de una administración centralizada se invirtieron y así Mayer, que había propugnado lo contrario, defendía que la nacionalización suscitaría importantes reducciones en los costes de explotación y modificaciones en la política de tarifas, haciéndose más sencilla la coordinación. Además esa Sociedad Nacional, debía ser «el único patrón de los trabajadores, el único propietario del material y el único gerente de las tarifas»³¹³.

Con estas ideas, por un lado el Senado, bastante enfrentado al gobierno en una opción nacionalizadora e incluso ante una solución en la que esa Sociedad Nacional estuviese dominada mayoritariamente por el Estado; gobierno por otro con muchas presiones debidas al descontento que el Frente popular estaba generando y con planteamientos en ocasiones diferentes entre sus propios miembros, y las compañías que, según parece apuntar la bibliografía, tenían mucho que ganar y poco que perder, comenzaron las negociaciones el 2 de julio de 1937 siendo Mayer el representante de los concesionarios³¹⁴. Mayer comenzó efectuando unas peticiones muy elevadas e incompatibles entre sí, pero el objetivo no era el de obtener lo que se solicitaba en la primera andanada. Esa elevada solicitud consistió en demandar para las compañías la

³¹¹ Caron (1973), pp. 544-545.

³¹² Caron (1973), p. 548.

³¹³ Palabras de Mayer tomadas de Caron (1973), p. 547.

³¹⁴ Para un análisis más profundo sobre las posiciones del Gobierno y las compañías, Kalmbacher (1996), pp. 109-113. Las breves líneas en las que me he referido a ello son una simplificación de un problema mucho más complejo. En su opinión, desde la concesión de plenos poderes el 30 de junio de 1937 al gabinete presidido por Chautemps, parece que Blum, vicepresidente, y Bonnet, ministro de Hacienda, con la conformidad del primero, habían acordado ya la creación de una sociedad nacional de ferrocarriles.

mayoría en la nueva Sociedad Nacional y el reconocimiento a los accionistas de un rescate anticipado, estimado en 10.000 millones de francos. El 30 de julio el Consejo de Ministros dio a Queuille la misión de concluir las negociaciones para la constitución de la Sociedad Nacional antes del 31 de agosto y al día siguiente advirtió a Mayer que el gobierno no aceptaría esa mayoría pero que deseaba llegar a un acuerdo³¹⁵. Las negociaciones fueron agotadoras e intensísimas en cuanto al trabajo desarrollado. Se exponían peticiones, se hablaba y se discutía, de día y de noche, la última, la del 30 al 31 de agosto, se trabajó sin interrupción hasta la firma final del texto por parte del ministro Queuille y de los representantes de cada compañía³¹⁶. Pienso que no merece la pena que detenerse en exceso en estas negociaciones, procuraré ser esquemático.

Kalmbacher resume las posiciones del Estado a finales de julio en tres puntos: en primer lugar reconocía la llamada del Senado, pero afirmaba la necesidad de reformar el sistema ferroviario, con el fin de que este quedase bajo su autoridad; en segundo lugar no se podría interpretar estrictamente la convención de 1921, puesto que sino el Estado tendría que pagar dos veces, todos los pagos realizados desde la guerra mundial autorizaban ya al Estado a tener derechos sobre el activo de los concesionarios y, por último, reconocía a las compañías el dominio sobre las reservas, les liberaba de las cargas financieras inherentes a la amortización y remuneración de los títulos detentados por sus accionistas y, además, el déficit del fondo común sería transferido a la sociedad nacional que se constituyera³¹⁷. Las compañías el 9 de agosto presentaban sus propuestas que expongo puesto que servirán de marco de comparación con lo que se les concedió finalmente. En la sociedad que surgiera la representación de las compañías debía detentar el 60 por 100 del capital social, su reflejo en el Consejo de Administración compuesto por 38 personas sería de 20 miembros. Esta concesión tendría una duración de 45 años cifra que obedecía a un cálculo sobre los años medios de concesión restantes para todas las compañías. Sus acciones tendrían garantizado un interés del 5 por 100 y estarían bloqueadas en sus manos hasta 1955 y el Estado debía cargar con los costes de los préstamos de las compañías y las cantidades garantizadas a los accionistas³¹⁸. En definitiva, lo más difícil de admitir para las compañías, desde un punto de vista teórico, será el que en esa nueva sociedad no iban a tener un papel mayoritario. La posición de las compañías molestó al Estado quien endureció sus ofertas en fechas ya muy próximas al día 31, lo cual hacía peligrar la posibilidad de un acuerdo. Como se deduce la fricción fundamental ahora era la participación de las compañías en la nueva sociedad y, en consecuencia, la indemnización que les correspondía, aunque surgieron otras dos, el

³¹⁵ Como es obvio y para no incrementar las referencias, esta cuestión de la negociación final procede de Caron (1973), pp. 549-555. Los dos autores seguidos para este estudio del nacimiento de la SNCF, coinciden en la descripción de los hechos fundamentales que tuvieron que ver con la negociación, si bien Kalmbacher transmite una visión de los negociadores estatales más dura y Caron ve en Mayer al cerebro y conductor de las mismas que obtuvo de aquellos todo cuanto pudo, es decir que habría conseguido desbancar a estos de sus firmes posiciones.

³¹⁶ En la página 48 de la *Revue d'histoire des chemins de fer hors série 4* (1997) se reproducen esas firmas. El texto final del convenio del 31 de agosto de 1937, se encuentra recogido íntegro en Junta Superior de Ferrocarriles (1941), t. V, pp. 232-240.

³¹⁷ Kalmbacher (1996), p. 113.

³¹⁸ Caron (1973), p. 549.

régimen sobre su dominio privado y el recurso de la nueva sociedad a los servicios financieros de que habían dispuesto las compañías en los períodos previos.

Me detendré en el primero de ellos. Los autores consultados no se preocupan por averiguar si las cifras que demandaron las compañías y lo que finalmente se les entregó, puede considerarse o no elevado y, por lo tanto, no ofrecen ningún dato que permita realizar comparación alguna. El 20 de agosto las compañías plantearon que la cantidad que les entregara el Estado alcanzase los 3.877 millones de francos, pero no se habló de si esa suma debía corresponderse o no con algún porcentaje concreto del capital social. Los servicios ministeriales en la negociación fueron reduciendo gradualmente esta suma hasta mostrar que, incluso sin tener en cuenta los déficit de los últimos cinco años, el Estado no debería nada a las compañías. «Finalmente el acuerdo se hizo sobre una anualidad global distribuida durante cuarenta y cinco años de 45 millones de francos»³¹⁹, que realizando el cálculo del valor actual al 6 por 100, representaba la cantidad de 695.512.440 francos y ya se especificó que se correspondería con el 49 por 100 del capital social de la nueva sociedad³²⁰; al Estado correspondería el 51 por 100 restante, casi 724 millones de francos. La reducción sobre lo solicitado era considerable, pero a cambio se consiguieron algunas de las otras demandas y la supresión del impuesto que gravaba los intereses comprendidos en cada anualidad. También se mantuvo el bloqueo de las acciones hasta el 31 de diciembre de 1955. Esta cuestión era importante de cara a mantener la representación correspondiente en el nuevo Consejo de Administración. El ministro quería que el bloqueo se hiciera de acuerdo a las fechas reales de expiración de las concesiones, lo cual implicaba una reducción progresiva de los representantes de las antiguas compañías en dicho Consejo.

Respecto al tercero de los aspectos señalados, también fueron largamente debatidos los artículos 29 y 30 del título IV en el que se incluían las disposiciones financieras y que fueron incluidos por deseo expreso del ministro de Hacienda, en ellos se abría la puerta a la posibilidad que tenía el Estado de solicitar a las empresas, hasta el 1 de enero de 1943, que emitieran préstamos para financiar costes de primer establecimiento y los llamados costes accesorios; con ello, según Caron, el ministro trataba de limitar al máximo los beneficios de tesorería de las compañías, pues les hacía correr a cargo de la administración y el servicio de sus títulos emitidos antes del 1 de enero de 1938, aunque no de los fondos y también podía hacerlo con los emitidos desde entonces y hasta enero de 1943. Las compañías, mientras asegurasen la administración y el servicio de sus títulos, recibirían de la Sociedad Nacional, la víspera de cada vencimiento, una cantidad por las cargas efectivas, debidamente justificadas, de estos empréstitos. El Estado asumiría los de las líneas que ya eran suyas antes de agosto de 1937³²¹. Estas discusiones se mantenían a las 5, 30 de la madrugada del día 31 de agosto de 1937 y estuvieron a punto de hacer fracasar toda la negociación.

Finalmente, la convención del 31 de agosto de 1937 obtuvo los siguientes resultados. Se creaba la *Société nationale des chemins de fer français* quien comenzaría sus

³¹⁹ Caron (1973), p. 551.

³²⁰ Según la expresión matemática $45.000.000 a_{45|6\%}$

³²¹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, p. 237, artículos 29 y 30.

actividades el 1 de enero de 1938, nacía como persona moral de derecho privado, sociedad anónima por acciones regida por el código de comercio y la legislación sobre sociedades vigente y por el convenio de agosto y sus Estatutos. Su objeto social era la explotación de los ferrocarriles y su construcción si esta había lugar. Expiraría el 31 de diciembre de 1982, fecha en la que su activo retornaría gratuitamente al Estado.

Como es lógico las antiguas concesionarias –Norte, París-Orleans, París-Lyon-Mediterráneo, Este, Midi y los Sindicatos de la Gran y Pequeña Cintura de París– renunciaban a sus derechos de explotación³²². Sociedad Anónima por acciones, la composición de su capital reflejadas las hipotecas políticas que habían gravitado sobre su fundación, el 51 por 100 de este capital era propiedad del Estado y el 49 por 100 restante de las compañías. La suma se elevaba a 1.419.412.000 francos, un montante modesto en opinión de Kalmbacher, ya que suponía en francos de 1994 aproximadamente unos tres o cuatro mil millones, pero que permitía situar en los niveles convenidos las aportaciones teóricas efectuadas por sus asociados. Estas cantidades reflejaban, por parte de las compañías, todos sus bienes y derechos, con excepción de aquellas sumas consideradas de dominio privado y que se correspondían con las reservas constituidas con beneficios no repartidos y, por parte del Estado, las dos redes que le pertenecían, todas sus participaciones en el establecimiento de las otras líneas y la cobertura de los déficit del fondo común desde la convención de 1921. Esto supuso:

1º) Para los antiguos concesionarios se entregaron 1.391.024 acciones llamadas «A», repartidas entre las compañías: el 20,1 por 100 a Norte; 17,9 a Este; 16,4 a P.O.; 37,5 a P.L.M. y 8,05 a Midi. Cada acción valía 500 francos. Estas acciones recibirían, hasta su reembolso, un interés del 6 por 100. Su amortización se reglamentaría de tal modo que estuviera finalizada el 31 de diciembre de 1982. Las acciones amortizadas serían reemplazadas por unas acciones de beneficio llamadas «J». Tanto estas como las «A», permanecerían bloqueadas a sus nombres hasta el 31 de diciembre de 1955. En dicha fecha serían distribuidas entre los accionistas en función de sus derechos sobre el activo de la compañía.

2º) Para el Estado se repartían 1.447.800 acciones llamadas «B», del mismo valor nominal y con el mismo beneficio³²³.

El régimen administrativo a que daba lugar esta distribución, originaba un Consejo de Administración en cuya composición no tenía ninguna influencia la Junta General de Accionistas. Sus miembros eran designados directamente por el Estado y por los propietarios de las acciones «A». Inicialmente estaría compuesto por 33 personas, de los cuales tres eran miembros de derecho: el vicepresidente del Consejo de Estado, el gobernador del Banco de Francia y el director general de la Caja de Depósitos y Consignaciones; después el Estado nombraba a doce miembros, entre los que estaba el presidente y uno de los vicepresidentes, eran elegidos entre funcionarios de alto nivel; las antiguas compañías elegían otros doce, de donde saldría el segundo vicepresidente, como ya es conocido, el 31 de diciembre de 1955 su número se reduciría a seis. Además se nombraban otros dos escogidos entre personas que hubieran prestado algún servicio

³²² Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, p. 232, artículo 1 y Kalmbacher (1996), p. 125.

³²³ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, p. 232, artículo 2 y Kalmbacher (1996), pp. 125-126.

destacado al ferrocarril, debían ser refrendados por el ministro de Obras Públicas y cuatro delegados de los trabajadores, también refrendados por el ministro y escogidos de una lista de ocho agentes en servicio. Un Consejo tan heterogéneo en su composición y tan numeroso, podía convertirse en un instrumento poco práctico y de funcionamiento pesado, por eso, a imitación de lo que habían hecho las compañías, se constituyó un Comité de Dirección que recibía del Consejo los más amplios poderes y compuesto, de modo mucho más restrictivo, por el presidente, los dos vicepresidentes y ocho personas más elegidos por mitad entre los representantes del Estado y los de las compañías. Pienso que la existencia de este organismo es la causa de que la presencia de trabajadores en el Consejo no suscitara ninguna réplica por parte de las compañías. Entre otras cuestiones al Comité quedaba reservada la designación del personal de dirección³²⁴.

En lo referente al régimen financiero los objetivos iniciales eran dobles, por un lado garantizar los derechos adquiridos por los portadores de los títulos emitidos y, por otro, alcanzar el equilibrio presupuestario, es decir, acabar con el déficit de la explotación, para ello, se utilizaría la regulación de tarifas oportuna. Si el Estado rechazaba el incremento de las tarifas, quedaba automáticamente obligado a otorgar la suma equivalente a lo que se hubiera percibido con dicho aumento³²⁵. Se hablaba de someter a la nueva sociedad a un modelo de gestión «comercial», aunque no se especificase en que iba a consistir dicho modelo³²⁶.

Caron concluye señalando que, sin entrar a analizar los resultados de la SNCF, los dirigentes de las compañías privadas tenían razón al sostener que su creación no iba a suponer la solución milagrosa de todos los problemas³²⁷. Por otra parte, como acierta a reflejar Kalmbacher, los trastornos ligados al desencadenamiento de la segunda guerra mundial y la «inmensa mutación económica que se siguió, modificaron completamente las perspectivas en función de las cuales se había negociado y concluido la convención de 1937»³²⁸. Las cifras del cuadro 37 reflejan las dificultades con que se enfrentó la explotación de la red en los primeros años de la recién nacida sociedad.

Cuando comenzó más directamente todo el proceso nacionalizador en España, en torno a 1938, las compañías españolas, en particular Norte y MZA, conocían el periplo realizado por sus homónimas francesas y los argumentos que habían argüido en su defensa³²⁹. Es importante tenerlo presente a expensas de que algún día se pueda contar con su documentación interna.

³²⁴ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 233-235, artículos 7 a 17, Kalmbacher (1996), pp. 127-128 y Caron (1973), p. 553.

³²⁵ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, p. 235, artículo 18 y Kalmbacher (1996), p. 126.

³²⁶ Caron (1973), p. 554.

³²⁷ Caron (1973), p. 555.

³²⁸ Kalmbacher (1996), p. 128.

³²⁹ Recordemos en particular que Mayer, vicepresidente del Norte francés, empresa vinculada a los Rothschild, fue elegido representante de todas las compañías francesas en las negociaciones finales, emprendidas en julio de 1937, con el Gobierno.

6.4. Gran Bretaña

En ninguno de los países estudiados estamos ante los mejores años del transporte ferroviario. Es una perogrullada, pero así ocurrió también con las compañías británicas. En el capítulo anterior se estudiaron las dificultades, derivadas de la crisis industrial de 1926, de la competencia del automóvil y de algunos otros motivos entre los que se señaló el rápido reflejo de la crisis de 1929, que había tenido la implantación de la Ley de 1921.

Como es conocido Gran Bretaña fue el primer país en iniciar la devaluación monetaria, en establecer barreras proteccionistas y en olvidar las políticas de equilibrio presupuestario. Abandonó el patrón oro el 20 de septiembre de 1931. El hecho es que, si se siguen los datos de su índice de producción industrial, se comprueba que no se hundió tanto como otros países y que su recuperación también fue más rápida. Las cifras de transporte de mercancías corroboran esa misma tendencia, incluido el descenso de 1938³³⁰.

En cuanto a la explotación ferroviaria, los redactores del espacio dedicado a los ferrocarriles británicos en la publicación de la Junta Superior, diferenciaban dos etapas, la de los años de la crisis y los últimos ejercicios, es decir, aquellos más próximos a la fecha de finalización de su trabajo en 1940³³¹. Seguiré esta clasificación.

Durante los primeros años treinta las dificultades fueron grandes, hasta el punto de que, por ejemplo en 1933, las compañías no pudieron hacerse cargo de todos los compromisos de pago y no se repartieron dividendos a las acciones ordinarias. En 1934 se consigue ya una cierta recuperación económica que se reflejó en una mayor normalidad de la explotación ferroviaria, lo que permitió continuar las obras de reparación y conservación y mejora necesarias para el desarrollo normal de sus actividades específicas.

Lo que más llama la atención de la explotación ferroviaria en Gran Bretaña en este estudio comparado es la diversidad de medidas que se fueron adoptando y que se pueden explicar porque la dependencia de las empresas de transporte en general con el gobierno es muy pequeña, podría decirse que tan solo de garante del servicio público en condiciones ventajosas de precio y calidad para los usuarios. Se fija una ley, en este momento la de 1921, y las empresas debían desenvolverse dentro de ese marco que resultaba bastante amplio. Las condiciones se habían transformado con el cambio de década y ello forzó la adopción de nuevas medidas en las cuestiones básicas con las que también se enfrentaron otros países: competencia de la carretera y con las otras empresas ferroviarias, tarifas, dificultades económicas de las compañías, relaciones con los trabajadores y algunos otros. A mi modo de ver esa mayor libertad, y otros factores, favorecieron una mayor capacidad de reacción de las compañías.

³³⁰ Temin (1991), pp. 78 y 85.

³³¹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 344-367.

CUADRO IV. 39 TRÁFICO FERROVIARIO COMPARADO, GRAN BRETAÑA-ESPAÑA

AÑOS	GRAN BRETAÑA				ESPAÑA			
	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km. millones	pasajeros/km millones	mercancías miles	pasajeros millones	tn/km. millones	pasajeros/km. millones
1929	334.835	869,9	30.816		49.868	114,6	5.700	3.809
1930	309.218	844,3	29.080		48.136	117,1	5.450	3.844
1931	272.652	795,2	26.676				5.115	3.530
1932	253.618	777,3	24.420				5.142	3.540
1933	255.076	798,9	24.557				4.803	3.553
1934	274.354	829,7	26.506				4.636	3.443
1935	275.225	856,2	26.820		29.658	58,3	4.683	3.425
1936	285.218	875,7	28.501					
1937	301.919	906,1	30.061					
1938	268.571	850,2	26.598					
1939	292.900	844,9		30.579				
1940	299.100	691,1						
1941	291.300	778,3						

Fuente: B. R. Mitchell (1978).

CUADRO IV. 40 RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN DE LAS CUATRO PRINCIPALES COMPAÑÍAS DE FERROCARRILES BRITÁNICOS. Millones de libras

CONCEPTO	1931	1932	1933	1935	1936	1937	1838
INGRESOS BRUTOS	158,4	145,3	145,2	153,1	159,3	166,5	159,7
COSTES DE EXPLOTACIÓN	128,5	121,3	119,3	123,5	126,6	132,1	133,8
PRODUCTO NETO	29,9	24,0	25,9	29,6	32,7	34,4	25,9
COEFICIENTES DE EXPLOTACIÓN	81,1	83,4	82,1	80,6	79,4	79,3	83,7

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 344 y 362. No se facilitan datos para 1934.

El 15 de noviembre de 1933 se promulgó la *Road and Rail Traffic Act*, en ella se reglamentaban los transportes por carretera que debían someterse a un régimen de licencias de concesión, en el que se incluían aquellos transportes privados que no transportaban más que sus propias mercancías; se creaba un Comité Consultivo de Transportes cuya misión era la de dar su parecer en todas las cuestiones referidas a medios de transporte, su coordinación, mejoramiento y desarrollo y se reguló el establecimiento de las llamadas *tarifas acordadas* para atender las demandas de los comerciantes. Estas tarifas debían ser aprobadas por el *Tribunal de Tarifas* ferroviarias, quien lo estudiaba y, por decirlo de alguna manera, daba publicidad, de forma que si otro comerciante consideraba que esa tarifa acordada iba en su perjuicio, podía solicitar la aplicación de una tarifa equivalente, aunque ello afectara a otra compañía diferente. Esta ley buscaba por tanto tres objetivos: reglamentar los transportes de mercancías por carretera; liberar al ferrocarril de algunas trabas en el establecimiento de tarifas y crear ese Comité Consultivo³³².

Respecto al régimen de tarifas, la ley de 1921 había fijado unos ingresos para las compañías que llamaba estándar y que servían de pauta sobre el régimen de tarifas a seguir. Desde 1927 se venían observando desviaciones negativas sobre lo previsto. La ley de 1921 autorizaba a las compañías para que concediesen al público reducciones del

³³² Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 346-347 y Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. VI, pp. 273-276.

5 al 40 por 100 sobre las tarifas normales a condición de comunicarlo al Ministerio de Transportes, para reducciones superiores había que consultar al *Tribunal de Tarifas*. La ley de 1933 que acabo de citar, otorgaba a las empresas el derecho de otorgar estas reducciones por acuerdos particulares, con la aprobación también de dicho Tribunal. Las cuatro grandes compañías utilizaron, especialmente en 1936, de las facultades que les concedieron estas dos leyes, de forma tal que el número de precios especiales para el transporte de mercancías en la modalidad de pequeña velocidad acordados en ese año, fue superior al del año anterior en un 38 por 100. Eso sucedió con todas las modalidades de reducciones, es decir, las de la horquilla comprendida entre el 5 y el 40 por 100 y otras. Fue una manifestación clara de respuesta a la competencia de otros medios de transporte; pero también obedecía al intento de ayudar a determinadas actividades industriales más afectadas por la crisis. Los transportes más beneficiados con tarifas excepcionales fueron los siguientes:

CUADRO IV. 41 LA LUCHA CONTRA LA CARRETERA EN LOS FERROCARRILES BRITÁNICOS, 1935

ARTÍCULOS	NÚMERO DE TARIFAS EXCEPCIONALES
Productos leguminosos	35.765
Carbón	23.617
Residuos varios	16.848
Cereales y harinas	13.967
Hierro y acero	6.901

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, p. 354.

El *Tribunal de Tarifas* autorizó a las cuatro compañías a incrementar sus tarifas un 5 por 100 a partir de octubre de 1937, del que quedaron excluidas algunas; al año siguiente se autorizó una nueva subida y en 1940 hubo dos aumentos más, uno del 7,5 por 100 y otro del 6 por 100.

Dentro de las medidas adoptadas para hacer más rentable la explotación en tiempos de dificultad, hay que destacar los convenios de sindicación de ingresos que realizaron algunas empresas y, en particular, el realizado en mayo de 1932 por LM&SR y L&NER, sobre aquellas de sus líneas que se encontraban en competencia. La unificación de líneas efectuada en 1921, no logró suprimir por completo algunos entrelazamientos de líneas y dejó subsistir, en una época en la que todavía el ferrocarril no sentía la competencia de la carretera, diversidad de servicios para alcanzar determinadas zonas del país, que, en estos años, resultaban inútiles además de onerosos. Al ser las dos compañías anteriores las que desde Londres ascendían hacia el Norte, las relaciones con ciertas ciudades podían establecerse indiferentemente por una u otra red. Las dificultades de esos primeros años de la década propiciaron su entendimiento. El objeto de este convenio fue reducir los costes de explotación en ambas eliminando la competencia que se hacían, manteniéndose los servicios en conjunto pero reduciéndose para cada una de ellas. No afectó a la autonomía existente entre ambas y fue aprobado por el Tribunal de Tarifas y por el ministro de Transportes. Su ejemplo fue seguido al año siguiente uniéndose a las dos anteriores, para otros servicios, el GWR³³³.

El 1 de julio de 1933 entró en vigor la llamada *London Passenger Transport Act*, que tenía como objeto la fusión en una empresa única, el llamado *London Passenger Transport Board*, de las distintas empresas de transportes de viajeros de la región de

³³³ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 347-348.

Londres, a excepción de los ferrocarriles propiamente dichos. Para coordinar sus actividades con las de las cuatro compañías ferroviarias se creó la *Joint Committee*, que tenía la misión de agrupar y repartir los ingresos del conjunto del tráfico de cercanías. Esta empresa estaba dirigida por un comité formado por siete personas. Disfrutaba del monopolio del transporte de viajeros en un área de 48 kilómetros alrededor del centro de Londres. La Ley por la que había sido constituida le autorizaba además a transportar el equipaje de los viajeros, con un límite de peso y otros paquetes pequeños también limitados. El *London Passenger Transport Board* absorbió desde el 1 de julio de 1933 la totalidad del activo y de sus cargas de 83 empresas de transportes en las que se incluían todo tipo de alternativas: líneas de metro, de ferrocarriles subterráneos, tranvías, autobuses, trolebuses y coches. Como era lógico recibió la facultad de organizar el transporte de viajeros según las necesidades del tráfico, es decir, que se les permitía suprimir algunos servicios inútiles, crear otros nuevos, mejorar los que se conservaran, y cualquier otra iniciativa que condujera a que los ingresos cubriesen efectivamente todas las cargas de la empresa. Esta organización o comité de transportes, estaba sometido a la vigilancia del *Tribunal de Tarifas*, quien, entre otros medios de control, estableció la obligación de que toda modificación de las tarifas debía ser comunicada previamente al público. Se buscaba una transparencia y comunicación absoluta, para ello se estableció que la contabilidad debía ser examinada todos los años por expertos del Ministerio de Transportes y que las cuentas de la explotación, después de ese primer control, debían comunicarse a las Cámaras y permanecer a disposición del público. De esta forma el *Tribunal de Tarifas*, podía reducir o aumentar las tarifas por decisión propia.

Como ya se ha dicho, la coordinación con el transporte de viajeros de cercanías que efectuaban las empresas ferroviarias, se realizaba por el *Joint Committee*, una comisión mixta compuesta por cuatro miembros de las compañías y otros cuatro del *London Passenger Transport Board*, también intervenía el *Tribunal de Tarifas*. Para fijar las tarifas del tráfico de cercanías de las compañías, se ponía entre paréntesis la ley de 1921 y se permitía a cada empresa fijar libremente las suyas³³⁴.

Otro aspecto que llama la atención de los ferrocarriles británicos, es la importancia que se concedía a los departamentos encargados de la organización comercial de la explotación, verdaderos centros de investigación y de ideas para mejorar los servicios ofrecidos al usuario. De entre todos destaca el que disponía la LM&SR. Sobre lo ya existente, esta compañía creó en 1932 una sección compuesta por personas especialmente seleccionadas y cualificadas para emprender investigaciones y pensar sobre los aspectos comerciales de los servicios ferroviarios. A estas se les apartaba del trabajo del día a día, más rutinario y se les exigían ideas de más calado, aplicaciones concretas: estudios para efectuar la ampliación de servicios prestados, revisión de los métodos que se empleaban en las diferentes estancias del trabajo, estudio de nuevas ideas y de los problemas que se planteaban en la práctica de los servicios corrientes, investigación de las sugerencias que proponían otros empleados de la empresa; en muchos casos su trabajo consistía en luchar para modificar algunas costumbres arraigadas que se mostraban poco eficientes en la explotación. Desde su creación había investigado e informado sobre asuntos bien diversos: el transporte de leche; la reorganización de la industria del pescado en lo que se refiere a su distribución; los

³³⁴ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 348-350.

efectos de las subvenciones a los transportes marítimos sobre los intereses del ferrocarril; la regulación del peso de los trenes de viajeros; las reservas de plazas; facilidades para viajes de ocio; refrigeración y aislamiento para el transporte de mercancías perecederas; servicio de entrega a contra reembolso; publicidad cinematográfica; análisis de corrientes del tráfico de algunas mercancías en relación con la competencia del transporte por carretera; transporte de líquidos y fórmulas para potenciar el turismo de algunas zonas rurales. Junto a este departamento, esta misma compañía ideó un sistema para motivar a los trabajadores en la marcha de la empresa. Los trabajadores quedaban agrupados por estaciones y se comparaba día a día la variación del tráfico respecto a la del año anterior. La compañía afirmaba que los trabajadores habían respondido al plan con entusiasmo³³⁵.

Pero la lucha contra las adversidades no cesó y el Parlamento aprobó en 1935, julio y diciembre, dos leyes para financiar diversas obras en el material fijo, la mejora de los transportes de la región londinense, así como la adquisición de nuevo material para la explotación. Estas obras debían estar concluidas en 1940. Hay que suponer que esta medida no buscaba sólo mejorar las condiciones de las empresas ferroviarias y de los transportes, sino impulsar las actividades relacionadas con la fundición y transformación de minerales metálicos, uno de los sectores más afectados por la crisis y luchar contra el paro. El Estado en primer lugar autorizaba la emisión de un empréstito y, en segundo lugar, se comprometía a garantizar el capital y los intereses. El empréstito lo emitía una Sociedad nueva que se creaba para ese fin y las compañías que se iban a beneficiar del mismo eran quienes lo suscribían, en total fueron 58,5 millones de libras³³⁶.

Otra medida, adoptada para la reducción de los costes de explotación, también tomada en otros países, fue la reducción de los salarios de los trabajadores. Con el acuerdo de los representantes sindicales, se firmó una primera pérdida del 2,5 por 100 en todos los salarios. Esta medida supuso una reducción de unos 2,5 millones de libras al año. En abril de 1932, no obstante, se estableció una nueva reducción. En 1934 hubo otra del 1,25 por 100, que fue sustituida en agosto de 1936 por otra del 2,5 por 100. A finales de 1939, los trabajadores, fundamentándolo en las anormales condiciones que la guerra estaba imponiendo, solicitaron una paga extraordinaria que les fue otorgada. El gobierno concedió un aumento de 10 libras al año para los trabajadores de plantilla y de 4 chelines a la semana para los que trabajaban a jornal³³⁷. El número de agentes no dejó de aumentar en estos últimos años, desde los 554.296 del año 1935, a los 581.401 de 1938³³⁸.

Sólo restaría por estudiar lo que aconteció en la explotación a partir de 1936 y hasta el comienzo de la guerra, como he dicho fue a partir de ese año cuando se manifestó una

³³⁵ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 350-352. Divall (1998), destaca igualmente la creación en esta misma empresa, a comienzos de 1930, de un departamento de investigaciones, al frente del cual figuró Harold Hartley, uno de los más destacados científicos británicos del momento.

³³⁶ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 352-353 y sobre sus realizaciones concretas, pp. 359-360.

³³⁷ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 355-356.

³³⁸ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, p. 363.

cierta recuperación del transporte ferroviario, imposible de desligar de los síntomas de recuperación general que se estaban produciendo en la economía del país. Siendo esto cierto, también lo fue, que el ritmo de la recuperación en las actividades industriales, a juzgar por los pocos datos de que dispongo, fue mucho más positivo y rápido que el del transporte ferroviario, sobre todo si la comparación se establece no año a año sino respecto a 1929. Ya se ha visto, cuadro 39, que hasta el año 1932 o 1933, el número de mercancías desplazadas por ferrocarril, continuó descendiendo. A partir de entonces se produce una recuperación, pero nunca, en el período de estudio, se alcanzaron ya las cifras de 1929 y, sin embargo, el índice de producción industrial de 1935 respecto al de 1929, cuadro 32, había aumentado doce puntos. Hay una gran variedad de causas que dan razón de este comportamiento. Por una parte la competencia de la carretera siguió siendo una realidad, a pesar de la *Road and Rail*, ya que el número de los vehículos privados continuó aumentando. Los transportistas por carretera buscaron las mercancías de más valor, lo cual forzó al ferrocarril a adaptar sus tarifas, por lo que los ingresos medios por tonelada-milla se redujeron. Algunas de las mercancías más específicamente ferroviarias, como podía ser el carbón, como consecuencia de su progresiva sustitución en viviendas y establecimientos industriales, por el consumo de electricidad, perdieron importancia. Poco a poco el crecimiento de los índices de producción industrial evidencia la expansión que empezaban a conocer artículos ligeros como los aparatos eléctricos o algunos automóviles, que se transportaban mayoritariamente por la carretera. Hubo otros sectores que si que utilizaron el ferrocarril y que explican su débil recuperación, como la expansión que conoció la industria de defensa. Por último también influyeron en la pérdida de tráfico, los esfuerzos que realizaron en algunas empresas industriales por mejorar su organización, obteniendo considerables reducciones de sus costes de transporte en perjuicio del ferrocarril.

El ejercicio de 1938 volvió a resultar muy difícil para las empresas ferroviarias, como se puede comprobar en los cuadros 39 y 40, y esto les llevó a elevar una petición al Ministerio de Transportes en noviembre de 1938 en demanda de una modificación legislativa que permitiera una mayor liberalización y colocara a las empresas de ferrocarril en condiciones de igualdad frente a sus competidores, de ahí viene el nombre con que se bautizó a esta campaña *Square Deal* dada además la expansión manifestada en estos momentos en las actividades industriales³³⁹. En las conversaciones que mantuvieron con el ministro reconocían que se habían ido atenuando algunas diferencias respecto a la carretera, pero que se mantenía la esencial de los impuestos aplicados al carril y a la carretera, sobre todo respecto al transporte de mercancías. Así parecía desprenderse también de un informe presentado en 1937 por el Comité Consultivo de los transportes creado en 1933. El resumen de su demanda era la libertad absoluta para fijar por sí mismos o por acuerdo con sus clientes, las tarifas aplicables en el transporte de las mercancías y las condiciones de su transporte; restricciones que sí tuvieron sentido en los años en que habían disfrutado de monopolio, pero no cuando la competencia de la carretera era real. Estas demandas se sometieron al estudio del Comité Consultivo de los transportes, quien emitió su parecer a finales de mayo de 1939, pero de nuevo será el estallido del segundo conflicto mundial el que deje a medio camino la posibilidad de legislar sobre los aspectos propuestos. En su informe se estimaba que, como medida de

³³⁹ Que se podría traducir como juego limpio o, figuradamente, tratamiento justo.

urgencia y con un plazo corto definido previamente, se admitiese la demanda de las compañías ferroviarias, pero que esta cuestión de las tarifas tan sólo constituía un elemento más de todos los que afectan al problema más amplio de la coordinación general entre los medios de transporte³⁴⁰.

Poco antes de que se declarase oficialmente la guerra, el 24 de agosto de 1939, el Parlamento británico aprobó una ley especial que recibió sanción real en el mismo día, por la cual se autorizaba al ministro de Transportes para tomar posesión de aquellos ferrocarriles que él mismo decidiera. En esta toma de posesión entraba la propiedad total de estos ferrocarriles, a excepción del efectivo total y de los valores. El ministro disponía de autoridad sin límites para disponer del servicio de la forma que le pareciera conveniente. En virtud de esta ley, el 1 de septiembre, coincidiendo con el ataque alemán a Polonia, el ministro de Transportes se hizo cargo del conjunto de los ferrocarriles del país, incluyendo el servicio de transporte de viajeros a Londres, pero todo lo que vino después forma parte ya de otra historia³⁴¹.

En 1948, fuera de nuestro ámbito cronológico, una operación de rescate total efectuada por un gobierno laborista, creaba la *British Railway*, desapareciendo con ella la explotación en manos privadas de los ferrocarriles de la isla.

7. RECAPITULACIÓN

Para comprender con mayor precisión las actuaciones de los empresarios y los comportamientos de las empresas se ha reclamado desde la literatura económica la importancia que tiene el conocimiento del conjunto de las instituciones, también llamadas «reglas del juego» para las empresas. Por ello me propuse introducir a las compañías ferroviarias españolas en ese marco institucional. En ese sentido, se plantean, como un reto para el estudio de este período, tres campos a integrar: la inestabilidad política del momento, la crisis económica internacional y sus efectos sobre la economía española y, por ende, en las grandes empresas ferroviarias y, por último, los graves problemas que asfixiaron la vida de estas, derivados, en primer término, de la reducción de los ingresos de su explotación, aunque también de una mayor sequía de sus tradicionales fuentes de financiación: el Estado y el mercado. La consecuencia de cuanto se trató en esas páginas es que las compañías perdieron tráfico y, así mismo, el control sobre los costes de explotación que, en esos años quedaron bajo su completa responsabilidad. Todas las cifras ofrecidas sobre tráfico y resultados de la explotación reflejan esas pérdidas para las dos empresas, en perfecta consonancia con las descripciones de la crisis económica de esos años realizada por la historiografía. Al analizar los costes de explotación se ha podido concluir que las empresas redujeron a cero la inversión bruta, renunciando a la inversión por reposición, lo que generó la descapitalización de las empresas y la incapacidad de estas para mantener sus inversiones.

³⁴⁰ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. VI, pp. 277-280.

³⁴¹ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. V, pp. 363-367.

Todos los problemas que se derivan de la inestabilidad se plasmaron en una fuerte caída de los ingresos de explotación de las compañías. En esta incidió el descenso del tráfico de mercancías, continuo para MZA desde 1929 y para Norte desde 1930. Un descenso que he querido poner en relación con los sectores que se vieron más afectados por la crisis: minería, siderurgia, metalurgia, fabricación de maquinaria y construcción, industrias básicas y de bienes de equipo. Las dificultades en todos estos sectores tuvieron su incidencia en las empresas ferroviarias. Además, en una proporción difícil de estimar, las compañías se vieron afectadas por la competencia del automóvil, en particular para los trayectos de corta distancia. Siguiendo con los aspectos de difícil cuantificación en la pérdida de ingresos, habría que referirse a la propia indefinición jurídica en la que habían quedado las empresas ferroviarias tras la puesta en entredicho del Estatuto ferroviario promulgado por Primo de Rivera en 1924. Este hecho trastocaba las relaciones con el Estado hasta entonces vigentes. Me referiré a ello más adelante.

Se incrementaron los costes de explotación, pero no tanto como trataron de hacer ver las empresas en sus campañas de solicitud de ayuda al Estado. Las protestas de las empresas se dirigieron contra la política social adoptada por los primeros gobiernos de la República. En cualquier caso, su evolución no se tradujo en un alza continua, sino que hubo oscilaciones y cuando aumentó no adquirió volúmenes desorbitados. Tanto en el análisis de la estructura de los ingresos como en la de los costes se han buscado en el texto explicaciones a las diferencias existentes entre las dos empresas analizadas. También se han ofrecido algunas cifras sobre el número de trabajadores en cada empresa que son novedosas y que permiten concluir que, efectivamente, las empresas no contrataron a más gente, sino que, por el contrario, trataron de reducir sus efectivos, como medida para controlar los costes.

El Estado desempeñó un papel importante en la vida de las empresas ferroviarias, muy relacionado e inseparable con las dificultades aludidas en los párrafos anteriores. Los diferentes gobiernos de la República no tuvieron claro lo que querían hacer, ni con el sistema de transporte por ferrocarril, ni con las compañías, ni, sobre todo, cómo iban a hacerlo y con qué recursos. Sí parece evidente que compartían un afán grande por intervenir en las decisiones de las empresas, que ya venía de antes, y en no gastar recursos de un depauperado Estado destinados tan sólo al beneficio de los capitales privados, como acusaban a la Dictadura de haber realizado, y a la resolución de los conflictos de estos últimos.

La aplicación definitiva del Estatuto ferroviario se había visto truncada. Esta ruptura no se produjo como una consecuencia de la llegada de la República, sino que ya antes, al suspenderse las actividades crediticias de la Caja Ferroviaria, se vio que las posibilidades de que el Estatuto condujese al ferrocarril al destino previsto eran nulas. La República suspendió toda la obra legislativa de la Dictadura y, entre ella, la ferroviaria. Esto no significó que los diferentes gobiernos republicanos se desentendieran del ferrocarril, ni que se suprimiesen las ayudas a las empresas o al sector ferroviario, aunque sí que disminuyó su cantidad y variaron los objetivos buscados. De todos modos, tampoco es sencillo expresar en pocas palabras lo que aconteció en este ámbito de la intervención del Estado en el ferrocarril. Como recordaba Comín, el Estado pretendió favorecer la producción nacional con medidas que implicaban la regulación de la producción y la

comercialización en determinadas industrias³⁴². En definitiva, el Estado no permaneció de brazos cruzados ante la dramática situación en que se encontraban las compañías ferroviarias, en parte porque las propias empresas se encargaron de poner los medios para hacerse oír. Los resultados de esas iniciativas, no obstante, fueron escasos. Podrían resumirse diciendo que gran parte de las energías se perdió en la creación de comisiones y en superar las dificultades políticas que la inestabilidad de estos años originó y que convirtió la tramitación parlamentaria de los proyectos en un obstáculo casi infranqueable.

Una aportación significativa ha sido mostrar que existen algunas diferencias entre las decisiones adoptadas por los gobiernos republicano-socialistas, radical-cedistas y del Frente Popular. Es cierto que estas no se observan en los aspectos más esenciales, sino que se refieren, en muchos casos, a cuestiones de forma. Durante el primer bienio destacaba el enfrentamiento de los Consejos de Administración de las compañías con los diferentes gobiernos. Quizá esto fue lo que motivó que estos atacaran de frente, desde la óptica del empresariado, a las compañías y sus Consejos. Por eso interpretábamos la legislación, como de coste cero para efectuar la nacionalización de las compañías, al existir la posibilidad de paralizar las actuaciones de los Consejos. Una interpretación que no parece exagerada si se tiene presente que la nacionalización de Andaluces se realizó, años más tarde, con aquellos principios de declarar caducada la concesión si la empresa desatendía la explotación.

Detrás de todas estas decisiones estaba la determinación del Estado de que debía adoptar las medidas pertinentes para garantizar y defender el capital que había aportado a las propias compañías y que estas estaban en situación de quiebra técnica, con lo que peligrosaban tanto los propios fondos aportados por el Estado desde tiempo atrás, como los de los inversores particulares, también extranjeros, o la propia integridad del sistema de transporte. Todas estas dificultades y los problemas políticos convirtieron la toma de decisiones en algo verdaderamente complejo, más cuando todavía no estaba comúnmente asumida la posibilidad de que el Estado pudiera gestionar las redes ferroviarias. Reflejo de todo ello sería la actitud de Prieto sobre este particular. Las medidas que adoptó obedecen a esa doble vertiente: por un lado, garantizar los intereses del Estado con el nombramiento de los comisarios en los Consejos de Administración de las empresas y, por otro, garantizar la continuidad del servicio ferroviario más necesario, tratando de ofrecer la máxima rentabilidad a los escasos recursos disponibles en la Hacienda con la mirada puesta, al mismo tiempo, en mantener e incrementar los puestos de trabajo, no siempre a costa de las compañías. De idéntico parecer que Prieto sobre las escasas posibilidades de un Estado-empresario, se manifestaría dos años más tarde el ministro Guerra del Río, para quien no existiría ningún defensor de una supuesta explotación de la red realizada directamente por el Estado, dada su inveterada incapacidad para adaptarse a la necesaria flexibilidad comercial que requería este negocio.

De otro lado, el bienio inaugurado tras las elecciones de noviembre de 1933, no alteró los términos sustanciales del problema. El Estado intentaba por todos los medios mantener el control de las empresas, puesto que allí había un patrimonio público, e

³⁴² F. Comín (1988), t. II, p. 788 y pp. 1042-1043.

incluso se atrevió a incluir los rendimientos de las reservas, constituidas con beneficios no repartidos, entre las sumas con las que las empresas debían contribuir a salir de las dificultades; todos los excedentes se sumarían a las cantidades que el Estado pudiera aportar desde los Presupuestos generales para mejorar las condiciones de explotación. Aunque junto a esto, el gobierno se vio en la necesidad de ser más complaciente con el capital, aceptando un aumento de las tarifas. Como contrapartida, este aumento aprobado por ley el 29 de mayo de 1934, estipulaba que los incrementos que las compañías obtuvieran por este concepto, no se capitalizarían, en caso de rescate, como capital de las empresas. En definitiva, y por no continuar en el recorrido de proyectos que se estudiaron en el texto, podría decirse que sí existió voluntad de resolver la situación del ferrocarril, aunque no se dio con las claves para hacerlo, en ello intervinieron diversos factores como ya se ha dicho, además de la propia dificultad que añadía el pobre concepto que de sí mismo tenía el Estado como administrador del negocio o como ejecutor del mismo. En definitiva, el bienio radical-cedista fue más lejos que el anterior en cuanto al proceso nacionalizador, aunque con algunas concesiones hacia el capital privado.

Los partidos de izquierdas acudieron en coalición a las elecciones de febrero de 1936 y vencieron. Azaña recibió el encargo de formar nuevo gobierno, pero el problema político se agigantó en los meses previos al alzamiento. La legislación de estos meses en nada consiguió enmendar la quiebra de las explotaciones ferroviarias o mejorar algo su situación. Incluso cabría decir que el gobierno del Frente Popular, necesitado de gestos que mostraran su talante revolucionario, entorpeció deliberadamente la gestión de las compañías ferroviarias. Se hablaba vagamente de la explotación pública de las líneas, pero en el único proyecto que llevaron al Parlamento se plantearon otras cuestiones sin ninguna trascendencia. Lo más significativo fue la incautación de la tercera empresa ferroviaria del país: la compañía de los ferrocarriles Andaluces, que pasaba a ser administrada por la otra compañía nacional, la del Oeste de España. Cabría decir, como síntesis de este período de gobiernos republicanos, que el Estado quiso efectuar la nacionalización, que –salvo contadas excepciones– no pensó en una expropiación, sino en un rescate de las concesiones abonando lo que correspondiera a los capitales privados invertidos, pero que no pudo llevar a término por las dificultades políticas y hacendísticas de estos años, así como por la desconfianza en su capacidad de gestión del servicio de transporte.

Los años de la Guerra Civil fueron un caos desde el punto de vista de la explotación al quedar las redes divididas entre las dos partes en conflicto. A los destrozos de instalaciones y material y a los efectos de su uso intensivo sin revisiones ni reposiciones, había que añadir la descapitalización de sus activos durante los años de la República al desaparecer toda inversión. Esta situación hizo imposible, al finalizar el conflicto, otra solución al problema ferroviario que la adoptada en enero de 1941, a través de la ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por carretera que daba origen a la RENFE, que se haría cargo de la explotación de los ferrocarriles de vía ancha. En origen fue un organismo autónomo regido por un Consejo de Administración, responsable directamente ante el Gobierno y ante un comité de gerencia y que llevó a término la reversión anticipada de las concesiones y la explotación pública de la red.

Después vendría el difícil conflicto del pago de sus derechos a los accionistas y obligacionistas, resuelto por la Ley de conversión de acciones y obligaciones ferroviarias en Deuda pública de febrero de 1943. El proceso de rescate ha sido minuciosamente

estudiado por Muñoz Rubio. En su opinión el rescate fue una *solución política* ya que la suma entregada a los propietarios por ese concepto fue «muy superior al valor del patrimonio de las dos grandes compañías tanto en relación a los posibles beneficios futuros, como en relación al precio que el mercado de valores había fijado para el capital social». Se les recompensó con mucha largueza, más aún si se tiene en cuenta la situación en que habían quedado las redes tras el conflicto y los costes que su reconstrucción hubiese supuesto para los propietarios. Según el autor citado «la nacionalización significó para las compañías privadas un gran negocio ya que el estado de los establecimientos no garantizaba posibilidades futuras de explotación rentable». La visión que ofrece Artola resulta más favorable para el Estado ya que al emplearse como medio de pago la deuda amortizable creada a tal efecto, este disponía del paso del tiempo como «brillante horizonte inflacionista para aligerar la carga» que en ese momento se asumía. Esta es la opinión hoy más aceptada y a la que, pienso que con algunas aportaciones, me he sumado. A mi modo de ver, y aunque existan muchos puntos oscuros, las fuertes diferencias que entre los organismos estatales existieron en las estimaciones realizadas con arreglo a la Ley de 1941, nos permiten sospechar de su objetividad. Como el valor de canje total de los valores de las compañías se sitúa, aproximadamente, entre ambos valores, y dado que no disponemos de ninguna aclaración del porqué se modificaron los criterios de valoración entre las dos leyes, habremos de conformarnos con exponerlo e intuir que se debió negociar una solución intermedia que no conocemos y que el propio preámbulo de la ley de 1943 podría dejar entrever al decir, como ya transcribimos, que: «Los resultados obtenidos ponen de manifiesto que en ningún caso el importe de la anualidad para cada compañía podrá hacer frente a las cargas de la misma». Quiero pensar que quizá alguien ayudó al Estado a que se le pusiera de manifiesto tal eventualidad y que se pudo negociar.

Por lo tanto, el régimen de Franco quiso la nacionalización, pudo realizarla y no le quedó más remedio que asumirlo para garantizar el funcionamiento del sistema ferroviario. De otro lado estaba que la medida iba en la línea de lo que ya pasaba en otros países y con el talante totalitario del régimen.

CONCLUSIONES GENERALES

¿Adónde vas a parar, Sancho, que seas maldito? Que cuando comienzas a ensartar refranes y cuentos, no te puede esperar sino el mismo Judas, que te lleve.

Cervantes

No quiero hacerme merecedor de una reprimenda similar a la realizada por Don Quijote a Sancho, una más de entre las muchas que recibió, por extenderse demasiado en sus explicaciones. Se hace preciso, por lo tanto, concluir.

Son varias las acepciones que el diccionario de la Real Academia recoge sobre el significado de la palabra conclusión. Pero hay una, la cuarta, que quizá sea la más adecuada para reflejar el propósito y origen de la tarea que ahora comienza; dice así, después de aclarar que se usa más frecuentemente en plural: «Aserto o proposición que se defendía en las antiguas escuelas universitarias». Es posible que, en recuerdo de las prácticas de entonces, no se conciba hoy un trabajo de investigación sin sus correspondientes conclusiones.

El problema que se aborda en este trabajo es complejo. Comprende numerosos campos y, en consecuencia, es materia apta para economistas, historiadores, juristas, politólogos o sociólogos. Por todo ello, no resulta sencillo encuadrar el trabajo en ninguna de ellas, simplemente habrá que hablar de él como de una tesis. Una tesis en la que ha habido que responder a numerosas cuestiones, para cuya contestación no existen explicaciones simples o monocausales, y desde muchos puntos de vista.

En las recapitulaciones parciales se han tratado sólo los problemas fundamentales o específicos que en cada período se plantearon y los modos con que se intentaron resolver. Ahora, al final, se plantean los grandes hilos conductores que sustentan todo el entramado. Se trata de exponer ordenadamente algunas ideas generales sobre el comportamiento del Estado y de las compañías ferroviarias, válidas para todo el período 1913-1943, referidas a los problemas más fundamentales que se han abordado en el texto.

1º) Una primera idea sustancial es que la nacionalización de las compañías ferroviarias españolas, depositarias de concesiones estatales para explotar el tendido férreo, fue el resultado de un proceso de años, y no decisión arbitraria del Gobierno de Franco. Esta decisión nacionalizadora fue pretendida por todas las partes que tenían que ver en el problema, aunque esta frase haya que matizarla mucho.

1º a) La nacionalización fue querida por el Estado. Se ha hecho el esfuerzo de diferenciar entre nacionalización y rescate de las concesiones. El Estado podía nacionalizar sin rescatar la concesión hecha y, por el contrario, todo rescate significaba nacionalización. A lo largo de todos los años estudiados puede decirse que la idea de nacionalizar, difícil de precisar documentalmente en su origen, estuvo siempre presente, fue una constante entre los temas pendientes que llevaba aparejados la cartera de Fomento u Obras Públicas.

Por lo que se refiere al rescate, este estaba previsto en los pliegos de concesión de las líneas, pero las condiciones para su ejecución no siempre estuvieron igualmente claras; podría decirse que la nacionalización se consideró a través del rescate de las concesiones, en una proporción abrumadoramente mayoritaria. Este paso que se acaba de ofrecer brinda la posibilidad de matizar, entonces, que la nacionalización era deseada por todos y el rescate, su consecuencia, también, pero con criterios y modos muy diferentes que son, en una parte, los que explican que se hable de un proceso.

1º b) Para nacionalizar no existían excesivas dificultades, salvo quizá para el Estado la de pensar en el día después, es decir: ¿qué se haría con la red ferroviaria una vez que esta se hubiera nacionalizado? Este es uno de los aspectos más interesantes que han ido surgiendo. Los gobernantes nunca vieron al Estado con capacidad para asumir la gestión de una empresa industrial y menos aún, por sus dimensiones, la de las ferroviarias. Los testimonios en este sentido son muy abundantes, incluso el propio Prieto se oponía a la gestión directa del Estado. Esta era una dificultad más, subjetiva, pero de enorme peso, que permite comprender por qué, a lo largo de los aproximados 30 años que han sido estudiados, nunca se encontró el momento adecuado para dar el paso decisivo y culminar las tareas que sí se habían emprendido. El ejemplo más claro se encuentra en los dos casos de nacionalización previos a la de 1941: la red que formó la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España y la de los Andaluces. Son dos ejemplos muy poco conocidos en su gestión posterior, que no llegó a ser nunca completamente estatal; hay que recordar los intentos, en los momentos finales de la Dictadura de Primo, para que al menos algún representante de las grandes fuera miembro de su Consejo de Administración. De hecho, aunque se trate de un problema distinto, no deja de resultar sorprendente que, habiendo desaparecido como empresas, fueran incluidas entre las nacionalizadas en 1941 y entre las que fueron valoradas para su rescate, tanto en la ley de 1941, como en la de 1943. En el caso de Oeste dado que no se habían adquirido las acciones de los antiguos propietarios, sino convertido los anticipos y subvenciones aportados por el Estado en bonos con iguales derechos que las acciones obteniendo así la mayoría del capital y en el de Andaluces porque simplemente esta había abandonado la explotación y el Estado, haciendo uso de la legislación, entregó esta a otra compañía, pero sin ningún acuerdo con sus propietarios. En cualquier caso, sobre su gestión desde 1929 y 1936 nada se conoce todavía.

1º c) Las dificultades más numerosas y engorrosas de resolver para el Estado vinieron por la vertiente del rescate. Si a cuanto ha sido resumido en el párrafo anterior, se añaden las dificultades hacendísticas del Estado en cada uno de los períodos considerados, no quedan ya muchas dudas para explicar el porqué de ese querer y no poder por parte del Estado y el que se recurriera a lo que pudieran llamarse soluciones intermedias, para buscar remedio a alguno de los males del sistema de transporte. Esto, a su vez, y quizá sin pretenderlo directamente, permitió subsistir por algún tiempo a las empresas más grandes, pero hizo más grave el declive de la mayor parte de las pequeñas empresas, al acentuarse en ellas, a causa no sólo de su tamaño, los efectos perniciosos de la crisis derivada de la falta de definición jurídica y la crisis económica. No se trataba de convertir en buenos los malos negocios, como expresaban los gobernantes una y otra vez, sino de garantizar el sistema de transporte. Esta necesidad del Estado la conocían las compañías y era una baza que emplearon. Por eso se ha planteado cómo el Estado utilizó una variada gama de recursos intermedios: los intentos, presentes en la mayor parte de los proyectos relevantes de ordenación ferroviaria, por unificar las redes y reorganizar el espacio ferroviario; o las ayudas para comprar material y pagar complementos salariales a los trabajadores, que se unían a las cantidades que el Estado ya había entregado como subvenciones para la construcción. Pero, como se ha puesto de manifiesto, para resolver el rescate surgieron muchos impedimentos que han recibido cumplida atención en los tres últimos capítulos.

1º d) Se manifiesta como muy significativo que, de entre la verdadera multitud de proyectos que se elaboraron por los diversos gobiernos en estos treinta años, el único

por el que las compañías mostraron cierto agrado, fuese el elaborado por Francesc Cambó en 1918. Desde entonces, ningún otro sirvió a los propósitos de las compañías. Desgraciadamente, el proyecto de Cambó no se conoce con exactitud, puesto que no pasó de las conversaciones y negociaciones que mantuvieron los representantes de las compañías con el ministro. Como ya se expuso, en el Archivo de Renfe se encuentran numerosos bocetos y redacciones de algunas bases y sólo se puede llegar a intuir de uno de los ejemplares que se conservan, que pudiera tratarse del proyecto definitivo. Las compañías vieron que las condiciones les resultaban favorables y que, incluso, el Estado podía asumir los costes de realizar la unificación de la red para luego entregar a las dos grandes la explotación y gestión del negocio. Hay que recordar además, en primer lugar, que el Estado todavía no se había implicado en la política de anticipos como lo hará después, y, en segundo lugar, la situación en que se encontraban las empresas en ese año, cuando se les hizo particularmente evidente la dificultad de mantener el negocio ferroviario tras la elevación de los costes que había originado la guerra mundial. La aceptación por parte de las empresas del proyecto Cambó permite concluir algo bien sencillo y es que, por parte de estas, no habría acuerdo posible sin una valoración adecuada de su patrimonio. Esta, en su opinión, no llegó nunca.

En los años finales de la Restauración, antes de que las aportaciones del Estado fuesen más abundantes, las propuestas de rescate fueron relativamente escasas. Se ha hablado aquí de la de Cambó que fue favorable a las empresas ferroviarias. Las siguientes medidas trataron de remediar las dificultades del sector mediante aumentos de tarifas o la concesión de anticipos, y los proyectos que plantearon el rescate lo hicieron a través de la adquisición de las acciones de las compañías, como fue la propuesta de La Cierva. Más adelante, llegaron los proyectos que sirvieron de referencia al Estatuto de 1924, diseñados por Flores de Lemus, en los que se diferenciaban los patrimonios, manteniéndose para efectuar el rescate una valoración a partir de los resultados de la explotación en el decenio anterior. En estas ocasiones, el desacuerdo de las compañías con el Estado se manifestaba en el procedimiento de rescate, en la valoración que se hacía de las empresas, en la elección de los años con que se calcularían las cantidades del rescate, en la deducción de los años restantes de concesión, etcétera. Después, con la aprobación del Estatuto y la división efectiva de los patrimonios, el desacuerdo llegó porque, siempre según la opinión de las empresas, su aportación al negocio quedaba infravalorada. Pero, como se ha dicho ya, en estos años del Estatuto, las empresas lucharon, en el corto plazo, para poder repartir dividendos a los accionistas y, en el largo plazo, para obtener las mejores condiciones en sus activos para cuando se llegara al llamado período definitivo del Estatuto: de ahí que solicitaran de continuo la elevación de tarifas para su autofinanciación e incrementar así los fondos propios. Hay que recordar que, desde que en 1920 se inició esta práctica de los anticipos, las compañías siempre expresaron su disconformidad. Cuando llegó la Segunda República, los problemas se habían acentuado en todos los órdenes. Por un lado, la crisis internacional con sus repercusiones sobre la economía española, las dificultades políticas del régimen y el afán por equilibrar el presupuesto de Hacienda, que había llevado ya a finales de 1930 a liquidar la vía de la deuda ferroviaria como fórmula de financiación de las compañías; y, por otro, las propias dificultades de las empresas convirtieron el deseo de rescatar en un sueño. Las principales energías políticas, para este sector, se orientaron a evitar seguir perdiendo dinero del Estado en financiar unas empresas privadas, pero el rescate quedaba en un segundo lugar. Hubo cuatro proyectos diferentes: tres proyectos que planteaban el rescate y otro presentado

por Velao durante el Frente Popular llamado de coadministración. Es decir, que también durante la Segunda República se buscaron soluciones jurídicas a las dificultades que presentaban las compañías ferroviarias. No se acababa aquí el repertorio de los problemas con que tropezó el Estado para abordar el rescate. A todo lo anterior debe añadirse la dependencia de algunos gobiernos, sobre todo en determinadas épocas, de los intereses económicos de la gran banca o de la actividad financiera de ámbito internacional, que pudo coartar las decisiones estatales de una mayor intervención en el sector.

Las soluciones intermedias, aunque no solucionaron el problema de fondo, al menos permitieron que el sistema funcionara durante algunos años. Pero esto facilitó que el Estado pudiera restringir la autonomía en la gestión a las empresas. Será este otro de los puntos que más conflictos ocasionaría en las relaciones entre las dos partes desde 1920. Hasta entonces, el debate estaba lejos de los puntos esenciales para las empresas, pero cuando entraron los anticipos y, con ellos, el afán lógico del Estado de intervenir la gestión de esos recursos, aunque no se produjo la nacionalización, las compañías vieron que se avanzaba hacia ella.

2º) El rescate también era deseado por las propias empresas, siempre que se efectuara de un modo favorable a sus intereses. La razón era que querían abandonar un negocio poco rentable.

3º) Buena parte de la opinión pública deseaba una mayor intervención del Estado. De él se esperaba además que se involucrase en proyectos que jamás abordarían las empresas privadas por su falta de rentabilidad, así como un abaratamiento de los precios de transporte y una mayor claridad en los sistemas de tarificación.

4º) Las únicas opiniones de los trabajadores que he encontrado han sido las de los sindicatos de izquierda que, sobre todo en los últimos años, se mostraron firmes defensores de la conversión de las inversiones ferroviarias en públicas. Hasta entonces, las peticiones de los trabajadores habían abordado fundamentalmente cuestiones salariales, sin inmiscuirse en la explotación.

5º) El Estado se planteó la cuestión del rescate, entre otras causas, por la crisis financiera de las grandes compañías ferroviarias, aunque también por el engrandecimiento del tamaño del Estado y su afán interventor, sobre todo en el sector servicios, que se observa en toda Europa después de la primera guerra mundial y como consecuencia precisamente de esta. Pero más importante fue la llamada de socorro que las compañías hicieron al Estado, regulador de la actividad, para que saliera al paso de las dificultades en que la guerra mundial les había sumergido. Dada la importancia estratégica que tenía el sector, las empresas sabían que el Estado acudiría en su ayuda. Lo que no calcularon, pero no cabían más alternativas, eran los efectos que se derivarían de esta decisión. En esta memoria ha quedado clara la falta de rentabilidad de las inversiones y las dificultades para obtener financiación externa, lo cual explica la necesaria intervención del Estado.

6º) Llama la atención que ninguno de los gobiernos ni de los regímenes políticos existentes, pudiera imponerse finalmente a las dos grandes empresas del sector y alcanzar el rescate de sus concesiones. Es cierto que la falta de inversiones de las empresas en los años de la Segunda República hacían que no hubiera sido necesaria la

guerra para llegar a la nacionalización, pero el hecho es que, desde el punto de vista económico, hasta que su patrimonio no estuvo destrozado por el conflicto y careció de sentido para ellas continuar resistiendo, no se alcanzó la solución definitiva. Piénsese, en este sentido, que la justificación de la nacionalización en la ley de 1941 se amparó en la incapacidad de los concesionarios particulares para restaurar la normalidad. Por tanto ¿cuándo se alcanzó la solución nacionalizadora? En primer lugar, habría que decir que cuando las empresas no pudieron mantener la explotación, pero, en segundo lugar, cuando el Estado pudo actuar autoritariamente. Es decir, a los gobiernos de todas las etapas anteriores no les pareció suficiente motivo para la nacionalización la quiebra de las empresas, que casi fue técnica desde algunos años antes de la nacionalización como se vio en el capítulo primero, mientras estas mantuvieran la explotación de sus redes, sino que se requirió de la conjunción de dos elementos: destrucción de la red e infraestructura y dictadura militar.

7º) Otra conclusión clara es que las propias dificultades que se derivaron de la situación política del país en todo el período, condicionaron directamente la evolución del problema ferroviario. Se ha intentado recorrer, de la mano de las empresas ferroviarias, unos años complicados de la Historia de España, en los que tuvieron lugar la crisis del sistema de la Restauración, una Dictadura militar y la caída de la Monarquía, su Segunda República, una Guerra civil y, de nuevo, otra Dictadura militar, más dura que la anterior. Con tantos gobiernos y de tan variados estilos, con los graves problemas políticos existentes, este de las empresas ferroviarias no dejó de ser un problema económico, en cierto modo marginal, hasta que afectó a la Hacienda Pública. El problema para la Hacienda ya se detecta en 1918 por lo menos y como cuestión de Estado ha sido referida desde las primeras líneas de esta tesis. Su punto más grave se alcanzó en la Segunda República. Como anotó Azaña en sus *Memorias* el 6 de febrero de 1932 «no es posible nivelar el Presupuesto a causa de la carga ferroviaria» o lo que, sobre ese mismo Presupuesto, al defenderlo ante las Cortes, dijo Prieto, quien acertó a «distinguir (...) que no había posibilidad de nivelación presupuestaria, que no había economía española posible mientras no se resolviera este problema de los ferrocarriles: el de los de nueva construcción y el que supone el sostenimiento de las redes actuales».

8º) Punto esencial es la estrecha relación existente entre la actividad de transporte de las grandes compañías, con una red extensa que cubría las regiones más ricas del país, y la coyuntura económica. En el gráfico 1, se unifican los datos estudiados en los respectivos capítulos referentes al transporte de mercancías en Norte y MZA en la modalidad de pequeña velocidad, la más frecuente para dichos transportes, que se ha puesto en relación con la evolución del índice de producción industrial elaborado por Carreras, con base 100 en 1913. Las mercancías transportadas, como indicador del producto ferroviario en términos reales, son una variable adecuada para la comparación de producciones reales que se representa en dicho gráfico. No hay que fijarse, por tanto, en el nivel de cada curva sino en su evolución. Las mercancías se miden en toneladas y se transforman dichas cantidades en números índice con base 100 en 1913. Con respecto a Norte, las tendencias de ambas curvas son muy similares desde el principio y hasta 1933. La tendencia expansiva es común en ambas series, pero también son paralelas las curvas en los momentos de depresión. La primera guerra mundial aceleró la producción industrial al igual que el transporte, aunque ambas variables recogen el primer momento de incertidumbre originado por el inicio del conflicto que queda reflejado en la caída de 1914 respecto a 1913; la producción industrial, al socaire de la neutralidad, inició pronto

la expansión, para las compañías ferroviarias, desde el punto de vista de las mercancías transportadas, también fueron años de expansión aunque Norte conociera una ligera caída en 1917 que también está recogida en la curva del IPI. Pero las empresas ferroviarias acusaron especialmente la inflación que desató la guerra y sus productos brutos descendieron. A partir de 1919 la tendencia de crecimiento es similar. Se perciben igualmente las caídas de 1919 y 1931 que, con Norte, son especialmente parejas. En 1933 la tendencia es claramente diferente entre ambas curvas, este hecho bien podría explicarse por la competencia de otros medios de transporte sobre el ferrocarril

Para MZA sirven, en lo fundamental, los comentarios realizados para Norte dada la similitud existente entre las curvas de ambas. La tendencia expansiva del producto industrial, todavía moderada en los años de la guerra, se correspondió, sin embargo, con un incremento del transporte de mercancías en MZA más fuerte y duradero; pero es que, en estos años de 1917 y 1918 MZA también se comportó de distinta forma que Norte. En el receso de la postguerra, que también fue más duradero en MZA, años 1918, 1919, 1920 y 1921, en esta el descenso de las mercancías se experimentó antes que en Norte y se comportó de modo diferente a la evolución del IPI, al menos entre 1919 y 1921. Los signos de recuperación, débiles todavía en 1922, al menos son idénticos en su evolución a los de Norte hasta 1930. MZA habría conocido el declinar de su actividad antes de que se manifestara la crisis de los años treinta; esa diferente evolución respecto a Norte y a la curva del IPI se aprecia muy bien en este gráfico y fue estudiada en el capítulo correspondiente. Después vendrá un fuerte descenso en 1931, que tiene el mismo perfil en las tres curvas, el descenso continuado en 1932 y 1933 y la ruptura del paralelismo entre las curvas de las compañías y la evolución del IPI a partir de 1933. La serie de producción industrial y del tonelaje transportado en las grandes compañías ferroviarias españolas se interrumpe en 1935. Lo que aconteció en los años siguientes en las empresas ferroviarias es muy poco significativo como ya se hizo notar en su momento.

GRÁFICO 1. EVOLUCIÓN DEL IPI Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN NORTE Y MZA, 1913-1935 (números índice)



En los gráficos 2 y 3, se refleja la evolución de las principales cuentas que recogen los resultados de la explotación de las dos grandes empresas ferroviarias. Se trata de la unión, y su representación gráfica, de los datos que ya han sido objeto de estudio en cada uno de los capítulos de análisis cronológico. En el caso de Norte, se pone de manifiesto el estrecho margen de beneficios que imponían los altos costes de explotación. Esta situación fue especialmente acusada durante los años de la guerra mundial y en los años treinta, de manera particular en 1935. Esto explica lo ya conocido, los momentos de pérdidas de Norte en 1917 y 1918, y a partir de 1931.

Las diferencias en MZA no podían ser de importancia. Los márgenes que dejaron los incrementos de los costes en los años de guerra mundial fueron muy estrechos, aunque MZA consiguió resultados positivos incluso en el difícil año de 1918. Se percibe de forma muy llamativa cómo, a partir de 1921 y hasta aproximadamente 1931, consiguieron mantener los costes de explotación, lo cual se tradujo en una leve mejoría de sus productos netos a lo largo de esos años. A pesar de lo anterior, las compañías expresaron continuas quejas por los aumentos de costes que padecían. MZA no podrá resistir el fuerte descenso de los ingresos del tráfico, ya detectado en 1929, y que fue muy brusco hasta 1932. Desde entonces, MZA obtendrá resultados deficitarios. Aunque no hay datos disponibles a partir de 1936 del significado de las cargas financieras y, por tanto, no pueden facilitarse resultados en los productos líquidos, los costes prácticamente fueron idénticos que los ingresos del tráfico, e incluso en 1937 superiores, lo cual habla de que las pérdidas se prolongaron durante la guerra civil.

GRÁFICO 2. EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN EN NORTE

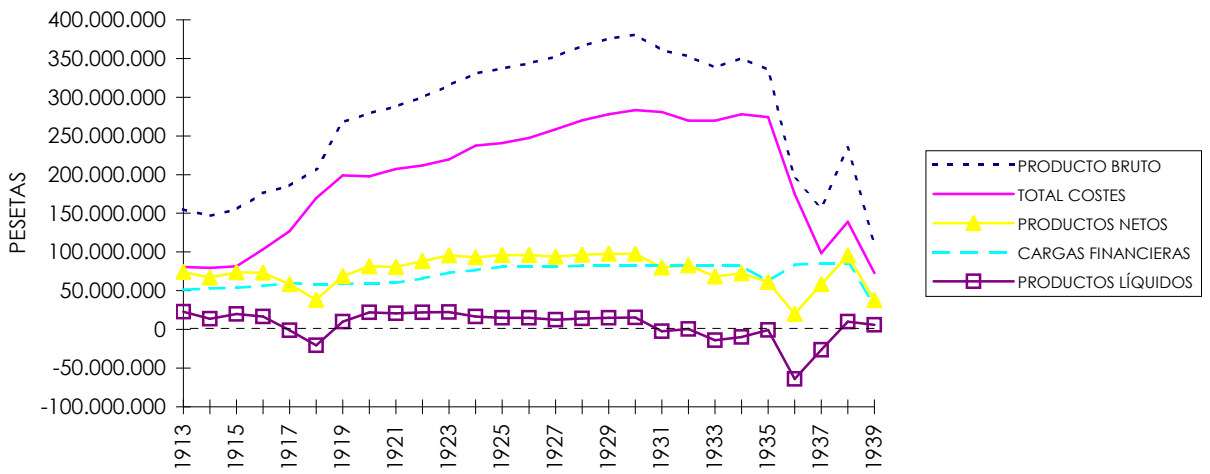
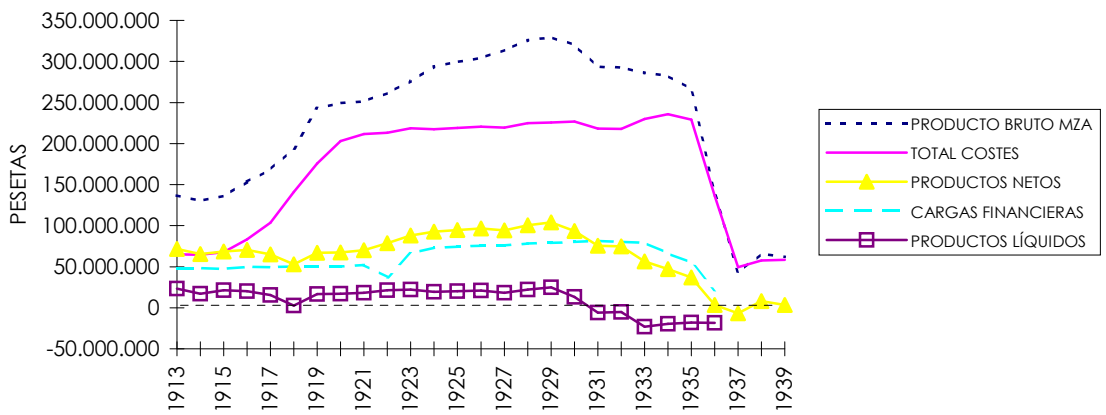
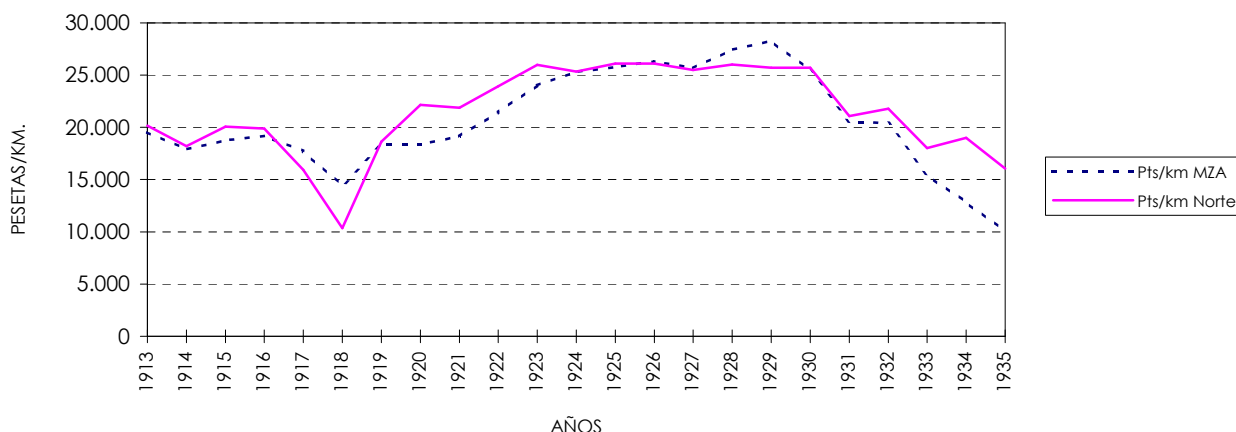


GRÁFICO 3. EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN EN MZA



El gráfico 4 prolonga el ya realizado por Tedde de Lorca (1978a) y (1980), quien contemplaba esta variable desde 1878 hasta 1917, aunque él representase entonces medias móviles cuatrienales y aquí se efectúa el gráfico con las cifras corrientes de los productos netos de cada año y el número de kilómetros de la red de cada empresa (se consideran las alteraciones kilométricas cuando estas existen). No puedo continuar exactamente lo realizado por Tedde, ya que este no explica el procedimiento de representación de su curva y el criterio utilizado al elegir los datos que lleva a ella. La tendencia para los años en los que ambas representaciones se solapan, 1913-1917, es idéntica como no podía ser de otro modo, ya que las medias representadas por Tedde suavizan los perfiles de la curva pero no alteran esas tendencias. Al tratarse de resultados de la explotación, no contemplan las cargas financieras, que pesaron mucho en este tiempo. La serie termina en 1935 dado que la guerra alteró por completo las explotaciones ferroviarias por la división de la red entre las dos zonas enfrentadas y las continuas variaciones en los kilómetros de explotación. Esta representación abunda en las diferencias existentes entre tres etapas en la evolución de la actividad económica de las compañías, que no se corresponden estrictamente con la división política que podría hacerse de estos años, si bien los movimientos de la curva se asimilan bastante a ella. Aunque la recuperación se habría iniciado antes de la Dictadura, fue con esta cuando se obtuvieron los mejores rendimientos de la red. Estos se mantuvieron en Norte hasta 1930 y en MZA hasta 1929, para después alcanzarse nuevamente idénticos resultados a los obtenidos durante la guerra mundial, aunque Norte y MZA habrían intercambiado sus papeles. Alza en las tarifas de finales de 1918, inicio de los anticipos en 1920 y aportaciones de la Caja Ferroviaria desde finales de 1925 explican la expansión de estas sumas que se percibe en el gráfico hasta los años treinta, cuando el descenso de la actividad de transporte por parte de las empresas hizo imposible mantener esos productos. Esta representación también nos permite relacionar los resultados con el problema de la nacionalización. Son precisamente los años en los que los resultados de la explotación fueron peores, cuando más cerca se estuvo de la nacionalización, que se produjo finalmente en 1941; la ausencia de datos para las empresas en esos años nos impide continuar el gráfico. Cuando los resultados comenzaron a remontar fue cuando el Estado quiso participar en el reparto de dividendos como consocio del negocio ferroviario. La evolución de la actitud de las empresas respecto a las estrategias para defender sus intereses, también se puede ubicar dentro del perfil que dibuja este gráfico 4. Teniendo en cuenta la constante petición de las compañías para que el Estado les permitiera aumentar las tarifas, esta se hizo más intensa en 1918 y también, aunque con dudas sobre la respuesta de la demanda, en los años treinta, obteniendo los aumentos de 1932 y 1934. Las peticiones de los años veinte para aumentar las tarifas obedecían, como vimos, al interés lógico de mantener la autonomía de las explotaciones, frente a la financiación estatal.

GRÁFICO 4. RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN POR KILÓMETRO DE NORTE Y MZA, 1913-1935



9º) Particular atención ha recibido el estudio de lo acontecido en las potencias europeas del entorno español. Si se hace abstracción de las cifras de transporte, que marcan claras diferencias entre esos ferrocarriles y el español, las semejanzas en el ámbito de los problemas y de las soluciones que se abordaron son absolutas. Algo similar detectó Comín (1988) al analizar la evolución de la Hacienda central española en comparación al contexto internacional. Tanto el Estado como las compañías, conocían con perfección lo que ocurría en esos países en materia de ordenación ferroviaria. Como decía, las diferencias de fondo, incluso con aquellos países en los que la propiedad de los ferrocarriles era ya pública, como Italia, o con aquellos otros en los que la intervención del Estado se fue incrementando, Alemania y Francia, como, finalmente, con Gran Bretaña, en teoría al menos con un régimen de explotación para las empresas más liberal, fueron insignificantes. Surgieron los mismos problemas y se llegó al mismo tipo de soluciones: una progresiva intervención y regulación del sector, y una mayor dependencia de las empresas de la actuación estatal. Otra cuestión común la constituyó la necesaria ordenación de la red ferroviaria, que en España ya se había dado, sólo en parte, con los procesos de absorción y fusión empresariales de finales del siglo anterior. En definitiva: en los primeros años de este estudio, tan sólo los ferrocarriles italianos eran estatales y al finalizar el período, salvo Gran Bretaña, el resto de los países habían nacionalizado sus redes férreas y constituido empresas públicas para su gestión: Alemania en 1920, aunque antes lo eran de cada Estado del Reich, Francia en 1937 y España en 1941. Gran Bretaña lo haría después de la Segunda Guerra Mundial.

10º) Se han sugerido muchas ideas a lo largo de todos los capítulos. Es cierto que hay mucho escrito, sobre la historia del ferrocarril y de las empresas ferroviarias. Me consta, además, que buena parte de los historiadores que investigaron sobre el ferrocarril lo continúan haciendo, lo cual es muestra evidente de que todavía quedan muchas cosas por decir y muchos ámbitos por investigar. A mi modo de ver, los congresos que, cada año, celebra la *Association pour l'Histoire des chemins de fer en France*, son un buen ejemplo de la diversidad de temas susceptibles de ser investigados y que aún no se conocen bien para el ferrocarril español.

Otros posibles campos son, por ejemplo, los necesarios estudios sobre las tarifas que aplicaron las compañías y su política. Es básico saber qué costaba el transporte ferroviario y a quién, me refiero a los grandes clientes. En la línea de las hipótesis contrafactuales quizá cabría plantearse qué hubiera ocurrido si el Estado hubiera aceptado las propuestas de solución que ofrecieron las grandes empresas; en particular las que se referían al aumento de tarifas, si bien en el capítulo primero se esbozaron, mediante representaciones gráficas el significado de las aportaciones estatales y las dificultades para haber obtenido esa cantidad de recursos mediante las tarifas y la deuda.

A pesar del esfuerzo que se ha hecho, es evidente que hay etapas en las que se debe profundizar y para las que hay que seguir buscando documentación. Sin duda la sensibilidad que para estas cuestiones tienen los responsables de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, ofrecerá muy pronto grandes resultados a la comunidad científica. Por otro lado, muy recientemente, con ocasión del 150 Aniversario del ferrocarril peninsular español, el Archivo General de la Administración de Alcalá ha comenzado a recopilar y catalogar documentación ferroviaria procedente de distintos ministerios. Las etapas para las que se hace necesario un mayor aporte documental son fundamentalmente, y refiriéndome sólo al siglo XX, la Segunda República, la Guerra civil y los efectos y protagonistas de la ley de 1943.

Capítulo básico, sobre el que ya se dispone para su estudio de algunos trabajos verdaderamente pioneros, es el de valorar la gestión de las grandes compañías ferroviarias. ¿Hubo deficiencias de gestión que explican la crisis de las empresas? Tampoco existen muchos datos sobre todas estas cuestiones que, de momento, sólo han permitido algunas descripciones de las estructuras de organización de las compañías, así como la reconstrucción de su accionariado.

Otro punto, aunque mucho más concreto, en el que también hay que profundizar es en el de las nacionalizaciones de la Madrid, Cáceres y Portugal y el Oeste de España y de la compañía de los Andaluces y Sur de España. Para después abordar la gestión que se realizó en ambas empresas. Se han realizado sobradas alusiones a la cuestión a lo largo de las páginas anteriores.

Básicos y urgentes resultan también los estudios encaminados a medir lo que supuso para las compañías, y desde cuando, la competencia del transporte por carretera. Aquí se ha sostenido que sus consecuencias fueron menores de lo que las propias empresas dijeron, pero hay que precisar más.

Un gran tema por abordar desde la Historia Económica es la historia del Turismo. Su estudio permitiría, entre otros muchos aspectos, el conocimiento de algunas de las cuestiones relacionadas con las políticas de dirección comercial y estrategias para fomentar la demanda de transporte realizadas por las empresas, que hoy permanecen, por lo general, desconocidas.

Desde la perspectiva del Estado quizá pudieran realizarse investigaciones, a ejemplo de *Hacienda y Economía en la España contemporánea, 1800-1936* del profesor Comín, para los ministerios de Fomento y Obras Públicas. La tarea, además de colosal, sería de enorme interés.

Esta relación no ha pretendido ser exhaustiva. Son más bien algunos temas que han ido surgiendo a lo largo de la investigación, en los que no hemos podido detenernos, pero que tienen un gran interés. Sin duda, el avance científico en estas direcciones permitiría conocer más a fondo el proceso de nacionalización. En este trabajo nos propusimos analizar este proceso, aclarar los problemas historiográficos que se habían planteado hasta la fecha, valorar el papel de cada uno de los agentes que intervinieron y sopesar la influencia de algunos factores externos.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Actas del Consejo de Ministros (1992): *Alfonso XIII. Presidencia del General Primo de Rivera. Directorio Civil (1925-1930)*, Madrid, Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno.

Actas del Consejo de Ministros (1996): Isabel II (1843-1844) y (1854-1855); Primera República (1873-1874), Madrid, Ministerio de la Presidencia.

Agrupación de obligacionistas de los ferrocarriles Andaluces (1931): *Exposición dirigida al Gobierno de la República solicitando la resolución del problema ferroviario de España en general y sobre la anómala situación de los obligacionistas de nuestra compañía*, Barcelona.

Agrupación federativa de los ferrocarriles del Norte (1918): *Estatutos y Reglamento General*, Madrid, Bernardo Rodríguez.

AGUILAR CIVERA, I. (1984): *Historia de las estaciones: arquitectura ferroviaria en Valencia*, Valencia.

AGUILAR CIVERA, I. (1988): *La estación de ferrocarril, puerta de la ciudad*, Valencia, Generalitat Valenciana.

AGUILAR CIVERA, I. (1994): «L'Estació i l'empresa ferroviària», en *L'Avenç*, núm. 180, pp. 70-76.

AGUILAR CIVERA, I. (1995): *Estaciones y Ferrocarriles valencianos*, Valencia Generalitat Valenciana.

ÁLAMO, M. del (1998): «Constructores ferroviarios valencianos: Construcciones Devis (1891-1947) y Material y Construcciones S. A. (1947-1957) en la historia industrial de la ciudad de Valencia», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo I Comunicaciones, Alicante.

ALBORN, T. L. (1998): *Conceiving Companies. Joint-stock politics in Victorian England*, London, Routledge.

ALDCROFT, D. H. (1985): *De Versailles a Wall Street, 1919-1929*, Barcelona, Crítica.

ALDCROFT, D. H. (1991): «Las consecuencias económicas de la guerra y de la paz», en M. Cabrera, S. Juliá y P. Martín Aceña (comps.) (1991), Madrid, Ed. Pablo Iglesias, pp. 1-24.

ALDCROFT, D. H. (1997): *Historia de la economía europea, (1914-1990)*, Barcelona, Crítica.

ALLEN, P. y WHEELER, R. (1987): *Vapor en la Sierra*, Madrid, Aldaba ediciones-Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

ALMUIÑA FERNÁNDEZ, C. (1982): «La prensa periódica», en J. Andrés-Gallego (dir.), *Revolución y Restauración*, vol. XVI (I) de la *Historia General de España y América*, Madrid, Rialp, pp. 135-154.

ALONSO ÁLVAREZ, L. (1996): «Estrategias empresariales de los monopolios españoles: de la gestión pública a la gestión privada en el estanco del tabaco, 1887-1936», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), pp. 383-397.

ALONSO BAQUER, M. (1983): *El modelo español de pronunciamiento*, Madrid, Rialp.

ALONSO y QUINTANILLA, E. (1938): *Cartilla Ferroviaria. Síntesis de los fundamentos sobre los que se orienta la Dirección y Explotación de una red*, Valladolid.

ÁLVAREZ LLANO, R. y ANDREU GARCÍA, J. M. (1982): *Una historia de la banca privada en España*, en *Revista Situación*, Servicio de Estudios del Banco de Bilbao, Bilbao.

ANDRÉS ALONSO, P. de (1998): *Contratos, recursos y creación de valor. Una análisis de la empresa española*, Valladolid, Universidad de Valladolid.

ANDRÉS-GALLEGO, J. et al. (1989): *España Actual. La Guerra Civil (1936-1939)*, tomo 13,1 de la Historia de España, Madrid, Gredos.

ANES, G., ROJO, L. Á., TEDDE, P. (eds.) (1983): *Historia económica y pensamiento social*, Madrid, Alianza Universidad Textos.

ANES ÁLVAREZ, R. (1978): «Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935)», en M. Artola, (dir) (1978), vol. 2, Servicio de estudios del Banco de España, Madrid, pp.355-512.

ANES ÁLVAREZ, R. (1980): «La crisis de 1929 y la economía española. Una hipótesis», en *Papeles de Economía Española*, nº 1, pp. 48-51.

ANES ÁLVAREZ, R. (¿1985?): «Banca e Industria en España en el primer tercio del siglo XX», en VVAA (¿1985?), Fundación José Barreiro, pp. 179-186.

ANES ÁLVAREZ, R. y OJEDA, G. (1981): «La minería del carbón en Asturias y los problemas del transporte en las primeras décadas del siglo XX», en *Hacienda Pública española*, núm. 69, pp. 303-313.

ANÓNIMO (1919): *La elevación de las tarifas ferroviarias y la situación de las principales compañías*, Madrid.

ARANA PÉREZ, I. (1988): *La Liga Vizcaína de Productores y la política económica de la Restauración, 1894-1914. Relaciones entre el empresariado y el poder político*, Bilbao, Caja de Ahorros Vizcaína.

ARANGO, J. (1987): «La modernización demográfica de la sociedad española», en J. Nadal, A. Carreras, C. Sudriá (comps.) (1987), Barcelona, Ariel, pp. 201-236.

ARENILLAS MELENDO, J. (1986): *La tracción en los ferrocarriles españoles, evolución histórica y situación actual*, Madrid, Gabinete de Información y Relaciones Externas de Renfe.

ARGANDOÑA, A. (1997): «Empresas y empresarios como motores del crecimiento», en *Economistas 73*, La función empresarial, Madrid, pp. 56-62.

ARIZCÚN CELA, A. (1991): «El tráfico ferroviario de Navarra, 1879-1930», en *Documento de Trabajo. Departamento de Economía*, Universidad Pública de Navarra, Pamplona.

ARIZCÚN CELA, A. (1996): «El tráfico comercial navarro por ferrocarril en 1879 y 1880», en A. Gómez Mendoza, (coord.) (1996), Madrid, Ed. Síntesis, pp. 203-214.

- ARMENTA, A. (1915): *Diccionario dispositivo de ferrocarriles*. Basado en la instrucción general. nº 2 de la Compañía de Norte, Madrid, Talleres Tipográficos Stampa.
- ARTIÑANO, G. de (1934): *El problema ferroviario. Orientaciones nacionales. Contra una nueva subida de tarifas*, Madrid, Nuevas Gráficas.
- ARTOLA, M. (1978): «La acción del Estado», en M. Artola (dir.) (1978), Madrid, pp. 341-454.
- ARTOLA, M. (1986): *La Hacienda del siglo XIX. Progresistas y moderados*, Madrid, Alianza.
- ARTOLA, M. (dir.) (1978): *Los Ferrocarriles en España 1844-1943*, dos volúmenes, Servicio de estudios del Banco de España, Madrid.
- ARTOLA, M. (dir.) (1988-1991): *Historia de España*, 7 vol., Madrid, Alianza Editorial.
- ARTOLA, M. (dir.) (1993): *Enciclopedia de Historia de España*, siete tomos, Madrid, Alianza Editorial.
- Asociación de Accionistas y Obligacionistas de ferrocarriles (1934): *Escrito elevado a los Excmos. Sres. Presidente y Ministros del actual Gobierno*, Madrid, Gráfica Administrativa.
- Asociación General de Transportes por Vía Férrea (1933a): *Comisarías del Estado en los ferrocarriles*, Madrid, Gráfica Administrativa.
- Asociación General de Transportes por Vía Férrea (1933b): *La electrificación desde el punto de vista económico*, Madrid, número 11.
- Asociación General de Transportes por Vía Férrea (1934a): *Definición jurídica de la relación entre el Estado y las Compañías y sus consecuencias económicas*, Madrid, Gráfica Administrativa.
- Asociación General de transportes por vía férrea (1934b): *El ferrocarril de Madrid a Burgos por Somosierra*, Madrid, Gráfica Administrativa.
- Asociación General de Transportes por Vía Férrea (1934c): *El problema del carbón en los ferrocarriles españoles*, Madrid, Gráfica Administrativa.
- Asociación General de Transportes por Vía Férrea (1934d): *Las entidades económicas y el problema ferroviario*, Madrid, Gráfica Administrativa.
- Asociación General de Transportes por Vía Férrea (1935a): *Estados números 1 al 4*, Madrid, Gráfica Administrativa.
- Asociación General de Transportes por Vía Férrea (1935b): *Tres años de política ferroviaria (1 de mayo de 1932 - 30 de abril de 1935)*, Memoria de la actuación de esta entidad rendida por el consejero delegado D. Blas Vives, Madrid, Gráfica Administrativa.
- Asociación General de Transportes por Vía Férrea (1936a): *Informe sobre el proyecto de ley de 5 de junio de 1936 estableciendo una intervención con carácter de coadministración en las compañías de ferrocarriles*, Madrid.
- Asociación de Accionistas y Obligacionistas de ferrocarriles (1936b): *Situación actual del problema ferroviario*, Madrid, Gráfica Administrativa.

Asociación General de Transportes por Vía Férrea (1940): *Recopilación legislativa sobre ferrocarriles, tranvías y transportes por carretera*, (período comprendido entre el 18 de julio de 1936 y el 15 de abril de 1940), Madrid, Gráfica Administrativa.

AVIV, A. y AVIV, I. (1990): «Las clases trabajadoras y la Segunda República», en *Historia General de España y América. La Segunda República y la Guerra*, tomo XVII, Madrid, Rialp, pp. 109-140.

AZAÑA, M. (1981): *Memorias políticas y de guerra*, Barcelona, Crítica.

AZAÑA, M. (1997): *Diarios, 1932-1933. Los cuadernos robados*, Barcelona, Crítica.

BAHAMONDE, A. et al. (1993): *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España, 1700-1936*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

BALLESTEROS DONCEL, E. (1997): «Una estimación del coste de la vida en España, 1861-1936», en *Revista de Historia Económica*, Año XV, núm. 2, pp. 363-395.

BANCO DE ESPAÑA (ed.) (1970): *El Banco de España. Una Historia Económica*, Madrid.

BARBERÁ PAPI, M. (1927): *Breve Historia del Ferrocarril*, Albacete, Minerva.

BARCIELA LÓPEZ, C. (1996): «Las empresas agrarias y el desarrollo de la agricultura española durante el siglo XX», en F. Comín Comín, y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), Madrid, Editorial Civitas, pp. 203-217.

BARQUÍN GIL, R. (1997a): «Transporte y precio del trigo en el siglo XIX: creación y reordenación de un mercado nacional», en *Revista de Historia Económica*, Año XV, núm. 1, pp. 17-48.

BARQUÍN GIL, R. (1997b): «La integración del mercado del trigo en el siglo XIX», en *VI Congreso de la Asociación de Historia Económica*, vol. 9: La riqueza de las regiones. Análisis espacial de la industrialización, Gerona, pp. 55-60.

BARQUÍN GIL, R. (1998): «El ahorro social: una perspectiva dinámica», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo I Comunicaciones, Alicante.

BARREIRO MEIRO, J. (1925): *Apuntes sobre el transporte ferroviario*, Madrid, José Góngora Álvarez.

BELFORD, N. (1979): «El sistema bancario durante la Dictadura de Primo de Rivera», en *Cuadernos Económicos de I.C.E.*, núm. 10, pp. 227-266.

BELTRÁN PÉREZ, C. (1997): «Tamaño de mercado y crecimiento industrial en España durante el primer tercio del siglo XX», en *Revista de Historia Industrial*, núm. 11, pp. 119-148.

BEN-AMI, S. (1984): *La Dictadura de Primo de Rivera 1923-1930*, Barcelona, Planeta.

BEN-AMI, S. (1991): «Las dictaduras de los años veinte», en M. Cabrera, S. Juliá, y P. Martín Aceña, (comps.) (1991), Madrid, Ed. Pablo Iglesias, pp. 47-64.

BENITO, J. L. (1935): *Las compañías de ferrocarriles en quiebra. Una sangría agotadora del Estado español*, Madrid, Librería Enrique Prieto.

- BERMEJO VERA, J. (1975): *Régimen jurídico del ferrocarril en España (1844-1974)*, Madrid, Ed. Tecnos.
- BERMEJO VERA, J. (1997): «Evolución de la legislación ferroviaria en España», en J. L. Piñar Mañas, et al. (dirs.) (1997), Madrid, Dykinson y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 21-32.
- BERNAL, A.-M. (1993): «Ingenieros-empresarios en el desarrollo del sector eléctrico español: Mengemor, 1904-1951», en *Revista de Historia Industrial*, núm. 3, pp. 93-126.
- BERNIS, F. (1921): *Los proyectos de Fomento del Sr. de la Cierva*, conferencia pronunciada en el Ateneo de Madrid, Madrid.
- BERSTEIN, S. (1988): *La France des années 30*, Paris, Armand Colin.
- BERZOSA, C. (1991): «Alonso Martínez y la economía española», en C. Rogel, y C. Vattier, (coord.) (1991), Madrid, Ed. Tecnos.
- BETANCOR, O. (1992): *El sector transporte y el Grupo INI*, Fundación Empresa Pública, Documento de Trabajo 9201.
- BETRÁN PÉREZ, C.: «Tamaño de mercado y crecimiento industrial en España durante el primer tercio del siglo XX», en *Revista de Historia Industrial*, núm. 11, pp. 119-148.
- BONIN, H. (1988): *Histoire Économique de la France depuis 1880*, Paris, Masson.
- BORUE, D. et DUBIET, H. (1989): *Nouvelle histoire de la France contemporaine, La crise des années 30. 1929-1938*, Éditions du Seuil.
- BOUNEAU, C. (1990): «Chemins de fer et développement régional en France de 1852 à 1937: la contribution de la Compagnie du Midi», en *Histoire, Économie et Société*, número spécial «Les transports», 1^{er} trimestre, pp. 95-112.
- BOY, M. (1931): *El problema ferroviario en España*, Almería, Imp. Rivera.
- BURKE, P. (1991a): «Obertura: la nueva historia, su pasado y su futuro», en P. Burke (ed.) (1991), pp. 11-37.
- BURKE, P. (1991b): «Historia de los acontecimientos y renacimiento de la narración», en P. Burke (ed.) (1991), pp. 287-305.
- BURKE, P. (ed.) (1991): *Formas de hacer Historia*, Madrid, Alianza Editorial.
- BUSTELO, F. y TORTELLA, G. (1976): «Monetary Inflation in Spain, 1800-1970», en *Journal of European Economic History*, 5, pp. 141-150.
- CABRERA, M. (1983): *La patronal ante la Segunda República. Organizaciones y estrategia (1931-1936)*, Madrid, Siglo XXI editores.
- CABRERA, M. (1985): «El testamento político de Antonio Maura», *Estudios de Historia Social*, núms. 32-33, pp. 163-190.
- CABRERA, M. (1991): «La opinión empresarial ante la empresa pública (1898-1936)», en F. Comín Comín, y P. Martín Aceña, (dirs.) (1991), Madrid, Espasa Calpe, pp. 375-403.
- CABRERA, M. (1995): «Las Cortes republicanas», en S. Juliá (ed.) (1995), Madrid, Marcial Pons, pp. 13-47.

CABRERA, M. (1997): «La modernización política. Los empresarios en la Historia de España», en *Papeles de Economía Española*, núm. 73, Tribuna Joven. Los nuevos historiadores ante el desarrollo contemporáneo de España, pp. 272-284.

CABRERA, M. (dir.) (1998): *Con luz y taquígrafos. El Parlamento en la Restauración (1913-1923)*, Madrid, Taurus.

CABRERA, M., COMÍN COMÍN, F. y GARCÍA DELGADO, J. L. (1989): *Santiago Alba. Un programa de reforma económica en la España del primer tercio del siglo XX*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.

CABRERA, M., JULIÁ, S. y MARTÍN ACEÑA, P. (comps.) (1991): *Europa en crisis, 1919-1939*, Madrid, Ed. Pablo Iglesias.

CABRERA, M. y DEL REY, F. (1993): «Corporativismo y articulación de intereses económicos en la España contemporánea», en *V Congreso de la Asociación de Historia Económica*, San Sebastián, pp. 71-84.

CABRERA, M. y DEL REY, F. (1996): «Los intereses económicos organizados en España. Un siglo en la historia del asociacionismo empresarial», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), Madrid, ed. Civitas, pp. 441-456.

CABRILLO, F. (1994): «Industrialización y derecho de daños en la España del siglo XIX», en *Revista de Historia Económica*, Año XII, núm. 3, pp. 591-609.

CALLE SÁIZ, R. (1981): *La Hacienda en la II República Española*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.

CALVO SOTELO, J. (1974): *Mis servicios al Estado*, Madrid, Instituto de Estudios de la Administración Local.

CAMBÓ, F. (1918): *La política económica de España*, Conferencia pronunciada en la Sociedad de Economía Nacional el día 12 de diciembre de 1918 en el Círculo de la Unión Mercantil, Madrid, V. Rico.

CAMBÓ, F. (1919): *Ocho meses en el Ministerio de Fomento. Mi gestión ministerial*, Barcelona, ed. Catalana.

CAMBÓ, F. (1920): *La teoría de la imprevisión y su aplicación a los contratos*, Madrid, Imprenta Central de los Ferrocarriles.

CAMBÓ, F. (1921): *El problema ferroviario en España*, conferencia pronunciada en el Instituto de Ingenieros Civiles el 21 de febrero de 1921, Madrid, Artes de la Ilustración.

CAMBÓ, F. (1987): *Memorias*, Madrid, Alianza Editorial.

CAMBÓ, F. (dir.) (1918-1921): *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*, Madrid, Artes Gráficas Mateu, 6 volúmenes.

CAMERON, R. E. (1971): *Francia y el desarrollo económico de Europa, 1800-1914*, Madrid, Tecnos.

CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE-MZA-OESTE Y ANDALUCES (1940): *Explotación. Transportes de mercancías al detalle de grande y pequeña velocidad. Vagones, agrupamientos y colectores*, Madrid, Editorial Tradicionalista.

CARASA SOTO, P. et al. (1991): *Alfonso XIII y la Segunda República. (1898-1936)*, tomo XII de la Historia de España, Madrid, Ed. Gredos.

- CARON, F. (1973): *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La Compagnie de chemin de fer du Nord*, Paris, École Pratique des Hautes Études.
- CARON, F. (1980): «L'évolution de la concentration des entreprises en France au XX^e siècle», en *Entreprises et entrepreneurs XIX-XX^e siècles*, Congrès de l'Association française des Historiens Economistes, Paris, Presses de l'Université de Paris Sorbonne, pp. 184-198.
- CARON, F. (1981): «Ferrocarril y crecimiento en Francia en el siglo XIX», en VVAA (1981), Madrid, Gabinete de Información y Relaciones Externas de Renfe, pp. 105-126.
- CARON, F. (1995): *Histoire économique de la France, XIX^e –XX^e siècles*, París, Colin.
- CARON, F. (1997a): *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883*, Fayard.
- CARON, F. (1997b): «L'entreprise», en *Les lieux de mémoire*, vol. 3, Gallimard, pp. 3307-3350.
- CARON, F. (1997c): «Comment financer les grandes infrastructures de transport? Le financement des chemins de fer et le système des concessions», en *Revue d'Histoire des chemins de fer*, núm. 16-17, pp. 214-222.
- CARON, F. (1998a): «The birth of a Network Technology: The first French Railway System», in BERG, M. & BRULAND, K. (Eds.): *Technological Revolutions in Europe. Historical Perspectives*, Cheltenham, Edward Elgar, pp. 275-291.
- CARON, F. (1998b): «La naissance d'un système technique a grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870)», *Annales, Histoire, Sciences Sociales*, juillet-octobre, núm. 4-5, pp. 859-885.
- CARR, R. (1969): *España 1808-1939*, Barcelona, Ariel.
- CARR, R. (1983): *España: de la Restauración a la democracia, 1875-1980*, Barcelona, Ariel.
- CARRERAS A.(1984): «La producción industrial española, 1842-1981: construcción de un índice anual», en *Revista de Historia Económica*, núm. 1, pp. 127-157.
- CARRERAS A.(1985): «Gasto nacional bruto y formación de capital en España, 1849-1958: Primer ensayo de estimación», en P. Martín Aceña y L. Prados de la Escosura (eds.) (1985), *La Nueva Historia Económica en España*, Madrid, Tecnos, pp. 17-51.
- CARRERAS, A. (1987): «La industria: atraso y modernización», en J. Nadal, A. Carreras y C. Sudriá (comps.) (1987), Barcelona, Ariel, pp.280-312.
- CARRERAS, A. (1988): «La industrialización española en el marco de la historia económica europea: ritmos y caracteres comparados», en J. L. García Delgado (dir.) (1988), Madrid, Espasa Calpe, pp. 79-115.
- CARRERAS, A. (1990): *Industrialización española: estudios de historia cuantitativa*, Madrid, Espasa Calpe.
- CARRERAS, A. (1992): «La producción industrial en el muy largo plazo. Una comparación entre España e Italia de 1861 a 1980», en L. Prados de la Escosura y V. Zamagni (eds.) (1992), pp. 173-210.
- CARRERAS, A. (coord.) (1989): *Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX-XX*, Madrid, Fundación Banco Exterior.

CARRERAS, A. y TAFUNELL, X.(1993a): «La gran empresa en España (1917-1974). Una primera aproximación», en *Revista de Historia Industrial*, núm. 3, pp.127-175.

CARRERAS, A. y TAFUNELL, X.(1993b): «National enterprise. Spanish big business, 1917-1990», *V Congreso de la Asociación de Historia Económica*, San Sebastián.

CARRERAS, A. y TAFUNELL, X.(1996): «La gran empresa en la España contemporánea: entre el Mercado y el Estado», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), Madrid, Editorial Civitas, pp. 73-90.

CARRERAS, A. y TAFUNELL, X.(1997): «Spain: Big manufacturing firms between state and market, 1917-1990», en Chandler, A., Amatori, F. e Hikino, T. (eds.), *Big business and the wealth of nations*, Cambridge University Press, pp. 277-304.

CARRERAS, A., TAFUNELL, X. y TORRES, E. (1997): «Against Integration. The rise and Decline of Spanish Stateowned Firms and the Decline and Rise of Multinationals, 1939-1990», en Olsson, U. (ed.), *Business and European Integration since 1800. Regional, National and International Perspectives*, Göteborg, pp. 31-49.

CARRERAS, A., PASCUAL, P., REHER, D. y SUDRIÀ, C. (eds.) (1999): *La industrialización y el desarrollo económico de España*, Homenaje al Doctor Jordi Nadal, 2 vols., Barcelona, Universitat de Barcelona.

CASARES ALONSO, A. (1973): *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid, Editorial Instituto de Desarrollo Económico.

CASTRO RIAL, B. J. (1946): «Consideraciones sobre la Ley de Ordenación Ferroviaria», en *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 1, pp. 103-121.

CATALÁN, J. (1993): «Economía e industria: la ruptura de posguerra en perspectiva comparada», *Revista de Historia Industrial*, núm. 4, pp. 111-143.

CATALÁN, J. (1995): *La economía española y la segunda guerra mundial*, Barcelona, Ed. Ariel.

CAYÓN GARCÍA, F. (1998): «La industria de construcción de material ferroviario: estructura y evolución (1848-1997)», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo Ponencias, Alicante.

CAYÓN GARCÍA, F. y MUÑOZ RUBIO, M. (1998): *La industria de construcción de material ferroviario. Una aproximación histórica*, Documento de trabajo 9803, Fundación Empresa Pública, Madrid.

CEBALLOS TERESÍ, J. (1917): *Nuestra política ferroviaria ante la guerra y para la paz*, Madrid, Imp. de Isidoro Perales.

CENDAL BÚRDALO, J. J. (1997): «Ferrocarriles y especialización productiva en la economía extremeña», en *VI Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Girona.

CENDAL BÚRDALO, J. J. (1998a): *Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España*, Documento de trabajo 9804, Fundación Empresa Pública, Madrid.

- CENDAL BÚRDALO, J. J. (1998b): «Flujos comerciales externos y complementariedad de las líneas de la compañía de los ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España. 1897-1925», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo I Comunicaciones, Alicante.
- CIPOLLA, C. M. (ed.) (1982): *Historia Económica de Europa. El nacimiento de las sociedades industriales*, 2ª parte, Barcelona, Ed. Ariel.
- CLEMENTE, R. (1889): *Datos relativos a la explotación del ferrocarril*, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.
- COASE, R. H. (1980): «La naturaleza de la empresa», en *Información Comercial Española*, núm. 557, pp.67-76.
- COASE, R. H. (1988): *La empresa, el mercado y la ley*, Madrid, Alianza Editorial.
- COLL MARTÍN, S. (1985):«El sector minero», en *Información Comercial Española*, núm. 623, pp. 83-96.
- COLL MARTÍN, S. (1991a):«Empresas versus mercados. Un boceto para una Historia de la Empresa, (1ªparte)», en *Revista de Historia Económica*, Año IX, núm. 2, pp. 263-281.
- COLL MARTÍN, S. (1991b): «Empresas versus mercados. Un boceto para una Historia de la Empresa, (2ªparte)», en *Revista de Historia Económica*, Año IX, núm. 3, pp. 463-478.
- COLL MARTÍN, S. (1993): «El profesor Valdalisio, a vueltas con la Historia de la empresa», en *Revista de Historia Económica*, Año XI, núm. 3, pp. 627-631.
- COLL MARTÍN, S. y SUDRIÀ, C. (1987): *El carbón en España, 1770-1961. Una Historia Económica*, Madrid, Turner.
- COLL MARTÍN, S. y TORTELLA, G. (1992): «Reflexiones sobre la Historia empresarial: estado de la cuestión en España», en *Información Comercial Española*, núm. 708-709, pp. 13-24.
- COLMEIRO, M. (1876): *Derecho administrativo español*, 2 vols. y un apéndice, Madrid.
- COMÍN COMÍN, F. (1983): «Comentarios en torno al ferrocarril y el crecimiento económico español entre 1855y 1931», en *Revista de Historia Económica*, vol. I, núm. 1, pp. 181-196.
- COMÍN COMÍN, F. (1985a): «La evolución del gasto público en España, 1901-1972: contrastación de dos teorías», en P. Martín Aceña y L. Prados de la Escosura (eds.) (1985), Madrid, Tecnos, pp. 317-341.
- COMÍN COMÍN, F. (1985b): *Fuentes cuantitativas para el estudio del Sector Público en España, 1801-1980*, monografía 40, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.
- COMÍN COMÍN, F. (1987): «La economía española en el período de entreguerras (1919-1935), en J. Nadal, A. Carreras y C. Sudriá (comps.) (1987), Barcelona, Ariel, pp. 105-149.
- COMÍN COMÍN, F. (1988): *Hacienda y Economía en la España Contemporánea (1800-1936)*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.

COMÍN COMÍN, F. (1989): «El sector público», en A. Carreras (coord.) (1989), pp. 395-460.

COMÍN COMÍN, F. (1991): «Los monopolios fiscales», en F. Comín Comín y P. Martín Aceña (dirs.) (1991), Madrid, Espasa Calpe, pp. 139-175.

COMÍN COMÍN, F. (1993): «Estado y crecimiento económico en España: lecciones de la Historia», en *Papeles de Economía Española*, núm. 57, pp. 32-56.

COMÍN COMÍN, F. (1994a): «El papel del presupuesto en el crecimiento económico español: Una visión a largo plazo», en *Revista de Historia Económica*, Nº 2, Año XII, pp. 283-314.

COMÍN COMÍN, F. (1994b): «El Estado y la Economía española durante el siglo XX», en J. Velarde, J. L. García Delgado y V. Pedreño (dirs.) (1994), pp. 39-67.

COMÍN COMÍN, F. (1995a): *La Empresa pública en la España contemporánea: formas históricas de organización y gestión (1770-1995)*, Documento de trabajo 9505, Fundación Empresa Pública, Madrid.

COMÍN COMÍN, F. (1995b): «La difícil convergencia de la economía española: un problema histórico», en *Papeles de Economía Española*, núm. 63, pp. 78-91.

COMÍN COMÍN, F. (1996a): «Sector Público y crecimiento económico en la dictadura de Franco», en P. Tedde de Lorca (ed.) (1996), pp. 163-186.

COMÍN COMÍN, F. (1996b): *Historia de la Hacienda Pública, vol. I Europa, vol. II España (1808-1995)*, Barcelona, Ed. Crítica.

COMÍN COMÍN, F. (1996c): «La empresa pública en la España contemporánea: formas históricas de organización y gestión», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), Madrid, Civitas, pp. 349-367.

COMÍN COMÍN, F. (1997): «El Estado, la rigidez de los mercados y la convergencia en el siglo XX», en *VI Congreso de la Asociación de Historia Económica. 2ª Sesión plenaria. Balance de la economía española en el siglo XX: ¿convergencia y modernización?*, pp. 49-61.

COMÍN COMÍN, F. (1998): «Los efectos económicos del ferrocarril sobre la economía española», en *Líneas del Tren*, Año IX, número 185, extraordinario, 150 años de ferrocarril en España, pp.16-19.

COMÍN COMÍN, F. (1999): «Hacienda, ferrocarril y fracaso de la industrialización en España», en A. Carreras et al. (eds.) (1999), vol. 1, Barcelona, Universitat de Barcelona, pp. 761-776.

COMÍN COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (1984): «La política monetaria y fiscal durante la Dictadura y la Segunda República», en *Papeles de Economía Española*, núm. 20, pp. 236-261.

COMÍN COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (eds.) (1990): *Empresa pública e Industrialización en España*, Madrid, Alianza.

COMÍN COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (dirs.) (1991): *Historia de la Empresa Pública en España*, Madrid, Espasa Calpe.

- COMÍN COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (1992): «La inevitabilidad histórica de la empresa pública», en J. L. García Delgado (coord.) (1992), tomo I, Madrid, Eudema, pp. 395-416.
- COMÍN COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (1996): «Introducción», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), pp.17-33.
- COMÍN COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (eds.) (1996a): *La empresa en la Historia de España*, Madrid, Editorial Civitas.
- COMÍN COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (1996b): *Los rasgos históricos de las empresas en España: un panorama*, Documento de trabajo 9605, Fundación Empresa Pública, Madrid.
- COMÍN COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (1996c): «Rasgos históricos de las empresas en España: un panorama», en *Revista de Economía Aplicada*, núm. 12, vol. IV, pp. 75-123.
- COMÍN COMÍN, F., y MARTÍN ACEÑA, P. (1997): «La historia empresarial en España», en *Economistas 73*, La función empresarial, Madrid, pp. 16-24.
- COMÍN COMÍN, F., MARTÍN ACEÑA, P. y JIMÉNEZ, J. C.(1992): «Problemas actuales de la empresa pública en España», en *Papeles de Economía Española*, núms. 52-53.
- COMÍN COMÍN, F., MARTÍN ACEÑA, P., MUÑOZ RUBIO, M. y VIDAL OLIVARES, J.(1998): *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, 2 vols., Madrid, Ed. Anaya y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Comisión burgalesa de iniciativas ferroviarias (¿1929?): Dictamen presentado en la información pública sobre el anteproyecto de ferrocarriles redactado por la sección de planes y proyectos del Consejo Superior ferroviario, Burgos, Imprenta de Rafael de Aldecoa.
- Comisión de estudios y proyectos de electrificación de ferrocarriles (1940): *Plan General de electrificación de ferrocarriles*, Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera.
- Comisión destinada al estudio y ordenación de los ferrocarriles y su coordinación con los transportes por carretera*, (1938).
- Comisión nombrada por el Ministerio de Obras Públicas (1934): *Un plan de sustitución de las locomotoras antiguas o deficientes*, Madrid, Asociación General de Transportes por Vía Férrea, número19.
- Comisión Oficial para la conmemoración del Primer Centenario del Ferrocarril en España (1948): *Cien Años de Ferrocarril en España*, 4 Vol. Madrid.
- Comisión del Patrón Oro (1929): «Dictamen de la Comisión nombrada por Real Orden de 9 de junio de 1929 para el estudio de la implantación del patrón oro», reproducido en *Información Comercial Española*, núm. 318, pp. 51-83.
- Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1933): *Gestiones de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces ante el problema creado a la misma por diversas disposiciones oficiales, de carácter general y particular, especialmente la Real Orden de 31 de enero de 1931 (Instancias, escritos, decretos, órdenes, resoluciones, informes)*, Madrid, Imprenta Central de los Ferrocarriles.

Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (1917): *Exposición que ha elevado la compañía al Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros, justificando la necesidad de sustituir por nuevas tarifas especiales, otras vigentes que tienen precios excesivamente reducidos*, Madrid.

Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (1918): *Exposición que dirige a la opinión justificando la necesidad en se halla de elevar las tarifas de transporte dentro de los límites marcados por los tipos máximos legales de concesión*, Madrid.

Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (1921): *Plan de obras a ejecutar y adquisiciones de material móvil que se preven como necesarias en un plazo de 20 años*, octubre.

Compañía de los ferrocarriles de Madrid Zaragoza Alicante (1931): *La cuestión del personal ferroviario. Resumen de lo actuado desde que se planteó el problema hasta el momento presente*, [Apuntes mecanografiados].

Compañía de los ferrocarriles de Madrid Zaragoza Alicante (1932): *La coordinación del transporte mecánico por carretera con el ferrocarril*, Madrid, Gráfica Administrativa.

Compañía de los ferrocarriles de Madrid Zaragoza Alicante (1934): *Tarifas generales para los transportes de grande y pequeña velocidad en la línea de Valladolid-Ariza*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (1941): *Evaluación pericial presentada por el Consejo de Administración a la Junta Superior de Ferrocarriles conforme a lo previsto en la Base 3ª de la ley de 24 de enero de 1941*, Madrid, Gráfica Administrativa.

Compañía de los ferrocarriles de MZA (Red Antigua) (1918): *Tarifas generales para los transportes a pequeña velocidad*, Madrid. Sucesores de Rivadeneyra.

Compañía de los ferrocarriles de MZA (Red Antigua) (1925): *Tarifas generales para los transportes a pequeña velocidad*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

Compañía de los ferrocarriles de MZA (Red Catalana) (1918): *Tarifas generales para los transportes a grande y pequeña velocidad*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

Compañía de los ferrocarriles de MZA (Red Catalana) (1924): *Reglamento para la intervención del Estado en la explotación de ferrocarriles*, Barcelona, Sucesores de Henrich y Compañía

Compañía de los ferrocarriles de MZA (Red Catalana) (1934): *Tarifas generales para los transportes a grande y pequeña velocidad*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

Compañía de los ferrocarriles de MZA (Red Antigua y Catalana) (1923): *Tarifas máximas aplicables a los transportes de grande y pequeña velocidad*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

Compañía de los ferrocarriles de MZA (Servicio Comercial) (1923): *Disposiciones vigentes de más frecuente aplicación a la explotación comercial de ferrocarriles*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

Compañía de los ferrocarriles de MZA (Servicio de explotación) (1935): *Instrucciones para la formación de las hojas de presencia y listas de jornales del personal de servicios*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

Compañía del Camino de Hierro del Nordeste de España (1912): *Tarifas Generales a gran y pequeña velocidad*, Barcelona, López Robert.

Compañía de los ferrocarriles del Norte de España (1916a): *La Compañía del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer para juzgar con acierto del problema ferroviario*, Madrid, Imprenta Central de los Ferrocarriles.

Compañía de los ferrocarriles del Norte: (1916b): *Antecedentes de las distintas emisiones. Cupones vencidos. Obligaciones amortizadas*.

Compañía de los ferrocarriles del Norte (1922): *Tarifas generales para los transportes de grande y pequeña velocidad*, Madrid, Imprenta Central de los Ferrocarriles.

Compañía de los ferrocarriles del Norte de España (1926): *Electrificación de la rampa de Pajares*, Madrid, Talleres Voluntad.

Compañía de los ferrocarriles del Norte (1929): *Órdenes de dirección vigentes en 31 de diciembre de 1929*, Madrid, Imprenta Central de los Ferrocarriles.

Compañía de los ferrocarriles del Norte (1931): *Alcance de las peticiones del personal ferroviario en relación con la Compañía del Norte y datos referentes a la situación económica de este*, Madrid.

Compañía de ferrocarriles del Norte (1936): *Escrito presentado por la Compañía a la Comisión de Obras Públicas del Congreso de los Diputados, acerca del proyecto de ley presentado el 9.VI.36*, Madrid, Gráfica Administrativa.

Compañía de los ferrocarriles del Norte (1939): *Datos e ideas para el estudio de una conversión de las obligaciones hipotecarias de la Compañía*. Nota mecanografiada para el Señor Presidente del Consejo de Administración, realizada por F. Reparaz.

Compañía de los ferrocarriles del Norte: *Guía Descriptiva de los Caminos de Hierro del Norte de España*.

Compañías de los ferrocarriles del Norte y M.Z.A. (1915): *Observaciones sugeridas por los discursos pronunciados en el círculo de la unión mercantil los días 19 y 27 de Febrero de 1915 por el Excmo. Sr. D. Juan de la Cierva*, Madrid. Impresión alemana.

Compañías de los ferrocarriles del Norte y MZA (1927): *Tarifa especial temporal número 103 de pequeña velocidad*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

Compañía de los ferrocarriles de Norte y M.Z.A. (1933a): *El problema de los ferrocarriles. Sus causas, sus soluciones*, Madrid, Gráfica Administrativa.

Compañía de los ferrocarriles de Norte y M.Z.A. (1933b): *Escrito que elevan al Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros los administradores de las compañías del Norte y M.Z.A.*, Madrid, Gráfica Administrativa.

Compañía de los ferrocarriles de Norte y M.Z.A. (1935): *Situación de la legislación de rescate*, expediente mecanografiado, Madrid.

Compañías de los ferrocarriles del Norte, MZA, Andaluces y Oeste (1934): *Tarifa especial temporal número 102 de gran velocidad*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

Compañías del ferrocarril del Norte, MZA, Andaluces, Nacional del Oeste, Vascongados, Santander a Bilbao, Lorca a Baza y Aguilas, Soria, San Julián de Musques a Castrourdiales y Traslaviña y Central de Aragón (1930): *Tarifa especial para el transporte de paquetes postales entre España y varios países extranjeros*, Madrid, Imprenta Central de los Ferrocarriles.

Compañías de los ferrocarriles del Norte, MZA, Andaluces, Nacional del Oeste y las demás que se adhieran (1935): *Tarifa especial número 102 de gran velocidad*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (1935): *Tarifas Generales unificadas de grande y pequeña velocidad*, Madrid, Imprenta de Samarán.

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE SINDICATOS OBREROS (CESO) Secretariado técnico de ferrocarriles (1936): *Información al proyecto de ley de coadministración en los ferrocarriles*, Madrid, Imprenta Soler Hermanos.

Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación (1930): «Algunas notas para el estudio del problema ferroviario», núm. 3, Anexo IV, pp. 27-42.

Consejo Superior de Ferrocarriles. Comité ejecutivo (1933): *Obras de mejora y adquisición de material en las líneas adheridas al régimen ferroviario. Plan de 1927. Plan de 1929 y Distribución del crédito de 90 millones de pesetas, consignado en los presupuestos generales del Estado, sección 7ª, capítulo 22, artículo 1º, para obras de mejora y adquisiciones de material, en las líneas adheridas al régimen ferroviario.*

CORDERO, R. y MENÉNDEZ F. (1978): «El sistema ferroviario español» en M. Artola (dir) (1978), Madrid, Servicio de estudios del Banco de España, pp. 163-340.

CROMPTON, G. (1995): «The Railways companies and the nationalisation issue 1920-1950», en R. Millward and J. Singleton (eds.): *The political economy of nationalisation in Britain 1920-1950*, Cambridge, University Press.

CROMPTON, G. (1998): «Railway, governments and management: a comparative approach», en Núñez, C. E. (ed.) (1998), Madrid, Fundación Fomento de la Historia Económica, pp. 153-167.

CUBEL MONTESINOS, A. (1993): «Gasto público y crecimiento económico en la Restauración (1874-1923)», en *Revista de Historia Económica*, Año XI, núm. 1, pp. 49-77.

CUBEL MONTESINOS, A. (1994): «Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936», en *Revista de Historia Industrial*, núm. 5, pp.93-119.

CUBEL MONTESINOS, A. y PALAFOX GAMIR, J. (1997): «El stock de capital de la economía española. 1900-1958», en *Revista de Historia Industrial*, núm. 12, pp. 113-146.

CUBEL MONTESINOS, A. y PALAFOX GAMIR, J. (1998): «La continuidad del crecimiento económico en España», en *Revista de Historia Económica*, Año XVI, núm. 3, pp. 619-643.

CUBEL MONTESINOS, A., PALAFOX GAMIR, J. y CUCARELLA, V. (1999): *El «stock» de capital ferroviario en España y sus provincias: 1845-1997*, Madrid, Fundación BBV.

- CUÉLLAR VILLAR, D. y SÁNCHEZ PICÓN, A. (1998): «El impacto económico de un ferrocarril periférico. La compañía de caminos de hierro del Sur de España (1889-1935), en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo I Comunicaciones, Alicante.
- CUERVO GARCÍA, A. (1995): «Capacidades empresariales y directivas como explicación de la competitividad», en *V Congreso Nacional de Economía. Economía de Servicios*, Las Palmas de Gran Canaria.
- CHANDLER, A. D. Jr. (1987): *La mano visible. La revolución en la dirección de la empresa norteamericana*, Madrid, Ministerio de Trabajo y de la Seguridad Social.
- CHANDLER, A. D. Jr. (1996): *Escala y Diversificación. La dinámica del capitalismo industrial*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza.
- CHANNON, G. (1981): «The Great Western Railway under the British Railway Act of 1921», en *Business History Review*, vol. LV, núm. 2, pp. 188-216.
- CHANNON, G. (1998): «Railway labor management policies in Britain and United States between 1890 and 1920» en Núñez, C. E. (ed.) (1998), Madrid, Fundación Fomento de la Historia Económica, pp. 91-102.
- CHAPAPRIETA, J. (1971): *La paz fue posible*, Barcelona, Ariel.
- DAMAS RICO, P. M. (1976): «Flores de Lemus y la política ferroviaria. El proyecto de ordenación ferroviaria Maura-Flores de Lemus», en *Hacienda Pública Española*, núm. 42-43, monográfico Antonio Flores de Lemus (1876-1941), Instituto de Estudios Fiscales, pp. 315-368.
- Delegación de las compañías en el Consejo Superior de Ferrocarriles (1925): *Contestación al folleto publicado y repartido por la representación agrícola sobre la cuestión de las reservas*, Madrid, Imp. Central de los ferrocarriles.
- DELGADO BENÍTEZ, R. (1932): *El problema ferroviario español en el momento presente*, Madrid, Gráficas Madrileñas S.L.
- DELORME, R. et ANDRÉ, C. (1983): *L'État et l'économie. Un essai d'application de l'évolution des dépenses publiques en France 1870-1980*, París, ed. du Seuil.
- DE MIGUEL, A. (1928): *Los ferrocarriles en España*, Madrid, Industrial Gráfica.
- DE MIGUEL, C., NAVASCUÉS, P. y ÁLVAREZ MORA, A. (1980): *Las estaciones ferroviarias de Madrid*, Madrid, Renfe.
- DEL REY REGUILLO, F. (1992): *Propietarios y patronos. La política de las organizaciones económicas en la España de la Restauración (1914-1923)*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- Dictamen de la comisión para el estudio de un proyecto de ordenación ferroviaria. Nombrada por la ley de 1 de agosto de 1935. Dictámenes del Consejo de Estado y del Consejo Superior de Ferrocarriles*, (1935), Madrid, Gráfica Administrativa.
- Dictamen emitido por el Consejo Superior de Ferrocarriles respecto al proyecto de nuevo régimen ferroviario en virtud de lo ordenado por el art. 1º del R.D. de 30 de enero de 1924.

DIVALL, C. (1998): «Down the American road? Industrial research on the London, Midland & Scottish Railway, 1923-1947», en C. E. Núñez (ed.) (1998), Madrid, Fundación Fomento de la Historia Económica, Madrid, Fundación Fomento de la Historia Económica, pp. 131-140.

DOBESON, K. M. (1988): *El ferrocarril Santander-Mediterráneo*, Madrid, Aldaba.

D'OCÓN CORTÉS, E. (1934): *El problema de las detasas. Las reclamaciones por excesos de portes y las juntas de tasas*, Madrid, Asociación de transportes por vía férrea. número 28.

Documentos oficiales de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, (1897) Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

El Financiero Hispano-Americano (1916): *El problema ferroviario. Proceso social y jurídico de nuestro derecho de huelgas*, Madrid, Imprenta de Isidoro Perales.

ELORZA, A. (1984): «Nacionalismo económico y renovación política, 1914-1923», en J. L. García Delgado (ed.) (1984), Madrid, Editorial de la Universidad Complutense de Madrid, pp. 161-175.

ELORZA, A., ARRANZ, L. y DEL REY, F. (1986): «Liberalismo y corporativismo en la crisis de la Restauración», en J. L. García Delgado (ed.) (1987), Siglo XXI de España editores, Madrid, pp. 5-50.

Exposición que han elevado las principales compañías ferroviarias de España al Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros, justificando la necesidad de ser autorizada una nueva elevación general de las tarifas de transporte (1919), Madrid.

FAMA, E. F. (1984): «Problemas de agencia y teoría de la empresa», en *Información Comercial Española*, núm. 611, pp. 53-65.

FAMA, E. F. y JENSEN, M. C. (1983a): «Separation of ownership and control», en *Journal of Law and Economics*, Vol. 26 (2), pp. 301-325.

FAMA, E. F. y JENSEN, M. C. (1983b): «Agency problems and residuals claims» en *Journal of Law and Economics*, Vol. 26 (2), pp. 327-349.

Federación de Industrias Nacionales: *Memoria del Ejercicio de 1924-25*, Madrid, Talleres Voluntad.

FEDERICO, G. (1992): «La Historiografía sobre el desarrollo económico italiano en los últimos treinta años», en *Revista de Historia Económica*, Año X, núm. 1, pp. 11-36.

FENELON, M.K.G. (1934): *Economía ferroviaria*, Madrid, Ed. Revista de Derecho Privado.

FENOALTEA, S. (1981): «Los ferrocarriles y la industrialización italiana: análisis y reconsideración», en VVAA (1981), Madrid, Gabinete de Información y Relaciones Externas de Renfe, pp. 83-101.

FERGUSSON, A. (1984): *Cuando muere el dinero. El derrumbamiento de la República de Weimar*, Madrid, Alianza Editorial.

FERNÁNDEZ, M. D. (1929): *Ética y Economía ferroviarias*, Madrid, Hijos de M.G. Hernández.

FERNÁNDEZ AMATRIAIN, J. (1974): *La Bolsa. Su técnica y organización*, Ed. Deusto, Bilbao.

- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. (1987): «La industria siderúrgica, la minería y la flota vizcaína a fines del siglo XIX. Unas puntualizaciones.» en *Mineros, sindicalismo y política*, Fundación José Barreiro, pp. 170-177.
- FERNÁNDEZ LÓPEZ Y ZAITA, C. (1987): *El ferrocarril de la Robla*, Madrid, Editorial Aldaba.
- FERNÁNDEZ PÉREZ, J. M. (1995): «La postura de Flores de Lemus ante el problema ferroviario: el “informe de los sabios”», en *Información Comercial Española*, núm. 740, pp. 131-152, Madrid.
- FERNÁNDEZ SANZ, F. (1982): *La construcción de locomotoras de vapor en España*, Madrid, Ediciones de Estudios Ferroviarios.
- FERRARIS, C. F. (1911): «La política ferroviaria», en *Il movimento economico italiano nella prima industrializzazione (1881-1914). Letture di storia economica*, Sergio Zaninelli (coord.) (1991), Milán, Vita e Pensiero, pp. 195-207.
- FERRER, A. y FINA, L. (1988): «La dinámica salarial durante el franquismo. El caso Renfe» en *Revista de Historia Económica*, Año VI, núm. 1.
- FLOUD, R. (1983): *Métodos cuantitativos para historiadores*, Madrid, Alianza Universidad.
- FLOUD, R. and MCCLOSKEY, D. (eds.) (1994): *The Economic History of Britain since 1870*, vol. 2: 1860-1939, Cambridge University Press.
- FOGEL, R. (1972): *Los ferrocarriles y el crecimiento económico de los Estados Unidos. Ensayos de historia econométrica*, Madrid, Tecnos.
- FONTANA, J. (1971): *La quiebra de la Monarquía Absoluta*, Barcelona, Ariel.
- FONTANA, J. (1973): *Hacienda y Estado en la crisis final del Antiguo Régimen español, 1823-1833*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.
- FONTANA, J. (1986): «Reflexiones sobre la naturaleza y las consecuencias del franquismo», en J. Fontana (ed.) (1986), pp. 9-38.
- FONTANA, J. (1987): «Algunas consideraciones sobre las grandes etapas de la economía europea en el siglo XX», en J. Nadal, A. Carreras y C. Sudrià (comps.) (1987), pp. 9-22.
- FONTANA, J. (ed.) (1986): *España bajo el franquismo*, Barcelona, Crítica.
- FORCANO CATALÁN, A. (1924): *Compilación-compendio que abarca lo dispuesto acerca de la prestación de servicio en las estaciones de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, por lo que respecta a la expedición de billetes, facturaciones, telegrafía privada, contabilidad, correspondencia, expedientes de reclamaciones, etc. y organización de la Compañía*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.
- FORCANO CATALÁN, A. (1931): *Ferrocarriles en explotación, construcción y proyecto en España*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.
- FOREMAN-PECK, J. (ed.) (1991): *New perspectives on the late Victorian economy. Essays in quantitative economic history 1860-1914*, Cambridge, Cambridge University Press.
- FOREMAN-PECK, J. (1991): «Railways and late Victorian economic growth», en J. Foreman-Peck, (ed.), Cambridge, Cambridge University Press, pp.73-95.

FRAILE BALBÍN, P. (1991): *Industrialización y grupos de presión. La economía política de la protección en España, 1900-1950*, Madrid, Alianza

FRAX ROSALES, E. (1981): *Puertos y comercio de cabotaje, 1857-1934*, Madrid.

FRAX ROSALES, E. y MATILLA QUIZA, M^a. J. (1988): «Transporte, Comercio y Comunicaciones», en M. Artola: *Enciclopedia de Historia de España. Economía y Sociedad*, Madrid, Alianza Editorial, pp. 191-263.

FREEMAN, M. and ALDCROFT, D. H. (1988): *Transport in Victorian Britain*, Manchester, Manchester University Press.

FREMDLING, R. (1980): «Freight Rates and the State Budget: the Role of the National Prussian Railways, 1880-1913», en *Journal of European Economic History*, núm. 9, pp. 21-39.

FREMDLING, R. (1981): «Los ferrocarriles y la industrialización en la Alemania del siglo XIX», en VVAA (1981), Madrid, Gabinete de Información y Relaciones Externas de Renfe, pp. 55-80.

FREMDLING, R. (1997): «Discussions prussiens et hollandaises, solutions pour la réglementation des chemins de fer et leur nationalisation au XIX^e siècle», en *Revue d'Histoire des chemins de fer*, núm. 16-17, pp. 230-264.

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (1993): *Guía histórica del ferrocarril*, Madrid, Electa.

GALLEGO RAMOS, E. (1914): *Estudios y tanteos. Vías de comunicación (ferrocarriles)*, Biblioteca de la Construcción Moderna, Madrid, Estudio tipográfico de Antonio Mazo.

GALVE GÓRRIZ, C. y SALAS FUMÁS, V. (1997): «Propiedad y control en la empresa española», en *Economistas 73*, La función empresarial, Madrid, pp. 70-77.

GARCÍA DELGADO, J.L. (1980): «La política económica española de 1930: el error Argüelles», en *Papeles de Economía Española*, núm. 1, pp. 43-47.

GARCÍA DELGADO, J.L. (1981): «La economía española entre 1900 y 1923», en M. Tuñón de Lara (ed.) (1981a), Barcelona, Labor, pp. 417-458.

GARCÍA DELGADO, J.L. (1983a): «Autoritarismo político y tensiones económicas: un balance crítico de la política económica de la Dictadura de Primo de Rivera en España (1923-1930)», en *El Trimestre económico*, núm. 198, pp. 807-828.

GARCÍA DELGADO, J.L. (1983b): «Prosperidad y crisis en la industria española entre 1914-1922: una reconsideración», en G. Anes, L. A. Rojo y P. Tedde (eds.) (1983), Madrid, Alianza Universidad Textos, pp. 539-560.

GARCÍA DELGADO, J.L. (1984a): «La industrialización española en el primer tercio del siglo XX», en J.M. Jover (ed.) (1984), Madrid, Espasa Calpe, pp. 3-171.

GARCÍA DELGADO, J.L. (1984b): «Política económica y defensa de la industria nacional en España, 1898-1922», en *Papeles de Economía Española*, núm. 20, pp. 203-215.

GARCÍA DELGADO, J.L., (1985): «Nacionalismo económico e intervención estatal, 1900-1930» en N. Sánchez Albornoz (comp.) (1985), pp. 176-195.

- GARCÍA DELGADO, J.L., (1986): «Estancamiento industrial e intervencionismo durante el primer franquismo», en J. Fontana (ed.) (1986), pp. 170-191.
- GARCÍA DELGADO, J. L. (1987): «La industrialización y el desarrollo económico en España durante el franquismo», en J. Nadal, A. Carreras y C. Sudriá (comps.) (1987), Barcelona, Ariel, pp. 164-189.
- GARCÍA DELGADO, J. L. y JIMÉNEZ, J. C. (1999): *Un siglo de España. La Economía*, Madrid, Marcial Pons.
- GARCÍA DELGADO, J. L., (ed.) (1984): *España, 1898-1936: Estructuras y Cambio*, Madrid, editorial de la Universidad Complutense de Madrid.
- GARCÍA DELGADO, J. L., (ed.) (1987): *La crisis de la Restauración. España entre la primera guerra mundial y la II República*, Siglo XXI de España editores, Madrid.
- GARCÍA DELGADO, J. L., (dir.) (1988): *España*, Madrid, Espasa Calpe.
- GARCÍA DELGADO, J. L. (coord.) (1992): *Economía española, Cultura y Sociedad. Homenaje a Juan Velarde Fuertes*, Madrid, Eudema.
- GARCÍA DE ENTERRÍA, E. (1965): «Estudio para el proyecto de estatuto de RENFE, memoria previa», en *Revista de Administración Pública*, núm. 46, pp. 431-442.
- GARCÍA PÉREZ, J. (1996): *Régimen jurídico del transporte por ferrocarril*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Marcial Pons.
- GARCÍA RUIZ, J. L. (1993): «Banca y crisis económica en España, 1930-1935: un nuevo enfoque», en *Revista de Historia Económica*, Nº 3, Año XI, pp. 595-620.
- GARCÍA RUIZ, J. L. y TORTELLA, G. (1994): «Trayectorias divergentes, paralelas y convergentes: la historia del Banco Hispano Americano y del Banco Central, 1901-1965», en J. Hernández Andreu y J. L. García Ruiz (comps.) (1994), Madrid, Civitas, pp. 401-428.
- GARCÍA SANZ, Á. y GARRABOU, R. (eds.) (1985): *Historia agraria de la España contemporánea*, vol. 1, *Cambio social y nuevas formas de propiedad (1800-1850)*, Barcelona, Crítica.
- GARMENDÍA, J. M^a, GONZÁLEZ PORTILLA, M., MACÍAS, O. MONTERO, M. Y NOVO, P. A. (1995): *Ferrocarriles y desarrollo (Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914)*, Bilbao, Servicio editorial de la Universidad del País Vasco.
- GASCUÑA GASCÓN, E. (1922): *Los ferrocarriles españoles y la defensa nacional*, Madrid, Tipografía artística.
- GERMÁN ZUBERO, L. (1998): «Red ferroviaria y evolución del comercio interregional en la economía aragonesa, 1875-1930», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo I Comunicaciones, Alicante.
- Gestiones de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces ante el problema creado a la misma por diversas disposiciones oficiales, de carácter general y particular, especialmente la R.O. de 31 de enero de 1931. (Instancias, escritos, decretos, órdenes, resoluciones, informes, etc.), (1933) Madrid, Imprenta Central de los Ferrocarriles.
- GIEBENS, A. (1925): *Les chemins de fer en Espagne et la nouvelle législation ferroviaire*, Anvers, Secrétariat de l'Association des Licenciés de ST. Ignace.

GIL CLEMENTE, J. (1924): *Fundamentos del proyecto de Real Decreto para un nuevo régimen ferroviario y refutación de las observaciones de las compañías*, Madrid.

GINEBRA TORRA, J. (1987): *La maduración de los mercados y la estrategia comercial en los negocios*, México, Cecsa.

GIUNTINI, A. (1998): «Le ferrovie italiane dalle origini ad oggi», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo Ponencias, Alicante.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1981): «Los ferrocarriles y la industria siderúrgica, 1855-1913», en *VVAA* (1981), Madrid, Gabinete de Información y Relaciones Externas de Renfe, pp. 131-145.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1982): *Ferrocarriles y Cambio Económico en España (1855-1913): Un enfoque de Nueva Historia Económica*, Madrid, Alianza.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1983): «La compañía del Canal de Castilla y el ferrocarril de Isabel II: dos empresas de transporte en Castilla», en G. Anes, L. Á. Rojo y P. Tedde (eds.) (1983), Madrid, Alianza Universidad Textos, pp. 371-398.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1984a): *Ferrocarril y Mercado Interior en España (1874-1913)*, Vol. I: Cereales, harinas y vinos, Madrid, Banco de España, Estudios de Historia Económica, núm. 10.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1984b): «Los efectos del ferrocarril sobre la economía española, 1855-1913», en *Papeles de Economía Española*, núm. 20, pp. 155-168.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1985a): *Ferrocarril y Mercado Interior en España (1874-1913)*, Vol. II: Manufacturas textiles, materias textiles, minerales, combustibles y metales, Madrid, Banco de España, Estudios de Historia Económica, núm. 13.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1985b): «La industria de material ferroviario, 1884-1935», Memoria al Banco de España.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1985c): «La industria de construcciones navales, 1850-1935», Memoria al Banco de España.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1989a): «Transportes y comunicaciones», en *Estadísticas Históricas de España*, Fundación Banco Exterior, Madrid.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1989b): *Ferrocarril, Industria y Mercado en la modernización de España*, Madrid, Espasa Calpe.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1990): «¿Hará abortar la Historia el despegue del AVE?», en *Revista de Economía*, núm. 7.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1991): «Las Obras Públicas, 1850-1935», en F. Comín Comín, y P. Martín Aceña (dirs.) (1991), Madrid, Espasa Calpe, pp.177-204.

GÓMEZ MENDOZA, A. (coord.) (1996): *Economía y Sociedad en la España Moderna y Contemporánea*, Madrid, Ed. Síntesis.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1997a): «Transportes», en *Historia de España*, t. XXXIII Menéndez Pidal, *Los fundamentos de la España liberal (1843-1900). La sociedad, la economía y las formas de vida*, Madrid, Espasa Calpe, pp. 467-515.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1997b): «Comercio interior», en *Historia de España*, t. XXXIII Menéndez Pidal, *Los fundamentos de la España liberal (1843-1900). La sociedad, la economía y las formas de vida*, Madrid, Espasa Calpe, pp. 393-411.

- GÓMEZ MENDOZA, A. (1998): «Along broad lines: the economic history of Spanish Railways, 1973-1996», en *The Journal of Transport History*, 19, 1, pp. 1-17.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1999): «Caballo de sangre, caballo de vapor en el transporte de fines del siglo XIX», en A. Carreras et al. (eds.) (1999), vol. 1, Barcelona, Universitat de Barcelona, pp. 720-735.
- GÓMEZ MENDOZA, A. y SAN ROMÁN LÓPEZ, E. (1996): «Artilleros e industriales en la España de entreguerras», en Gómez Mendoza, A. (coord.) (1996), Madrid, Ed. Síntesis, pp. 229-247.
- GÓMEZ-NAVARRO, J. L. (1991): *El régimen de Primo de Rivera. Reyes, dictaduras y dictadores*, Madrid, Cátedra.
- GÓMEZ-NAVARRO, J. L., GONZÁLEZ CALBET, M^a. T., PORTUONDO, E. (1979): «Aproximación al estudio de las élites políticas en la Dictadura de Primo», en *Cuadernos Económicos de ICE*, 10, pp. 183-208.
- GONZÁLEZ, M. J. (1996): «El Sector Público en el pensamiento económico español del siglo XX», en P. Tedde de Lorca (ed.) (1996), Madrid, Asociación de Historia Contemporánea, pp.127-162.
- GONZÁLEZ CALBET, M^a. T. (1987): *La Dictadura de Primo de Rivera. El Directorio Militar*, Madrid, El Arquero.
- GONZÁLEZ QUINTANA, A. (1998): «Fuentes para la Historia del Ferrocarril en Archivos militares españoles», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo Ponencias, Alicante.
- GONZALO Y GONZÁLEZ, L. (1976): «Antonio Flores de Lemus (1876-1941). Síntesis de su vida y de su obra», en *Hacienda Pública Española*, núm. 42-43, monográfico Antonio Flores de Lemus (1876-1941), Instituto de Estudios Fiscales, pp. 369-381.
- GOURVISH, T. H. (1972): *Mark Huish and the London & North Western Railway, a study of management*, Leicester University Press.
- GOURVISH, T. H. (1973): «A British Business Elite: the chief executive managers of the railway industry, 1850-1922», en *Business History Review*, vol. XLVIII, 3, pp. 289-316.
- GOURVISH, T. H. (1979): «Les dirigeants salariés de l'industrie des chemins de fer britanniques, 1850-1922», en Lévy-Leboyer (dir.): *Le patronat de la seconde industrialisation*, Paris, Les Éditions ouvrières.
- GOURVISH, T. H. (1990): «The railways and the emergence of a corporate economy: the UK and the USA contrasted», en *Coloquio internacional sobre transporte e industrialización (siglos XIX y XX)*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- GOURVISH, T. H. (1998): «Railways as a means of transport in Britain, 1830-1990», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo Ponencias, Alicante.
- GUAITA, A. (1966): *Derecho Administrativo Especial IV*, Zaragoza.
- GUTIÉRREZ LÁZARO, A. (1925): *Un nuevo plan financiero para un nuevo plan ferroviario o los empréstitos del pequeño ahorro*, Valladolid, Tip. Benito Allén.

HANNAH, L. (1996): «La evolución de las grandes empresas en el siglo XX: un análisis comparativo», en *Revista de Historia Industrial*, núm. 10, pp. 93-125.

HARTWELL, R. M. (1981): «El ferrocarril y el crecimiento económico en Gran Bretaña», en VVAA (1981), Madrid, Gabinete de Información y Relaciones Externas de Renfe, pp. 43-52.

HAU, M. (1994): *Histoire Économique de l'Allemagne XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Ed. Economica.

HELGUERA, J. (1991): «Las Reales Fábricas», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.) (1991), pp. 51-87.

HELGUERA, J. (1996): «Empresas y empresarios manufactureros en la España del siglo XVIII», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), pp. 115-139.

HERNÁNDEZ ANDREU, J. (1993): «Análisis de gastos públicos discrecionales. La política presupuestaria de la Segunda República española», en *Revista de Historia Económica*, Año XI, N° 1, pp. 79-97.

HERNÁNDEZ ANDREU, J. (1994): «Orígenes, expansión y limitaciones del sector eléctrico en España, 1900-1936», en J. Hernández Andreu y J. L. García Ruiz (comps.) (1994), pp. 159-194.

HERNÁNDEZ ANDREU, J. y GARCÍA RUIZ, J. L. (comps.) (1994): *Lecturas de Historia Empresarial*, Madrid, Civitas.

HERNÁNDEZ ANDREU, J. y GARCÍA RUIZ, J. L. (1996): «Una visión de la crisis económica en el período de entreguerras» en Gómez Mendoza, A. (coord.) (1996), Madrid, Ed. Síntesis, pp. 249-264.

HERNÁNDEZ MARCO, J. L. (1997): *Trenes, Estaciones y Puertos: El tráfico de mercancías de la Compañía del Norte*, Bilbao, Gobierno Vasco.

HERNÁNDEZ MARCO, J. L. (1998): «El ferrocarril como ampliador de los espacios económicos portuarios: la Cía. del Norte y algunos puertos septentrionales españoles», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo I Comunicaciones, Alicante.

HERNÁNDEZ SEMPERE, T. (1975): «Los inicios de las concesiones ferroviarias en España», en *Homenaje al Dr. D. Juan Reglà Campistol*, vol. II, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Valencia, pp. 287-302.

HERNÁNDEZ SEMPERE, T. (1983): *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano, 1843-1870*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia.

HERNÁNDEZ SEMPERE, T. (1994): «Negocis i ferrocarrils: el perfil dels concessionaris (1845-1855)», en *L'Avenç*, núm. 180, pp. 12-18.

HERNÁNDEZ SEMPERE, T. (1998): «Sociedades ferroviarias, mercado y transporte en el País Valenciano, 1844-1914: un estado de la cuestión», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo Ponencias, Alicante.

HERNÁNDEZ SEMPERE, T. y VIDAL, J. (1991): «Infraestructura viaria y ferrocarriles en la articulación del espacio económico valenciano, 1750-1914», en *Hispania. Revista Española de Historia*, vol. LI, núm. 177, pp. 205-243.

HOYO APARICIO, A. (1988): *Ferrocarriles y Banca. La crisis de la década de 1860 en Santander*, Santander, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cantabria.

HOYO del, P. y ROGEL, C. (1991): «El Ministro», en Rogel, C. y Vattier, C., (coord.): *Manuel Alonso Martínez. Vida y obra*, Madrid, Ed. Técno. pp 177-213.

IBÁÑEZ, J. y VÁZQUEZ, J. (1936): *Tarifas de viajeros, equipajes, mercancías. Grande y pequeña velocidad*, Madrid, Centro Editorial Smart.

IGLESIAS, A. (1981): «Estado y ferrocarriles, 1914-1941», en VVAA (1981), Madrid, Gabinete de Información y Relaciones Externas de Renfe, pp. 149-163.

IMEDIO, A. (1934): *Ferrocarriles. Explotación y legislación*, Madrid, Imprenta Sáez Hermanos.

IMEDIO, A. (1944): *La tarificación ferroviaria española*, Madrid, Ed. Vimar.

IMEDIO, J. (1934): *Contabilidad general. Contabilidad de Ferrocarriles y Transportes*, Madrid, Talleres poligráficos.

IMEDIO DÍAZ, A. e IMEDIO DÍAZ, J. (1940a): *Tarifas especiales de los ferrocarriles. Para todos los transportes de viajeros y de mercancías, en grande y pequeña velocidad, locales, combinados e internacionales*, Revista “Camino de Hierro y carreteras” núm. 20, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

IMEDIO, A. e IMEDIO, J. (dirs.) (1940): *Anuario de los ferrocarriles y de sus transportes coordinados*, publicaciones de la Revista “Camino de hierro y carreteras” y del Instituto Politécnico de ferrocarriles, Madrid, Gráfica Administrativa.

Informe elevado a la Comisión permanente de Fomento del Senado por las compañías ferroviarias del Norte, de MZA, de Andaluces y de MCP (1922), Madrid.

Informe de la Asociación de Ingenieros Industriales ante el Senado del Reino sobre el proyecto de ordenación ferroviaria sometido a las Cortes en sesión de 6 de abril de 1923, Madrid.

Instancia dirigida al Gobierno por todas las compañías de España, en súplica de que se dejen en suspenso los efectos del Real Decreto de 30 de enero de 1924, sobre supresión de anticipos, hasta que se adopte una resolución definitiva del problema, como estaba convenido (1924): Madrid, Imprenta Central de los Ferrocarriles.

Institut Solvay (1919): *L'autonomie des chemins de fer de l'Etat Belge*, Bruselas, Institut de Sociologie.

Instituto de Estudios Fiscales (1976): *Datos básicos para la Historia Financiera de España (1850-1975)*, Madrid, Ministerio de Hacienda.

Instituto de Reformas Sociales (1913): *Conflicto de obreros y empleados de las compañías de ferrocarriles. Septiembre-Octubre de 1912. Antecedentes y desarrollo del conflicto. Medidas adoptadas para su solución. Apéndices*, Madrid, Imp. de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos.

Instituto de Reformas Sociales (1922a): *Adaptación del régimen de la jornada de 8 horas a los servicios ferroviarios*, Madrid, Sobrinos de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos.

Instituto de Reformas Sociales (1922b): *Las huelgas de ferroviarios españoles*, Madrid, Imprenta de Felipe Samarán.

JENSEN, M. C. (1993): «Éxito y fracaso de los sistemas de control interno», en *Harvard Deusto Business Review*, pp. 68-85, ediciones Deusto.

JENSEN, M. C. y MECKLING, W. (1976): «Theory of the firm: Managerial behavior, agency costs and ownership structure», en *Journal of Financial Economics*, vol. 3 (4), pp. 305-360.

JIMÉNEZ ARAYA, T. (1974): «Formación de capital y fluctuaciones económicas. Materiales para el estudio de un indicador: creación de Sociedades mercantiles en España entre 1886 y 1970», en *Hacienda Pública Española*, núm. 27, pp. 137-185.

JIMÉNEZ GARCÍA, M. (1992): *La evolución urbana de Valladolid en relación con el ferrocarril*, Valladolid, Junta de Castilla y León.

JIMÉNEZ-ONTIVEROS, F. (1924): *Bases para la resolución del problema ferroviario en España*, Madrid, Imprenta de la Ciudad Lineal.

JIMÉNEZ-ONTIVEROS, F. (1940): *Transportes por ferrocarril*, Madrid, Gráfica Administrativa.

JOVER, J. M. (ed.) (1984): *Los comienzos del siglo XX. La población, la economía, la sociedad (1898-1931)*, Madrid, Espasa Calpe.

JUEZ GONZALO, E-P. (1992): *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*, Madrid, Editorial de la Universidad Complutense de Madrid.

JULIÁ, S. (1990): *Manuel Azaña, una biografía política. Del Ateneo al Palacio Nacional*, Madrid, Alianza Editorial.

JULIÁ, S. (1991): «La Internacional Comunista: de la ofensiva revolucionaria al Frente Popular», en M. Cabrera, S. Juliá y P. Martín Aceña (comps.) (1991), Madrid, Ed. Pablo Iglesias, pp. 287-317.

JULIÁ, S. (1995): «Sistema de partidos y problemas de consolidación de la democracia», en S. Juliá (ed.) (1995), Madrid, Marcial Pons, pp. 111-139.

JULIÁ, S. (1997): «Introducción», en M. Azaña (1997), Barcelona, Crítica, pp. I-XL.

JULIÁ, S. (1999): *Un siglo de España. Política y sociedad*, Madrid, Marcial Pons.

JULIÁ, S. (ed.) (1995): *Política en la Segunda República*, Madrid, Marcial Pons.

Junta Superior de Ferrocarriles. Ministerio de Obras Públicas, bajo la dirección de Peña Boeuf, A. y Pérez Conesa, G. (1940): *Antecedentes y Datos para el estudio del problema ferroviario*. 6 volúmenes. Madrid.

KALMBACHER, J. (1996): «La convention du 31 Août 1937. Élaboration et première période d'application», en *Revue d'Histoire des chemins de fer hors série* (1996): *Le statut des chemins de fer français et leurs rapports avec l'état 1908-1982*, núm. 4, Paris, pp. 89-132.

KITCHEN, M. (1992): *El período de entreguerras en Europa*, Madrid, Alianza Universidad.

KOUTSOYIANNIS, A. (1985): *Microeconomía moderna*, Buenos Aires, Amorrortu editores.

- KUNTZ, S. y RAGUZZI, P. (1998): «National Railways of México, 1908-1936: A case of organizational involution», en Núñez, C. E. (ed.) (1998), Madrid, Fundación Fomento de la Historia Económica, pp. 49-61.
- LANDERO, M. A. (1992): «La arquitectura de las estaciones. Catedrales de paso», en Historia del Ferrocarril en España, 1843-1992, *Revista del Ministerio de Obras Públicas y Transportes*, núm. 400, pp. 84-99.
- LAZÚRTEGUI, J. de (1920): El problema ferroviario y el de la integral reconstitución económica de España, Bilbao, Bilbaína de Artes Gráficas.
- Ley y Reglamento de la Intervención permanente del Estado en los ferrocarriles y Disposiciones complementarias y adicionales. Comisarías del Estado. Compañías intervenidas e inspeccionadas (1933), Madrid, Gráficas Modelo.
- LEZA, A. y MUÑOZ SEBASTIÁN, J. A. (1992): «1830-1900: Del ferrocarril de La Habana a las grandes compañías. Los primeros pasos», en Historia del Ferrocarril en España, 1843-1992, *Revista del Ministerio de Obras Públicas y Transportes*, núm. 400, pp. 10-29
- LINZ, J. J. (1987): *La quiebra de las democracias*, Madrid, Alianza.
- LLORDEN MIÑAMBRES, M. (comp.) (1995): *De empresas y empresarios en la España Contemporánea*, Oviedo, Universidad de Oviedo.
- LÓPEZ GARCÍA, M. (1986): *MZA. Historia de sus estaciones*, Madrid.
- LÓPEZ GARCÍA, S. (1996): «La investigación científica y técnica antes y después de la Guerra Civil», en A. Gómez Mendoza (coord.) (1996), Madrid, Ed. Síntesis.
- LÓPEZ GARCÍA, S. (1997): «De exploración con Schumpeter», en S. López García, y J. M^a. Valdaliso (eds.) (1997), pp. 85-118.
- LÓPEZ GARCÍA, S. y VALDALISO, J. M^a. (1997): «Introducción: hacia una historia económica evolutiva», en S. López García y J. M^a. Valdaliso, (eds.) (1997), Madrid, pp.19-49.
- LÓPEZ GARCÍA, S. y VALDALISO, J. M^a. (eds.) (1997): *¿Que inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*, Madrid, Alianza Editorial.
- LÓPEZ-MORELL, M. Á. (1998): «El papel de los Rothschild en la construcción de los ferrocarriles en España (1855-1874)», en Actas del Congreso Internacional *150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo I Comunicaciones, Alicante.
- LOZANO, A. (1996): «De empresa pública a empresa privada: la gestión de los arsenales del Estado, 1870-1936», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), pp. 369-382.
- LOZANO, A. (1997): «Estado, importación de tecnología y nacionalización de la construcción naval militar española: la SECN, 1909-1935», en S. López García, y J. M^a. Valdaliso (eds.) (1997), pp. 281-303.
- LYTTLETON, A. (1991): «El fascismo en Italia», en M. Cabrera, S. Juliá y P. Martín Aceña, (comps.) (1991), Madrid, Ed. Pablo Iglesias, pp. 65-76.

MACÍAS MUÑOZ, O. (1998a): «La organización empresarial del sector ferroviario vasco (1856-1936)», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo I Comunicaciones, Alicante.

MACÍAS MUÑOZ, O. (1998b): «La articulación ferroviaria del espacio industrial y demográfico vasco (1900-1930)», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo I Comunicaciones, Alicante.

MACHIMBARRENA, A. (¿1919?): *Utilidad de los ferrocarriles*, Madrid, La Propagadora.

MACHIMBARRENA, V. (1929): *El ancho de vía de los ferrocarriles españoles*.

MACHIMBARRENA, V. (1930): *La mejora y ampliación de la red ferroviaria española*, Madrid, Revista de Obras Públicas.

MADDISON, A. (1991): *Historia del desarrollo capitalista. Sus fuerzas dinámicas. Una visión comparada a largo plazo*, Barcelona, Ariel.

MADDISON, A. (1997): *La economía mundial 1820-1992. Análisis y Estadísticas*, Perspectivas OCDE.

MADRAZO, S. (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos-Ediciones Turner.

MADRAZO, S. (1991): *La Edad de Oro de las diligencias. Madrid y el tráfico de viajeros en España antes del ferrocarril*, Madrid, Nerea.

MALEFAKIS, E. (1975): «Prólogo», en Prieto (1975), Madrid, ediciones Turner, pp. 7-32.

MALEFAKIS, E. (1980): *Reforma agraria y revolución campesina en la España del siglo XX*, Barcelona, Ariel.

MALEFAKIS, E. (1987): «La Economía española y la guerra civil», en J. Nadal, A. Carreras, C. Sudriá (comps.) (1987), Barcelona, Ariel, pp.150-163.

MALERBE, P. (1981): «La Dictadura», en Tuñón de Lara, M. (ed.) (1981b), Barcelona, ed. Labor, pp. 11-104.

MALUQUER DE MOTES, J. (1987): «De la crisis colonial a la guerra europea: veinte años de economía española», en J. Nadal, A. Carreras y C. Sudriá (comps.) (1987), Barcelona, Ariel, pp. 62–104.

MARISTANY, E. (1905-1908): *La Conferencia ferroviaria de 1905. Estudios económicos sobre la explotación comercial de los ferrocarriles españoles*, 6 Vol. Barcelona, Imprenta de Henrich y Compañía.

MARISTANY, M. (1985): *Máquinas, maquinistas y fogoneros*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

MARQUINA, J. (1940): *La compañía de los ferrocarriles del Norte de España (1858–1939). Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balances*, 2 vols., Madrid, Espasa Calpe.

MARTÍN, V. (1980): *Los Rothschild y las minas de Almadén*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.

- MARTÍN ACEÑA, P. (1983a): «La crisis financiera española de 1931 y la política monetaria del primer gobierno de la República», en G. Anes, L. Á. Rojo y P. Tedde (eds.) (1983), Madrid, Alianza Universidad Textos, pp. 611-648.
- MARTÍN ACEÑA, P. (1983b): «El problema del cambio y la política monetaria en España entre 1920-1935», en *Papeles de Economía Española*, nº 17, pp. 335-340.
- MARTÍN ACEÑA, P. (1984): *La política monetaria en España, 1919-1935*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.
- MARTÍN ACEÑA, P. (1985a): «Déficit público y política monetaria en la Restauración, 1874-1923», en P. Martín Aceña y L. Prados de la Escosura (eds.) (1985), Madrid, Tecnos, pp. 262-284.
- MARTÍN ACEÑA, P. (1985b): «Desarrollo y modernización del sistema financiero 1844-1935», en N. Sánchez Albornoz (ed.) (1985), Madrid, Alianza, pp. 121-146.
- MARTÍN ACEÑA, P. (1990): «Réquiem por el bloque de poder», en *Revista de Occidente*, 113, pp. 151-154.
- MARTÍN ACEÑA, P. (1991a): «Los orígenes de la Banca Pública», en F. Comín Comín, y P. Martín Aceña (dirs.) (1991), Madrid, Espasa Calpe, pp. 331-373.
- MARTÍN ACEÑA, P. (1991b): «Déficit público y política monetaria en España (1874-1935)», en *Hacienda Pública Española*, núm. 1, pp. 147-156.
- MARTÍN ACEÑA, P. (1994): «Los problemas monetarios al término de la Guerra civil», en *Hacienda Pública Española*, núm. 2, pp. 63-90.
- MARTÍN ACEÑA, P. (1995): «Problemas económicos y reformas estructurales», en S. Juliá (ed.) (1995), Madrid, Marcial Pons, pp. 173-192.
- MARTÍN ACEÑA, P. y COMÍN, F. (1984): «La política monetaria y fiscal durante la dictadura y la segunda república», en *Papeles de Economía Española*, núm. 20, pp. 236-261.
- MARTÍN ACEÑA, P. y COMÍN, F. (1990): «El sector público empresarial en España antes de la Guerra civil», en P. Martín Aceña y F. Comín (eds.) (1990), pp. 31-80.
- MARTÍN ACEÑA, P. y PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (eds.) (1985), *La Nueva Historia Económica en España*, Madrid, Tecnos.
- MARTÍN ACEÑA, P. y COMÍN COMÍN, F. (eds.) (1990): *Empresa pública e Industrialización en España*, Alianza Editorial, Madrid.
- MARTÍN ACEÑA, P. y GARCÍA SANTOS, N. (1990): «El comportamiento del gasto público en España durante la Segunda República, 1931-1935», en *Revista de Historia Económica*, núm. 2, pp. 397-418.
- MARTÍN ACEÑA, P. y COMÍN COMÍN, F. (1991): *INI. 50 años de industrialización en España*, Madrid, Espasa Calpe.
- MARTÍN ACEÑA, P. y PONS, M. A. (1996): «Estructura y rentabilidad de las empresas financieras en España», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), Madrid, ed. Civitas, pp. 325-345.
- MARTÍN-MONTALVO, M. (1930): *Comités paritarios de ferrocarriles*, Madrid, Talleres Poligráficos.

- MARTÍNEZ CUADRADO, M. (1991): *Restauración y crisis de la Monarquía (1874-1931)*, en M. Artola (dir.) (1988-1991), t. 6, Madrid, Alianza Editorial
- MARTÍNEZ LÓPEZ, D. (1992): «El ferrocarril de Murcia a Granada: capital foráneo, especulación y colonización económica en Andalucía», en *Anuario de Historia Contemporánea*, núm. 14, Granada, Universidad de Granada.
- MARTÍNEZ MENDEZ, P. (1983): «Nuevos datos sobre la evolución de la peseta entre 1900 y 1936», en G. Anes, L. A. Rojo y P. Tedde (eds.) (1983), Madrid, Alianza Universidad Textos, pp. 561-610.
- MARTÍNEZ SEVILLA, E. y ALONSO COMA, P. (1912): *Las compañías contra el país*, Establecimiento tipográfico de Fortanet, Madrid.
- MARTÍNEZ, A. y GARCÍA-HIDALGO, J. (1912): *Manual práctico de ferrocarriles*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.
- MARTORELL LINARES, M. Á. (1998): «El fracaso del proyecto de ley de beneficios extraordinarios de Santiago Alba en 1916: una lectura política», en *Revista de Historia Económica*, Año XVI, núm. 2, pp. 521-555.
- MATEO DEL PERAL, D. (1974): «Aproximación a un estudio sociológico de las autoridades económicas en España (1868-1915)», en *La Banca española en la Restauración*, dos volúmenes, Servicio de estudios del Banco de España, Madrid.
- MATEO DEL PERAL, D. (1978): «Los orígenes de la política ferroviaria en España», en M. Artola (dir.) (1978), Servicio de estudios del Banco de España, Madrid.
- MATESANZ, M. y GARRIDO, A. (1924): *Régimen ferroviario. Voto particular formulado ante el Consejo Superior de Ferrocarriles en representación de la Agricultura nacional*, Madrid, Sobrinos de la sucesora de M. Minuesa de los Ríos.
- MATESANZ, M y GARRIDO, A. (1925): *Las “reservas” ferroviarias*, Imp. de Ramona Velasco, Madrid.
- MAURA GAMAZO, G. (1930): *Bosquejo histórico de la Dictadura*, 5ª Edición, Tipografía de Archivos, Madrid.
- MELGUIZO SÁNCHEZ, Á. (1987): «El presupuesto de la Dictadura de Primo de Rivera. Una reconsideración», en J. L. García Delgado (ed.) (1987), Siglo XXI de España editores, Madrid, pp. 225-252.
- MERGER, M. (1992): «Origini e sviluppo del management ferroviario italiano (1850-1905)», en *Annali di Storia dell'impresa*, 8, Bologna, Il Mulino, pp. 379-417.
- MERGER, M. (1997): «Les conventions de 1885 en Italie: un exemple à ne pas suivre?», en *Revue d'Histoire des chemins de fer*, núm. 16-17, pp. 190-213.
- MERGER, M. y GIUNTINI, A. (1998): «L'organisation des chemins de fer italiens: un ou des modèles (1839-1939)?», en C. E. Nuñez (ed.) (1998), Madrid, Fundación Fomento de la Historia Económica, pp. 11-30.
- MERINO, M. del M. (1992): «1900-1940: Transición y crisis. Tiempos de Acero» en *Historia del Ferrocarril en España, 1843-1992*, *Revista del Ministerio de Obras Públicas y Transportes*, núm. 400, pp. 32-52.
- MITCHELL, A. (1997): «Les chemins de fer français et allemands au XIX^e siècle», en *Revue d'Histoire des chemins de fer*, núm. 16-17, pp. 265-273.

- MITCHELL, B. R. (1978): *European Historical Statistics 1750-1970*, The MacMillan Press LTD, London.
- MITCHELL, B. R. (1992): *International Historical Statistics. Europe 1750-1988*, Stockton Press, Nueva York.
- MORENO FERNÁNDEZ, J. (1996): *El ancho de la vía en los ferrocarriles españoles. De Espartero a Alfonso XIII*, Madrid, Toral Editores.
- MORENO FERNÁNDEZ, J. (1998): «El ancho de la vía: un parámetro controvertido», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo II Comunicaciones, Alicante.
- MORENO LÁZARO, J. (1996): «Empresas y empresarios castellanos en el negocio de la harina, 1778-1913», en F. Comín Comín, y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), Madrid, Editorial Civitas, pp. 187-200.
- MORILLA CRITZ (1978): *Gran capital y estancamiento económico en Andalucía: banca y ferrocarriles en Málaga en el siglo XIX*, Córdoba, Instituto de Historia de Andalucía.
- MORILLA CRITZ (1984): «El ferrocarril de Córdoba a la cuenca hullera de Espiel y Bélmez», en *Revista de Historia Económica*, núm.1, pp. 83-104.
- MUÑOZ GARCÍA, J. (1984): «La Banca privada y la consolidación del nacionalismo económico», en J. L. García Delgado (ed.) (1984), Madrid, Editorial de la Universidad Complutense de Madrid, pp. 179-187.
- MUÑOZ RUBIO, M. (1992): *El proceso de valoración del rescate de las compañías ferroviarias privadas en 1941*, Tesina, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Autónoma de Madrid.
- MUÑOZ RUBIO, M. (1993a): *Renfe (1941-1982): 40 años de Historia*, tesis doctoral, Universidad Autónoma de Madrid.
- MUÑOZ RUBIO, M. (1993b): «Renfe: Principios estratégicos, estructura organizativa y naturaleza empresarial», en *V Congreso de la Asociación de Historia Económica*, vol I, pp. 190-201.
- MUÑOZ RUBIO, M.(1994a): *Desarrollo económico y ferrocarril entre 1841 y 1982*, Documento de trabajo 9401, Fundación Empresa Pública, Madrid.
- MUÑOZ RUBIO, M.(1994b): «La nacionalització de les Companyes privades l'any 1941», *L'Avenç*, núm. 180, pp.30-33.
- MUÑOZ RUBIO, M. (1995): *Renfe (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*, Madrid, Ediciones Luna.
- MUÑOZ RUBIO, M. (1998a): «El Estado como empresario ferroviario», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo Ponencias, Alicante.
- MUÑOZ RUBIO, M. (1998b): «La era del ferrocarril público (1941-1998)», en *Líneas del Tren*, Año IX, número 185, extraordinario, 150 años de ferrocarril en España, pp. 30-34.
- NADAL OLLER, J. (1970): «La economía española (1829-1931)», en *El Banco de España. Una Historia Económica*, Madrid, pp. 317-417.

NADAL OLLER, J. (1975): *El fracaso de la Revolución Industrial en España. 1814-1913*, Barcelona, Ariel.

NADAL OLLER, J. (1992): *Moler, tejer y fundir. Estudios de historia industrial*, Barcelona, Ariel.

NADAL, J., CARRERAS, A. y SUDRIÁ C. (comps.) (1987): *La economía española en el siglo XX: una perspectiva histórica*, Barcelona, Ariel.

NADAL, J., CARRERAS, A. y MARTÍN ACEÑA, P. (1988): *200 años de tecnología*, Madrid, Ministerio de Industria.

NADAL, J. y CARRERAS, A. (dir. y coord.) (1990): *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Barcelona, Ariel.

NADAL, J. y CATALÁN, J. (eds.) (1994): *La cara oculta de la industrialización española. La modernización de los sectores no líderes (siglos XIX y XX)*, Madrid, Alianza.

NÁRDIZ ORTIZ, C. (1996): «Desarrollo histórico de la red ferroviaria del Noroeste de España», en M. Rodríguez Bugarín y C. Nárdiz Ortiz (coord.) (1996), La Coruña, Universidade da Coruña, pp. 57-79.

NAVARRO DE OÑA, C. (1985): *El ferrocarril Linares-Almería, 1870-1934*, Almería.

NEIERTZ, N. (1996a): «Le rachat des chemins de fer de l'Ouest (1908)», en *Revue d'Histoire des chemins de fer hors série: Le statut des chemins de fer français et leurs rapports avec l'état 1908-1982*, núm. 4, Paris, pp.15-40.

NEIERTZ, N. (1996b): «La révision du régime de 1921 (1930-1934)», en *Revue d'Histoire des chemins de fer hors série (1996): Le statut des chemins de fer français et leurs rapports avec l'état 1908-1982*, núm. 4, Paris, págs 69-87.

NORA, P. (dir.) (1997): *Les lieux de mémoire*, 3 vols: La République, la Nation, les France, Gallimard.

NORTH, D. C. (1993): *Instituciones, cambio institucional desempeño económico*, México, Fondo de Cultura Económica.

NORTH, D. C. (1994): «La evolución de las economías en el transcurso del tiempo», en *Revista de Historia Económica*, Año XII, núm. 3, pp. 763-778.

Nota sobre las concesiones de las diferentes líneas que constituyen en 1 de Enero de 1917 la red de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, Málaga, 1 de abril de 1918.

NÚÑEZ, C. E. (1993): *La fuente de la riqueza. Educación y desarrollo económico en la España contemporánea*, Madrid, Alianza.

NÚÑEZ, C. E. y TORTELLA, G. (eds.) (1993): *La maldición divina. Ignorancia y atraso económico en perspectiva histórica*, Madrid, Alianza.

NÚÑEZ, C. E. (ed.) (1998): *Railway management and its organisational structure: its impact on and diffusion into the general economy*, Madrid, Fundación Fomento de la Historia Económica.

NÚÑEZ ROMERO-BALMAS, G. (1996): «Servicios urbanos colectivos en España durante la segunda industrialización», en F. Comín y P. Martín Aceña (1996a), pp. 399-420.

NÚÑEZ ROMERO-BALMAS, G. y SEGRETO, L. (eds.) (1994): *Introducción a la Historia de la Empresa en España*, Madrid, Abacus.

O'BRIEN, P. K. (1981): «Transporte y desarrollo económico en Europa, 1789-1914», en VVAA (1981), Madrid, Gabinete de Información y Relaciones Externas de Renfe, pp. 17-40.

Oficina común de estudios de las compañías del Norte y MZA, (1932): *El problema ferroviario*, vol. 1 *Estudios y medidas legislativas adoptadas en España para intentar su resolución 1918-1932*, vol. 2 *Anexos*, Madrid.

Oficina común de estudios de las compañías del Norte y MZA, (1933): *El problema de los ferrocarriles españoles—Antecedentes, Datos y Soluciones*, Madrid.

Oficina común de estudios de las compañías del Norte y MZA, (1934a): *La ordenación ferroviaria—Documentos parlamentarios*, Madrid.

Oficina común de estudios de las compañías del Norte y MZA, (1934b): *Informe sobre el proyecto de ley de ordenación ferroviaria leído en las Cortes el 21 de mayo de 1934*, Madrid.

Oficina común de estudios de Norte y MZA (1934c): *Regímenes ferroviarios*, 2 Vol. [mecanografiado].

Oficina común de estudios de las compañías del Norte y MZA, (1935a): *La difícil situación financiera de los grandes ferrocarriles españoles. Causas y posibles soluciones*, Madrid.

Oficina común de estudios de las compañías del Norte y MZA, (1935b): *Repercusión de los sucesos revolucionarios de octubre de 1934 en las redes de Norte y MZA*, original mecanografiado.

Oficina común de estudios de las Compañías del Norte y MZA. (1935c): *Repercusión de los sucesos revolucionarios de octubre de 1934 en las redes de Norte y MZA*. [Apuntes mecanografiados].

Oficina común de estudios de las Compañías del Norte y MZA. (1936): *El problema de los ferrocarriles en construcción*, Madrid, Gráfica Administrativa.

OJEDA, F. (1981): «Los transportes», en *Historia de Asturias. Economía y sociedad (siglos XIX y XX)*, vol. 9, Oviedo, Editorial Ayalga.

OLÁBARRI GORTÁZAR, I. (1982): «El mundo del trabajo: organizaciones profesionales y relaciones laborales», en J. Andrés-Gallego (dir.), *Revolución y Restauración*, vol. XVI (I) de la *Historia General de España y América*, Madrid, Rialp, pp. 559-652.

OLÁBARRI GORTÁZAR, I. (1992): *La crisis de la Restauración*, ponencia presentada al Congreso de Historia Contemporánea, celebrado en la Universidad de Salamanca, pp. 1-90.

OLARIAGA PUJANA, L. (1992): *Escritos de reforma*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.

ORMAECHEA, A. M. (1989): *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*, Bilbao, Ferrocarriles Vascos.

- ORMAECHEA, A. M. (1994): «El ferrocarril a Euskadi», en *L'Avenç*, núm. 180, pp. 34-55.
- ORTIZ VILLAJOS, J. M. (1994): «Patentes, ingenieros superiores y crecimiento económico en España, 1850-1930», *VII Simposio de Historia Económica*, Barcelona, Universitat Autònoma de Barcelona, pp. 156-172.
- ORTIZ VILLAJOS, J. M. (1999): «Tecnología y desarrollo regional en España, 1882-1935. Estudio basado en las patentes de invención», en *Revista de Historia Económica*, núm. 1, pp. 11-48.
- ORTÚÑEZ GOICOLEA, P. P. (1992): «Maura, Cambó y La Cierva, ante el problema ferroviario», *Anales de Estudios Económicos y Empresariales*, núm. 7, pp. 307-319.
- ORTÚÑEZ GOICOLEA, P. P. (1993): «Los accionistas de la compañía MZA, 1913-1940», en *V Congreso de la Asociación de Historia Económica*, vol. I, pp. 203-214.
- ORTÚÑEZ GOICOLEA, P. P. (1994): «Cambó: vuit mesos en el Ministeri de Foment», en *L'Avenç*, núm. 180, pp. 24-29.
- ORTÚÑEZ GOICOLEA, P. P. (1997a): «Propiedad y control en las empresas ferroviarias españolas: el caso de MZA, 1913-1941», *VI Congreso de la Asociación de Historia Económica, 3ª Sesión especializada: Estrategias de crecimiento de las empresas en España: estructuras organizativas y poder de mercado*, pp. 173-186.
- ORTÚÑEZ GOICOLEA, P. P. (1997b): «Le processus de nationalisation des chemins de fer espagnols (1913-1941)», en *Revue d'Histoire des chemins de fer*, núm. 16-17, pp. 165-189.
- ORTÚÑEZ GOICOLEA, P. P. (1998a): «Ownership and control of Railway companies in Spain: a case study on the Madrid Zaragoza Alicante (MZA), 1913-1941», en C. E. Núñez, (ed.) (1998), Madrid, Fundación Fomento de la Historia Económica, pp. 31-47.
- ORTÚÑEZ GOICOLEA, P. P. (1998b): «La configuración de la red nacional y las grandes compañías ferroviarias: Norte y MZA, 1913-1936», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo Ponencias, Alicante.
- ORTÚÑEZ GOICOLEA, P. P. (1998c): «1900-1941, auge y decadencia de las compañías privadas», en *Líneas del Tren*, Año IX, número 185, extraordinario, 150 años de ferrocarril en España, pp. 24-28.
- ORTUÑO, E. (1920): *El problema ferroviario*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.
- OTAZU, A. (1987): *Los Rothschild y sus socios en España (1820-1850)*, Madrid, O. Hs. ediciones.
- PALAFIX, J. (1980): «La crisis de los años 30: sus orígenes», en *Papeles de Economía Española*, nº 1, pp. 30-42.
- PALAFIX, J. (1986): «La política presupuestaria de la Dictadura de Primo de Rivera: ¿una reconsideración necesaria?», en *Revista de Historia Económica*, núm. 2, pp. 389-410.
- PALAFIX, J. (1991a): *Atraso económico y democracia. La Segunda República y la economía española, 1892-1936*, Barcelona, Ed. Crítica.
- PALAFIX, J. (1991b): «Gasto público y coyuntura económica en España: 1924-1936», en *Revista Hacienda Pública Española*, nº I, pp. 157-170.

- PALAFIX, J. y CUBEL, A. (1996): «El Sector Público durante el primer tercio del siglo XX», en Tedde de Lorca (ed.) (1996), pp. 97-126.
- PAN-MONTOJO, J. L. (1994): *La bodega del mundo*, Madrid, Alianza.
- PASCUAL I DOMÈNECH, P. (1978): «Los orígenes del ferrocarril en Cataluña: el ferrocarril de Barcelona a Mataró (1848-1856)», en *Hacienda Pública Española*, núm. 55, pp. 313-338.
- PASCUAL I DOMÈNECH, P. (1984): «Ferrocarriles y colapso financiero (1843-1866). En torno a las causas que provocaron la crisis de los ferrocarriles catalanes como negocio», en *Moneda y Crédito*, 169, pp. 31-68.
- PASCUAL I DOMÈNECH, P. (1985): «Ferrocarrils i industrialització a Catalunya», en *Recerques*, núm. 17, pp. 43-72.
- PASCUAL I DOMÈNECH, P. (1987): «La construcció i finançament dels ferrocarrils catalans i la crisi de les companyies ferroviàries», en J. Fontana et al. *Catalunya i Espanya al segle XIX*, Barcelona, Columna, pp. 79-115.
- PASCUAL I DOMÈNECH, P. (1988): «Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del segle XIX», en *Recerques*, núm. 21, pp. 125-161.
- PASCUAL I DOMÈNECH, P. (1991): «La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX», en *Història Econòmica de la Catalunya Contemporànea*, Barcelona, Enciclopedia Catalana, pp. 235-335.
- PASCUAL I DOMÈNECH, P. (1999): «Tràfic i cost del transport ferroviari (1849-1934). L'experiència de la xarxa del nord-est d'Espanya», en A. Carreras et al. (eds.) (1999), vol. 1, Barcelona, Universitat de Barcelona, pp. 696-719.
- PEÑA BOEUF, A. (1954): *Memorias de un ingeniero político*, Madrid, Artes Gráficas.
- PÉREZ MOREDA, V. (1984): «Evolución de la población española desde finales del Antiguo Régimen», en *Papeles de Economía Española*, núm. 20, pp. 20-38.
- PÉREZ DEL PULGAR, J.A. (1920): *El problema ferroviario y la nacionalización de la energía eléctrica*, Madrid, Administración de Razón y Fe.
- PÉREZ-PRENDES MUÑOZ-ARRACO, J. M. (1995): «Consideraciones sobre el marco legal de la empresa en el sistema jurídico constitucional español», en M. Llorden Miñambres (comp.) (1995), Servicio de publicaciones de la Universidad de Oviedo, pp. 29-50.
- PÉREZ SÁNCHEZ, G. (1992): «Los talleres principales de reparación de la Compañía del Norte en Valladolid: un estudio de Historia Social, (1861-1931)», en *Investigaciones Históricas*, vol. XII, Universidad de Valladolid, pp. 257-283.
- PÉREZ SÁNCHEZ, G. (1996): *Ser trabajador: vida y respuesta obrera. Valladolid (1875-1931)*, Valladolid, Universidad de Valladolid.
- PÉREZ SERRANO, N. (1934): *La situación jurídica de los ferrocarriles*, Madrid, Asociación General de transportes por vía férrea.
- PINHEIRO, M. (1994): «La integració dels ferrocarrils portuguesos en la xarxa ibèrica», en *L'Avenç*, núm. 180, pp. 60-63.
- PINHEIRO, M. (1997): «Les chemins de fer portugais: entre l'exploitation privée et le rachat», en *Revue d'Histoire des chemins de fer*, núm. 16-17, pp. 150-164.

PIÑAR MAÑAS, J. L., FUENTES BARDAJI, J. de y ZAPATERO PONTE, C. (Dirs.) (1997): *El futuro del transporte por ferrocarril en España: régimen jurídico*, Madrid, Dykinson y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

PIQUERAS HABA, J.(1997): «La naranja en España: 1850-1996. Exportación y especialización regional», en *VI Congreso de la Asociación de Historia Económica. 1ª Sesión especializada. El contexto internacional de la agricultura española (1850-1995)*, pp.161-174.

PORTER, G. (1998):«Railroads in american life: miths and realities», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo Ponencias, Alicante.

POUNDS, N. J. G. (1990): *An Historical Geography of Europe*, Cambridge University Press.

PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1988): *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*, Madrid, Alianza Universidad

PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1995): *Spain's Gross Domestic Product, 1850-1993. Quantitative conjectures*, Working Paper 95-05 y Appendix, Working Paper 95-06, Departamento de Economía, Universidad Carlos III, Madrid.

PRADOS DE LA ESCOSURA, L. y ZAMAGNI, V. (eds.) (1992): *El desarrollo económico en la Europa del Sur: España e Italia en perspectiva histórica*, Madrid, Alianza Editorial.

PRIETO, I.(1932): *Discurso en defensa del proyecto de Presupuesto del Ministerio de Obras públicas*, DSCC, núm. 1137, 17 de marzo, pp. 4546-4553.

PRIETO, I.(1975): *Discursos fundamentales*, Madrid, ediciones Turner.

Proyecto de Nuevo Régimen ferroviario (1924), Madrid, Gráficas reunidas.

Proyecto de R.D. Nuevo Régimen Ferroviario. Algunos documentos relacionados con la Estructuración, (1923), Madrid, Gráficas reunidas.

Publicaciones de la Semana Financiera (1924): *Nuevo Régimen ferroviario*, establecido por R.D.-Ley de 12 de julio de 1924, Madrid, Imprenta de Samarán y Compañía.

Publicaciones de la Unión Nacional Económica (1936): *La estatificación de los ferrocarriles*, Madrid, Gráfica Administrativa.

Publicaciones del Instituto Politécnico de Ferrocarriles: legislación de ferrocarriles y carreteras (Desde agosto de 1936 a mayo de 1943).

Publicaciones del servicio comercial de MZA: *Haga VD. siempre sus envíos por ferrocarril*, Madrid, Gráficas Administrativas.

PUJOL ANDREU, J. (1997): «El cambio técnico en la agricultura europea y su difusión en España, 1850-1935», en *VI Congreso de la Asociación de Historia Económica. 1ª Sesión especializada. El contexto internacional de la agricultura española (1850-1995)*, pp. 175-187.

PUTTERMAN, L. (ed.), (1994): *La naturaleza económica de la empresa*, Madrid, Alianza Economía.

REDER GADO, G. y FERNÁNDEZ SANZ, F. (1995): *Historia de la tracción vapor en España I: locomotoras de MZA*, Madrid, F. Fernández Sanz.

- REMOND, R. (1991): «La crisis política en Europa entre las dos guerras mundiales», en M. Cabrera, S. Juliá y P. Martín Aceña (comps.) (1991), Madrid, ed. Pablo Iglesias, pp. 29-38.
- REPÁRAZ, F. (1933): *El Congreso de Ferrocarriles de El Cairo*, Madrid, Asociación General de Transportes por Vía Férrea nº 10.
- REPARAZ, F. (1934) *Bases de una sana ordenación ferroviaria*, Madrid, Gráfica Administrativa.
- Revista del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (1992): *Historia del Ferrocarril en España, 1843-1992*, núm. 400.
- Revista de los Tribunales (1915): *Legislación de ferrocarriles*, Madrid, Centro editorial de Góngora.
- Revue d'Histoire des chemins de fer hors série (1996): *Le statut des chemins de fer français et leurs rapports avec l'état 1908-1982*, núm. 4, Paris, Association pour l'Histoire des chemins de fer en France.
- Revue d'Histoire des chemins de fer (1997): *Les chemins de fer en temps de concurrence: choix du XIX^e siècle et débats actuels*, núm. 16-17, Paris, Association pour l'Histoire des chemins de fer en France.
- REY REGUILLO, F. del (1992): *Propietarios y patronos. La política de las organizaciones económicas en la España de la Restauración (1914-1923)*, Madrid, M. de Trabajo y Seguridad Social.
- RIBEILL, G. (1993): *La révolution ferroviaire. La formation des compagnies de chemins de fer en France (1823-1870)*, Paris, Belin.
- RIBEILL, G. (1996): «Du projet Claveille (1917) à la convention Le Trocquer (1921). Le retournement libéral d'un projet de "nationalisation" du rail» en *Revue d'Histoire des chemins de fer hors série: Le statut des chemins de fer français et leurs rapports avec l'état 1908-1982*, núm. 4, Paris, pp. 41-67.
- ROBLEDO HERNÁNDEZ, R. (1988): «¿Quiénes eran los accionistas del Banco de España?», *Revista de Historia Económica*, Año VI, núm. 3, pp. 557-591.
- RODRIGO y ALHARILLA, M. (1998): «La dimensión ferroviaria del holding Comillas», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo II Comunicaciones, Alicante.
- RODRÍGUEZ BUGARÍN, M. y NÁRDIZ ORTIZ, C.(coord.) (1996): *El ferrocarril en el Noroeste de España*, La Coruña, Universidade da Coruña.
- RODRÍGUEZ SAIZ, L. (1979): «La política de transportes en la Dictadura de Primo de Rivera», en *Cuadernos Económicos de I.C.E.*, núm. 10, pp. 443-462.
- ROGEL, C. y VATTIER, C. (coords.) (1991): *Manuel Alonso Martínez. Vida y obra*, Madrid, Ed. Tecnos.
- ROJO, L. Á. (1991): «El pensamiento económico ante el paro y la crisis, 1919-1939», en M. Cabrera, S. Juliá y P. Martín Aceña (comps.) (1991), Madrid, Ed. Pablo Iglesias, pp. 119-164. También el comentario a esta ponencia realizado por F. CABRILLO, pp. 165-170.

ROLDÁN, S. y GARCÍA DELGADO, J.L. (con la colaboración de J. Muñoz) (1973): *La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920*, Madrid, Confederación de Cajas de Ahorro.

ROLLAND PALEO, J. (1933): *Aprovechamiento y cambio de material móvil*, Salamanca, Talleres tipográficos Cervantes.

ROMERO GONZÁLEZ, J. (1998): «La Sociedad Española de Construcción Naval y la construcción de material ferroviario en los años veinte», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo I Comunicaciones, Alicante.

ROMO, A. (1934): *El ferrocarril, trincheras de especuladores*, Madrid, Publicaciones Trabajo. Cooperativa obrera editorial.

RUIZ MANJÓN-CABEZA, O. (1990): «La Segunda República. Evolución política», en *Historia General de España y América. La Segunda República y la Guerra*, tomo XVII, Madrid, Rialp, pp. 3-80.

RUS MENDOZA, G. de (1997): «La economía del transporte por ferrocarril: un análisis económico de su régimen jurídico», en J. L. Piñar Mañas et al. (dirs.) (1997), Madrid, Dykinson y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 181-195.

SALAS FUMÁS, V. (1984): «Economía teórica de la empresa», en *Información Comercial Española*, núm. 611, pp. 9-22.

SALAS FUMÁS, V. (1991): «Relaciones banca-industria y control del capital», en A. Torrero (dir.) (1991), Madrid, Espasa Calpe.

SAN ROMÁN, E. (1993): «Una fuente para el estudio de la industria española en la gran guerra: el informe de 1919», en *Revista de Economía Aplicada*, núm. 3(vol. 1), pp. 169-179.

SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. (1966): «De los orígenes del capital financiero: La sociedad general del crédito mobiliario español, 1856-1902», en *Moneda y Crédito*, núm. 97, pp. 29-67.

SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. (1968): «Los bancos y las sociedades de crédito en provincias: 1856-1858», en *Moneda y Crédito*, núm. 104, pp. 39-68.

SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. (1969): «El ferrocarril de Alar del Rey a Santander», en *Moneda y Crédito*, núm. 108, pp. 119-128.

SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. (1977): *España hace un siglo: una economía dual*, Madrid, Alianza Universidad.

SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. (comp.) (1985): *La modernización económica de España 1830-1930*, Madrid, Alianza.

SÁNCHEZ DE TOCA, J. (¿1916?): *Los problemas actuales de mayor urgencia para el Gobierno de España*, Madrid, Imprenta de Jaime Ratés.

SÁNCHEZ ASIAÍN, J. Á. (1999): *Economía y finanzas en la Guerra Civil española (1936-1939)*, Madrid, Real Academia de la Historia.

SANZ, C. (1916): *La cuestión social ante las Compañías de ferrocarriles*, Pamplona, E. Albéniz.

SANZ FERNÁNDEZ, A. (1914): *Los ferrocarriles como parte del Dominio del Estado*, tesis doctoral inédita, Madrid, Archivo de la Universidad Complutense.

- SANZ FERNÁNDEZ, J. (1987): «La agricultura española durante el primer tercio del siglo XX: un sector en transformación», en J. Nadal, A. Carreras, C. Sudriá (comps.) (1987), Barcelona, Ariel, pp.237-257.
- SANZ FERNÁNDEZ, J. et al. (1998): *Guía Histórica de los ferrocarriles iberoamericanos 1837-1995*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- SAPELLI, G. (1996): «La construcción social e histórica de la empresa: para un nuevo modelo teórico», en F. Comín Comín, y P. Martín Aceña, (eds.) (1996a), Madrid, Editorial Civitas, pp. 473-487.
- SARDÁ, J. (1970): «El Banco de España, 1931-1962», en *El Banco de España. Una Historia Económica*, Madrid, pp. 419-479.
- SCHRAM, A. (1997): *Railways and the formation of the Italian State in the Nineteenth Century*, Cambridge, Cambridge University Press.
- SECO SERRANO, C. (1979): *Alfonso XIII y la crisis de la Restauración*, Madrid, Rialp.
- SECO SERRANO, C. (1990): «De la democracia republicana a la guerra civil» en *Historia General de España y América. La Segunda República y la Guerra*, tomo XVII, Madrid, Rialp, pp. XIII-XL.
- SECO SERRANO, C. (1995): «De los comienzos del reinado a los problemas de posguerra (1902-1922)», en *Historia de España: La España de Alfonso XIII. El Estado y la política (1902-1931)*, Tomo XXXVIII Menéndez Pidal, vol. 1, Madrid, Espasa Calpe.
- SEGURA, J. (1992): *La industria española y la competitividad*, Madrid, Espasa Calpe.
- SEGURA, J. (1996): «Visiones analíticas de la empresa: evolución y nuevos enfoques de viejos problemas», en F. Comín Comín y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), pp. 37-48.
- SEN RODRÍGUEZ, L.C. (1988): *La minería leonesa durante la segunda República, 1931-1936. Variables económicas y sociales*, León, Ediciones leoneses.
- SERRANO SANZ, J. M^a. (1987): *El viraje proteccionista en la Restauración. La política comercial española, 1875-1895*, Madrid, Siglo XXI.
- SINDE CARIDE, A. I. (1998): «El transporte de pescado en España y el problema de los vagones frigoríficos: 1890-1950», en *Actas del Congreso Internacional 150 Años de Historia ferroviaria*, Tomo II Comunicaciones, Alicante.
- Sindicato Nacional Ferroviario (1932): *Nuestras razones. A la opinión pública en general y a los ferroviarios en particular*, Madrid, Gráfica Socialista.
- Sindicato Nacional Ferroviario (1933): *El proyecto de Estatuto del personal ferroviario*.
- Sociedad de Economía Nacional, (1918): *Asamblea Nacional de Ferrocarriles. Resumen de los trabajos de la Asamblea*, Madrid, V. Rico.
- SOTO CARMONA, Á. (1989): *El trabajo industrial en la España Contemporánea (1874-1936)*, Barcelona, Anthropos.
- STIGLITZ, J. E. (1994): *Principios de microeconomía*, Barcelona, Ariel Economía.
- STIGLITZ, J. E. (1998): *Macroeconomía*, Barcelona, Ariel Economía.
- SUÁREZ GONZÁLEZ, F. (1983): «La huelga de ferrocarriles de 1912», en G. Anes, L. A. Rojo y P. Tedde (eds.) (1983), Madrid, Alianza Universidad Textos, pp. 523-538.

SUDRIÀ i TRIAY, C. (1987): «Un factor determinante: la energía», en J. Nadal, A. Carreras y C. Sudrià (comps.) (1987), Barcelona, Ariel, pp. 313-359.

SUDRIÀ i TRIAY, C. (1990): «Los beneficios de España durante la gran guerra. Una aproximación a la balanza de pagos española, 1914-1920», en *Revista de Historia Económica*, Año VIII, núm. 2, pp. 363-396.

SUDRIÀ i TRIAY, C. (1996): «Los orígenes de la empresa industrial: algunas reflexiones», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), Madrid, Civitas, pp. 61-72.

TAFUNELL, X. (1996): *Los beneficios empresariales en España (1880-1981): elaboración de una serie anual*, Documento de trabajo 9601, Fundación Empresa Pública, Madrid.

TAFUNELL, X. (1998): «Los beneficios empresariales en España (1880-1981). Estimación de un índice anual del excedente de la gran empresa», en *Revista de Historia Económica*, Año XVI, núm. 3, pp. 707-746.

TAMAMES, R. (1988): *La República. La era de Franco*, en M. Artola (dir.) (1988-1991), t. 7, Madrid, Alianza Editorial.

TEDDE DE LORCA, P. (1974): «La Banca privada española durante la Restauración (1874-1914)», en *La Banca española en la Restauración*, dos volúmenes, Servicio de estudios del Banco de España, Madrid.

TEDDE DE LORCA, P. (1978a): «Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)», en M. Artola (dir.) (1978), vol. 2, Servicio de estudios del Banco de España, Madrid, pp. 9-354.

TEDDE DE LORCA, P. (1978b): «El proceso de formación de la compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1874-1880)», en *Hacienda Pública Española*, núm. 55, pp. 367-397.

TEDDE DE LORCA, P. (1980): «La compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1878-1920), una empresa de transportes en la España de la Restauración», en *Investigaciones Económicas*, núm. 12, pp. 27-76.

TEDDE DE LORCA, P. (1981): «Capital y ferrocarriles: la estrategia de la Compañía de Andaluces en el conjunto ferroviario español», en VVAA (1981), Madrid, Gabinete de Información y Relaciones Externas de Renfe, pp. 167-184.

TEDDE DE LORCA, P. (1984): «Inversiones extranjeras y compañías de ferrocarriles en España», en *Papeles de Economía Española*, núm. 20, p. 158.

TEDDE DE LORCA, P. (1985): «El gasto público en España, 1875-1906: un análisis comparativo con las economías europeas», en P. Martín Aceña y L. Prados de la Escosura, (eds.) (1985), Madrid, Tecnos, pp. 233-261.

TEDDE DE LORCA, P. (1990): «La economía española en la Segunda República», en *Historia General de España y América. La Segunda República y la Guerra*, tomo XVII, Madrid, Rialp, pp. 207-234.

TEDDE DE LORCA, P. (1994a): «Els ferrocarrils a Espanya: apunts per a una historiografia», en *L' Avenç*, núm. 180, pp. 8-11.

TEDDE DE LORCA, P. (1996a): «La expansión de las grandes compañías ferroviarias españolas: Norte, MZA y Andaluces (1865-1930)», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), Madrid, Editorial Civitas, pp. 265-284.

- TEDDE DE LORCA, P. (1996b): «De la primera a la segunda Restauración. El Sector Público y la modernización de la economía española (1875-1975)», en P. Tedde de Lorca (ed.) (1996), Madrid, Asociación de Historia Contemporánea, pp. 15-49.
- TEDDE DE LORCA, P. (ed.) (1996): *El Estado y la modernización económica*, Madrid, Asociación de Historia Contemporánea.
- TEICHOVA, A., LÉVY-LEBOYER, M. y NUSSBAUM, H. (Comp.) (1990): *Empresas multinacionales, finanzas, mercados y gobiernos en el siglo XX*, 2 vols., Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- TEMIN, P. (1989): *Lecciones de la Gran Depresión*, Madrid, Alianza Universidad.
- TEMIN, P. (1991): «La gran depresión en Europa», en M. Cabrera, S. Juliá y P. Martín Aceña, (comps.) (1991), Madrid, Ed. Pablo Iglesias, pp. 76-92.
- THOMAS, A. (1914): *L'état et les compagnies de chemins de fer*, París, Dunot & Pinct éditeurs.
- TILLY, Ch. (1991): *Grandes estructuras, procesos amplios, comparaciones enormes*, Madrid, Alianza Universidad.
- TORRERO, A. (dir.) (1991): *Relaciones banca-industria: la experiencia española*, Madrid, Espasa Calpe.
- TORRES VILLANUEVA, E. (1993a): «Estrategia y estructura del grupo industrial Sota y Aznar. Un análisis de coste de transacción», en J. Velarde, J. L. García Delgado y A. Pedreño (eds.) (1993), pp. 71-106
- TORRES VILLANUEVA, E. (1993b): «La historia empresarial en España: realidades y perspectivas», *V Congreso de la Asociación de Historia Económica*, vol. II, pp. 47-61.
- TORRES VILLANUEVA, E. (1996): «Funciones empresariales, grupos de interés y política económica en la Restauración. El empresario vasco Ramón de la Sota», en F. Comín Comín, y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), Madrid, Editorial Civitas, pp. 423-440.
- TORRES VILLANUEVA, E. (1997a): «Funciones empresariales y desarrollo económico», en S. López García y J. M^a. Valdalisio (eds.) (1997), Madrid, pp. 53-83.
- TORRES VILLANUEVA, E. (1997b): «Intervención del Estado, propiedad y control en las empresas gestoras del monopolio de tabacos, 1887-1985», en *VI Congreso de la Asociación de Historia Económica. 3ª Sesión especializada: Estrategias de crecimiento de las empresas en España: estructuras organizativas y poder de mercado*, pp. 269-285.
- TORTELLA CASARES, G. (1970): «El Banco de España entre 1829 y 1929. La formación de un banco central», en *El Banco de España: Una Historia Económica*, Madrid, pp. 261-313.
- TORTELLA CASARES, G. (1973): *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, Industria y Ferrocarriles en la España del siglo XIX*, Madrid, Ed. Tecnos.
- TORTELLA CASARES, G. (dir.) (1974): *La Banca española en la Restauración*, I, *Política y Finanzas*, Madrid, Banco de España.
- TORTELLA CASARES, G. (1978): «La formación de capital en España, 1874-1914: reflexiones para un planteamiento de la cuestión», en *Hacienda Pública Española*, núm. 55, pp. 399-415.

TORTELLA CASARES, G. (1981): «La economía española, 1830-1900», en M. Tuñón de Lara (ed.) (1981a), Barcelona. Ed. Labor, pp. 11-167.

TORTELLA CASARES, G. (1983a): «La primera gran empresa química española, La Sociedad Española de la Dinamita (1872-1896)», en G. Anes, L. Á. Rojo y P. Tedde (eds.) (1983), pp. 43-53.

TORTELLA CASARES, G. (1983b): «Los problemas económicos de la Segunda República», en *Revista de estudios políticos*, n^{os} 31-32, pp. 121-135.

TORTELLA CASARES, G. (1984): «La agricultura en la economía de la España contemporánea», en *Papeles de Economía Española*, núm. 20, pp. 62-73.

TORTELLA CASARES, G. (1987): «La implantación del monopolio de los explosivos en España», en *Hacienda Pública Española*, núm. 108-109, pp. 393-410.

TORTELLA CASARES, G. (1990): «Campsa y el monopolio de petróleos, 1927-1947», en P. Martín Aceña y F. Comín (eds.) (1990), pp. 81-116.

TORTELLA CASARES, G. (1991): «El monopolio de petróleos y Campsa, 1927-1947», en *Revista Hacienda Pública Española*, n^o I, pp. 171-189.

TORTELLA CASARES, G. (1992): «La integración vertical de una gran empresa durante la dictadura de Primo de Rivera. La Unión Española de Explosivos, 1917-1929», en J. L. García Delgado (coord.) (1992), tomo I, pp. 359-393.

TORTELLA CASARES, G. (1993): «Comentarios a las reflexiones sobre la Historia empresarial del profesor Valdaliso», en *Revista de Historia Económica*, Año XI, núm. 3, pp. 623-626.

TORTELLA CASARES, G. (1994): *El desarrollo de la España contemporánea. Historia Económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza Editorial.

TORTELLA CASARES, G. (1996): «La iniciativa empresarial, factor escaso en la España contemporánea», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), Madrid, Civitas, pp. 49-60.

TORTELLA CASARES, G. y PALAFOX, J. (1983): «Banca e industria en España, 1918-1936», en *Investigaciones Españolas*, núm. 20, pp. 33-64.

TRILLO-FIGUEROA MARTÍNEZ-CONDE, J. (1997): «La verdad sobre los monopolios naturales», en *Nueva Revista*, núm. 51, pp. 68-82.

TUÑÓN DE LARA, M. (1981): «La Segunda República», en M. Tuñón de Lara (ed.) (1981b), Barcelona, ed. Labor, pp. 107-240.

TUÑÓN DE LARA, M. (1985): *Tres claves de la Segunda República. La cuestión agraria, los aparatos del Estado, Frente Popular*, Madrid, Alianza.

TUÑÓN DE LARA, M. y GARCÍA NIETO, M. C. (1981): «La Guerra Civil», en M. Tuñón de Lara (ed.) (1981b), Barcelona, ed. Labor, pp. 243-545.

TUÑÓN DE LARA, M. (ed.) (1981a): *Revolución burguesa, oligarquía y constitucionalismo (1834-1923)*, Vol. VIII, Barcelona, ed. Labor.

TUÑÓN DE LARA, M. (ed.) (1981b): *La crisis del Estado: Dictadura, República, Guerra (1929-1939)*, Vol. IX, Barcelona, ed. Labor.

TUSELL, J. (1984): «Diego Martínez Barrio: Memorias inéditas. Por qué fracasó la República», en *Historia 16*, Año IX, núm. 93, pp. 21-34.

TUSELL, J. (1987): *Radiografía de un golpe de Estado. El ascenso al poder del General Primo de Rivera*, Madrid, Alianza.

Un ingeniero (1923): *El problema ferroviario*, Madrid, Samarán y Compañía.

Unión Nacional Económica (1934): *Informe que presenta la UNE ante la comisión parlamentaria de Obras Públicas, acerca del proyecto de ley de ordenación ferroviaria de 31 de julio de 1934*, Madrid, Gráfica Administrativa.

Unión Nacional Económica (1936): *La estatificación de los ferrocarriles*. Informe presentado al Congreso de los Diputados sobre el proyecto de coadministración, Madrid, Gráfica Administrativa.

URIGÜEN, B. (1991): «El hombre de negocios», en C. Rogel y C. Vattier (coord.) (1991), Madrid, Ed. Tecnos, pp. 215-233.

VALDALISO GAGO, J. M^a. (1991): *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860–1935. Una Historia Económica*, Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública.

VALDALISO GAGO, J. M^a. (1993a): *Desarrollo y declive de la flota mercante española en el siglo XX: la Compañía Marítima del Nervión (1907-1986)*, Fundación Empresa Pública, Madrid.

VALDALISO GAGO, J. M^a. (1993b): «Algunas reflexiones acerca de la historia empresarial y su desarrollo en España», en *Revista de Historia Económica*, Año XI, núm. 2, pp. 417-433.

VALDALISO GAGO, J. M^a. (1994): «Management, Profitability and Finance in Twentieth-Century Spanish Merchant Shipping: The Compañía Marítima del Nervión as a Case Study, 1899-1986», en *Research in Maritime History*, núm. 6, pp. 67-90.

VALDALISO GAGO, J. M^a. (1996): «Las empresas navieras españolas: estructura y financiación (c. 1860-1935)», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), Madrid, ed. Civitas, pp. 303-323.

VALDALISO GAGO, J. M^a. (1997): «La navegación regular de cabotaje en España durante el siglo XX: Intervención del Estado, competencia y cooperación empresarial» en *VI Congreso de la Asociación de Historia Económica. 3ª Sesión especializada: Estrategias de crecimiento de las empresas en España: estructuras organizativas y poder de mercado*, pp. 311-325.

VALENTÍ de DORDA, J. (1931): *El problema ferroviario y la tracción por automotores*, publicaciones de la revista *Electrotécnica*, Madrid, Estudio Tipográfico J. Sánchez de Ocaña.

VARELA ORTEGA, J. (1977): *Los amigos políticos. Partidos, elecciones y caciquismo en la Restauración (1875-1900)*, Madrid, Alianza.

VELARDE FUERTES, J. (1961): *Flores de Lemus ante la economía española*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.

VELARDE FUERTES, J. (1973): *Política Económica de la Dictadura*, Madrid, Biblioteca Universitaria Guadiana.

VELARDE FUERTES, J. (1989): «La economía de guerra», en J. Andrés-Gallego et al. (1989), Madrid, Gredos, pp. 397-473.

VELARDE, J., GARCÍA DELGADO, J. L. y PEDREÑO, A. (dirs.) (1994): *El Estado en la economía española*, Madrid, Civitas.

VIANI, M. y BURGALETA, V. (1919): *Conveniencia y posibilidad de electrificar los ferrocarriles españoles*, Ministerio de Fomento, Madrid, Sobrinos de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos.

VICENS VIVES, J. (1976): *Aproximación a la Historia de España*, Barcelona, Vicens Vives.

VIDAL OLIVARES, J. (1991): *Transportes y Mercado en el País Valenciano (1850-1914)*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim.

VIDAL OLIVARES, J. (1992): «L'impact des chemins de fer dans l'économie espagnole: le cas de l'agriculture du Pays Valencien», en *Histoire, Economie et Société*, vol. I, pp. 157-172.

VIDAL OLIVARES, J. (1993): «¿Mercados nacionales o mercados internacionales? Las compañías de ferrocarriles en España y sus conexiones con Francia y Portugal, 1850-1914», *V Congreso de la Asociación de Historia Económica*, San Sebastián.

VIDAL OLIVARES, J. (1994): «La dimensió internacional de la xarxa ferroviària espanyola (1850-1914)», en *L' Avenç*, núm. 180, pp.: 18-23.

VIDAL OLIVARES, J. (1996a): «Las compañías ferroviarias y la difusión de las modernas formas de gestión empresarial en España, 1850-1914», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.) (1996a), Madrid, Editorial Civitas, pp. 285-301.

VIDAL OLIVARES, J. (1996b): «La estrategia internacional de las empresas ferroviarias en España durante la segunda mitad del siglo XIX (1850-1914)», en *Estudis d'Història Econòmica*, núm. 14, pp. 67-87.

VIDAL OLIVARES, J. (1997a): *La formación de los directivos en la gran empresa: el caso de los ferrocarriles del Norte de España, 1858-1936*, Documento de trabajo 9702, Fundación Empresa Pública, Madrid.

VIDAL OLIVARES, J. (1997b): «La estructura organizativa de una gran empresa ferroviaria española: la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España» en *VI Congreso de la Asociación de Historia Económica. 3ª Sesión especializada: Estrategias de crecimiento de las empresas en España: estructuras organizativas y poder de mercado*, pp. 327-342.

VIDAL OLIVARES, J. (1998a): «Introduction», en C. E. Núñez (ed.) (1998), Madrid, Fundación Fomento de la Historia Económica.

VIDAL OLIVARES, J. (1998b): «La configuración de la red nacional ferroviaria», en *Líneas del Tren*, Año IX, número 185, extraordinario, 150 años de ferrocarril en España, pp. 20-23.

VILLAR y ROMERO, J. M^a. (1958): «Ferrocarriles», en *Nueva Enciclopedia Jurídica*, t. 9, Barcelona, pp. 681-689.

VIÑAS, Á. (1984): *Guerra, Dinero, Dictadura. Ayuda fascista y autarquía en la España de Franco*, Barcelona, Crítica.

- VIVES, B. (1918): *El problema de la red actual*, artículos publicados en *El Debate*, Madrid.
- VVAA. (1921): *El problema ferroviario en España*, Conferencias de carácter industrial y financiero organizadas por el Instituto Católico de Artes e Industrias, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.
- VVAA. (1957): *Un siglo en la vida del Banco de Bilbao. Primer Centenario (1857–1957)*, Bilbao, Espasa Calpe.
- VVAA (1970): *El Banco de España. Una Historia Económica*, Madrid.
- VVAA (1974): *La Banca española en la Restauración*, dos volúmenes, Servicio de estudios del Banco de España, Madrid.
- VVAA (1981): *Los ferrocarriles y el desarrollo económico de Europa Occidental durante el siglo XIX*, Madrid, Gabinete de Información y Relaciones Externas de Renfe.
- VVAA (¿1985?): *Mineros, sindicalismo y política*, Fundación José Barreiro.
- VVAA (1986): *Centenario del Código de Comercio*, 2 Volúmenes, Madrid, Ministerio de Justicia, Centro de Publicaciones.
- VVAA (1995): *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco*, Bilbao, Servicio editorial, Universidad del País Vasco.
- VVAA (1998): *Vías paralelas. Invención y ferrocarril en España, (1826-1936)*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- WAIS, F. (1974): *Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Madrid, Editora Nacional.
- XI Congreso Internacional de Ferrocarriles (1930): *Los Ferrocarriles de España*, Madrid.
- YUN CASALILLA, B. (coord.) (1991): *Estudios sobre capitalismo agrario, crédito e industria en Castilla (siglos XIX y XX)*, Salamanca, Junta de Castilla y León.
- ZANETTI LECUONA, Ó. (1994): «Ferrocarrils i Estat colonial: Cuba, 1830-1898», en *L'Avenç*, núm. 180, pp. 64-69.

ANEXOS

CONTIENE:

Empresas adheridas al Estatuto ferroviario en 1924

Estructura del balance de situación en Norte, 1922

Resultados de la explotación en Norte y MZA, 1913-1939

Representación gráfica del tendido de la red: total y de las tres grandes

Resultados del tráfico ferroviario de los países estudiados, 1900-1941

**RELACIÓN DE COMPAÑÍAS ADMITIDAS EN EL RÉGIMEN QUE ABRIÓ EL
ESTATUTO FERROVIARIO DE 1924**

VÍA ANCHA

Camino de Hierro del Norte de España
Madrid a Zaragoza y a Alicante
Ferrocarriles Andaluces
Madrid a Cáceres y Portugal
Camino de Hierro del Sur de España
Medina del Campo a Zamora y Orense a
Vigo
Salamanca a la frontera de Portugal
Zafra a Huelva
Lorca a Baza y Aguilas
Ferrocarriles de Soria-Navarra
Medina del Campo a Salamanca
Santiago a Carril y Pontevedra
Alcantarilla a Lorca
Argamasilla a Tomelloso
Mollet a Caldas de Montbuy

VÍA ESTRECHA

Ferrocarriles de Mallorca
Ferrocarriles de Castilla
Minas y Ferrocarril de Utrillas
Madrid a Aragón
Ferrocarril Cantábrico
Villena a Alcoy y Yecla
Estrategios y Secundarios de Alicante
Sociedad “Minera Guipuzcoana”
Valdepeñas a Puertollano
Madrid a Villa del Prado
Manresa a Berga
Sociedad “El Irati”
Sádaba a Gallur
Olot a Gerona
Alcoy a Gandía
Ferrocarriles del Bidasoa
Ferrocarriles Económicos Españoles
Valladolid a Medina de Rioseco
Compañía “La Caridad de Aznalcóllar”
Astillero a Ontaneda
Haro a Ezcaray
Palma a Sóller
Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos
Ferrocarril de La Carolina y sus
prolongaciones
Villacañas a Quintanar de la Orden
Amorebieta a Guernica y Pedernales
Cortes a Borja
Arriondas a Covadonga
Ferrocarril de Alaró
Ferrocarril del Condado de Huelva

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles (1940), tomo II, p. 11.

PARTIDAS DEL BALANCE DE NORTE EN 1922

El único balance que conocemos con sus partidas del Activo y Pasivo desglosadas es el del año 1922 y sólo el de Norte. Esto es posible gracias al estudio de la Comisión Investigadora de la Compañía del Norte que después fue publicado por la Junta Superior de Ferrocarriles en 1940, tomo 1, páginas 103-109.

Lo traigo a colación en el anexo pues contribuirá a aclarar en parte el primer capítulo de la tesis presentada.

ACTIVO

Construcción de líneas y sus dependencias

En esta partida se incluye el valor real de las líneas, apartaderos y estaciones que forman las once líneas que constituyen la red de Caminos de Hierro del Norte, incrementado dicho valor con los intereses de sus acciones y obligaciones, cambios y comisiones satisfechos durante el tiempo de la construcción, gastos del servicio central de la Dirección y de la inspección y vigilancia del Gobierno durante el mismo período y los trabajos complementarios y conclusiones de obra a partir de 1870.

Siendo la extensión de la red de 3.759 kilómetros, resulta el valor de las obras de primer establecimiento a pesetas 325.190,92 por kilómetro, construcción de la línea y de sus dependencias.

Material móvil

Esta partida representa el valor según inventario del precio de adquisición del siguiente material existente en 31 de diciembre de 1922:

- 1.006 locomotoras
- 2.020 coches para viajeros
- 23.414 vagones de todas clases

Entre dicho material se halla incluido el adquirido con el auxilio del Estado por 52.980.176,65 pesetas. Las bajas que experimenta esta partida se justifican con la baja en el inventario del material que se deshace por inútil o que desaparece por incendio o siniestro.

Mobiliario y material inventariado

Representa esta partida el mobiliario de las oficinas centrales y de las 507 estaciones de la red y la importante partida de toldos para cubrir las mercancías, cuya adquisición en 1922 ascendió a 1.192.000 pesetas, así como las herramientas necesarias en las estaciones para el servicio.

Propiedades de la compañía

Esta partida representa el valor de los edificios y terrenos adquiridos por la compañía para sus instalaciones fuera de las líneas que explota, y que considera como un empleo seguro de sus reservas.

En el año que se examina esta partida ha sufrido la importante reducción del valor de las minas de carbón de Barruelo por 4.299.919,71 pesetas, y de los terrenos de la antigua estación de Valencia por pesetas 2.051.882,37, bienes que han sido aportados a

sociedades constituidas para su explotación, ingresando en la cartera de la compañía acciones representativas de sus aportaciones.

En la actualidad, la cifra que representa el balance comprende el valor de los edificios para oficinas en Madrid (paseo del Rey) por pesetas 1.373.798,85, y de las instalaciones, terrenos, edificios, pertenencias, fábricas de cemento, salto de agua, alumbrado eléctrico, carbón y esquistos retirados del coste del ferrocarril por pesetas 1.220.660, valor que hoy se asigna a las minas de Surroca.

ACOPIOS

Las cifras que forman esta partida del balance se descomponen en los siguientes conceptos:

Almacén general

Según el inventario examinado, este concepto comprende las existencias en el almacén principal de Valladolid, talleres, depósito y recorrido de las líneas; da los siguientes efectos:

Metales en bruto	5.696.080,06
Maderas	532.359,38
Mobiliario para oficinas y estaciones	53.908,98
Herramientas y máquinas obreras	591.977,07
Uniformes	64.172,20
Quincalla, lampistería, cristales, pinturas, esponjas, cepillos, etc	1.055.621,71
Piezas de máquinas y ténderes	6.190.542,37
Piezas de coches y vagones	4.615.537,60
Guarniciones de carruajes, cueros, pieles, toldos, correas y cordelería	1.145.318,23
Traviesas y longrinas	229.645,29
Pequeño material de vía, aparatos y piezas de recambio, bombas y material telegráfico	3.356.770,97
Aceites, sebos y demás sustancias para el engrase	1.281.028,57
Combustible, estufas y accesorios	3.012.120,18
Materias viejas y varios	708.443,99
TOTAL	28.553.536,60

Combustibles

Representa el valor de carbón y leña existente en los depósitos de las estaciones para el suministro durante noventa días aproximadamente, de las máquinas y calefacción de trenes, estaciones y oficinas.

Acopios de material y tracción

Se descompone en:

Piezas de recambio para máquinas, materiales para composición de vehículos, materiales para composición de vehículos en los talleres, depósitos y recorrido.

Almacenes de los depósitos y talleres

Acopio en los talleres de máquinas de Valladolid, acopio en los talleres de coches de Valladolid, acopio en los talleres de San Andrés, por valor de 165.683,72.

Trabajos en curso de ejecución en los talleres

En los de Valladolid de coches y máquinas y en los de San Andrés por valor de 114.091,13.

Almacén de vía

Representa esta cifra el valor de los materiales situados en toda la extensión de las líneas por las clases y cantidades siguientes:

carriles, pequeño material, traviesas, longrinas, aparatos fijos, telégrafo, hierro viejo, diversos, material de enclavamiento.

Taller de la vía

Comprende el valor a formalizar en cuenta de los materiales y mano de obra de trabajos en curso de ejecución a la fecha del balance.

Almacenes de los servicios

Representa esta partida los acopios y carbones de las minas de Surroca.

METÁLICO Y VALORES**Caja y banqueros**

La cifra fijada en el balance por este concepto se distribuye entre los saldos que presentan la caja central de la compañía y las seis pagadurías por 9.952,966,59, y el resto, los principales bancos de Madrid, Barcelona, Bilbao, Valladolid y Santander en España, y Londres, París y Bruselas en el extranjero por pesetas 17.784.931,47

Banco de Barcelona

Representa la cifra existente en la cuenta corriente de dicha entidad al tiempo de declarar la suspensión de sus pagos.

Títulos a disposición:

Representa esta cifra valores, unos de indudable valor y otros depreciados, estos en cantidad insignificante, figurados por su valor efectivo, siendo los primeros los siguientes:

Obligaciones del Tesoro depositadas en el Banco de España en garantía de la cuenta de crédito (5.600.000), Obligaciones especiales Norte 6 por 100 para la venta 11.151.000; Diferencia de precios en los bonos de Asturias, Galicia y León afectos a las reservas, 5.376.035,62 y varios valores en cartera 567.447,85.

Valores afectos a la materialización de las reservas

Está constituida esta partida por el valor efectivo de valores del Estado, en su mayor parte destinados a representar materialmente y en forma fácilmente realizable el importe de las reservas que se detallan en el Pasivo y cuyo importe es el siguiente:

Obligaciones del Tesoro, 5%...63.946.823,62
 Deuda interior, 4%...3.909.753
 Cédulas hipotecarias, 4%...2.857.115,98
 Cédulas hipotecarias, 5%...685.466,90
 Acciones de la Sociedad Inmobiliaria Valenciana...2.500.000
 Bonos de aportación a la anterior Sociedad...1.750.000

Acciones de la Maquinista Terrestre...4.000.000
Acciones de la S.A. "Minas de Barruelo"...8.000.000
Bonos sin interés de Asturias, Galicia, León...3.948.904
Obligaciones especiales Norte, 6%...24.514.000
TOTAL...116.112.063,50

CUENTAS DEUDORAS

Intervención en la cobranza

Representa esta partida el saldo deudor que resulta del conjunto de las cuentas siguientes:

Estaciones, Compañías combinadas; Cuentas del Estado por transporte y aduanas; Agencia de aduanas; Básculas automáticas y alquiler de almohadas; Reembolso; Billetes kilométricos; Automóviles, exceso de almacenaje y fianzas para vagones; Detasas por cuenta ajena; Cantidades en litigio con compañías combinadas; Varios; Remesas de las estaciones en comisión.

Fianzas y depósitos constituidos en las Cajas del Estado

Conforme con su epígrafe, representa esta cifra las sumas depositadas en las cajas del Estado para garantía de concesiones y litigios y para poder alzarse de acuerdos administrativos por multas y liquidación del impuesto de utilidades, concepto este último que representa 2.048.926,98 pesetas

Deudores varios

Representa los saldos deudores de las cuentas siguientes:

Gastos a formalizar con cargo a primer establecimiento y explotación...4.536.763,70
Compañías combinadas...2.823.668,57
Gastos de domiciliación de obligaciones a formalizar...4.045.093,16
Gastos de emisión de obligaciones a 6% a formalizar...1.431.153,80
Anticipos al personal...265.509,98
Cooperativa de Funcionarios del Norte...2.900.750,96
Anticipo del Estado de diciembre (cobrado en enero)...2.600.000
Primas de cobranza por el impuesto de transportes pendientes...137.657,15
Intereses sobre valores en cartera por 1922 a cobrar en 1923...989.005,76
Pagos por impuestos extranjeros a reintegrar por los accionistas...206.485,59
Diversos corresponsales...791.557,49

Cantidades a cobrar del Estado para completar el anticipo de personal

Esta partida representa el exceso de lo pagado al personal por el plus concedido por la compañía a sus empleados a base del anticipo del Estado, para suplir insuficiencias de recursos, pero que en realidad representa una suma a formalizar con cargo a la cuenta de explotación, por carecer de fundamento el concepto de deudor en que figura el Estado, por no haber surgido la insuficiencia de medios económicos que hubiese justificado la reclamación que está cifra quiere hacer constar...2.485.471,15

CUENTAS DE ORDEN

Cantidades satisfechas al personal por cuenta del Estado

Representa la contrapartida de la cuenta del pasivo por los anticipos hechos por el Estado para pago del personal, siguiendo el criterio de la compañía de conservar este

gasto, no como una necesidad de la explotación sino como un auxilio que puede modificar los haberes del personal cuando el auxilio cese.

Valores nominales

Representa esta partida los saldos de las cuentas corrientes con los bancos por valores depositados en sus cajas y los que tiene en Caja la compañía por depósitos constituidos, siendo la contrapartida de las cantidades del Pasivo representativa de tales obligaciones.

PASIVO

Acciones

Representa esta partida el valor nominal de las 516.000 acciones que constituyen el capital social de la compañía, formado a medida que la ampliación de las concesiones y adquisición de líneas lo ha hecho necesario según el siguiente detalle:

200.000 acciones emitidas en	27 de enero 1859	95.000.000
100.000	15 de marzo 1878	47.500.000
50.000	1 de julio de 1882	23.750.000
40.000	30 de abril de 1890	19.000.000
100.000	30 de abril de 1891	47.500.000
26.000	25 de junio de 1902	12.350.000
TOTAL 516.000		245.100.000

Estas acciones tienen un valor nominal de 475 pts o 500 francos.

Obligaciones

Representa esta cuenta el valor efectivo de las emitidas.

El detalle con que figura esta cuenta en el balance hace innecesarios mayores detalles, ya que en él se clasifica, no sólo por los conceptos generales de amortizadas y pendientes de amortización y garantía que tienen.

Subvenciones

Del mismo modo que la anterior partida

Resultados obtenidos por la aplicación del artículo tercero del Convenio de 31 de mayo de 1900

Esta cuenta debiera figurar en el grupo de "Reservas", que tiene por origen el cumplimiento del artículo 3º del Convenio citado, que facultó a la compañía para comprar en Bolsa durante cinco años, a contar desde el 1º de julio de 1900, un número de títulos igual al fijado en los cuadros de amortización, empleando la economía resultante en la diferencia entre el importe de la amortización a la par de 500 francos y el gasto efectivo de las compras, en completar la reserva especial prevista en el artículo 5º, y el sobrante «se aplicará a la constitución de una segunda reserva para nuevas obras y adquisición de material»

La compañía no ha hecho aún aplicación alguna del importe de esta reserva al fin para la que se destina.

RESERVAS

Reserva especial estipulada por el art. 5º del Convenio de 31 de mayo de 1900

Responde esta reserva al compromiso contraído por la compañía con sus obligacionistas en virtud del citado convenio aprobado por los tribunales en 9 de agosto de 1901 y cuyo art. 5º dispuso que se destinase una suma de doce millones de pesetas afecta exclusivamente a completar hasta su total pago el cumplimiento del servicio de cupones y de la amortización de los títulos u obligaciones pagaderos en el extranjero.

La domiciliación acordada por la compañía, que ha dado por resultado la nacionalización del 78,31% de las obligaciones y que prosigue aún, hace esperar que esta reserva se encuentre libre del compromiso que la constituyó.

Reserva de previsión

Se ha constituido en cumplimiento del art. 34 de los estatutos de la compañía y se destina a gastos imprevistos, pudiendo aplicarse, según el art. 35, a completar el fondo de amortización de las acciones, caso de que en uno o más años, los productos líquidos de la empresa fueran insuficientes para asegurar el reembolso de los mismos.

Fondo para amortización de material

Este fondo se halla distribuido entre dos conceptos:

Para material fijo...11.668.217,23

Para material motor y móvil...62.052.458,09

Distribución que aparece por primera vez en el Balance de 1911, basado en acuerdo del Consejo de Administración, aunque en tal acuerdo sólo se autoriza que se consigne en el grupo de reservas la cifra de la cuenta que viene figurando en el grupo de "Cuentas acreedoras", con la asignación de "Reservas para amortización de material".

Con aplicación a estas cuentas, debe cargarse el valor de los materiales que desaparecen con el uso, a fin de conservar las instalaciones de primer establecimiento con el valor que tienen en el Balance. Por lo que a material fijo se refiere, estas aplicaciones no se hacen por llevarse a cuenta de explotación los gastos procedentes de las renovaciones de vías. En material motor y móvil también resulta exigua la cantidad aplicada, por lo que las grandes reparaciones de material alargan la vida de máquinas, coches y vagones.

Reserva para gastos de conservación extraordinaria y mejora de las instalaciones

Fue constituida por acuerdo de la Junta General de Accionistas, fecha 11 de mayo de 1907, con parte del excedente de productos de 1906, y han venido haciéndose aplicaciones a ella, principalmente para costear la sustitución y refuerzo de puentes, aplicaciones suspendidas desde 1919 por venirse satisfaciendo estos gastos con cargo a la cuenta de explotación, en perjuicio del saldo de la misma.....3.527.052,61

Reserva de Seguro para incendios

Constituye el fondo de previsión para hacer frente a las pérdidas que puedan ocasionar los siniestros cuya importancia exceda de los planos contratados con las compañías aseguradoras de incendios

Fondo de previsión para créditos incobrables y reclamaciones en litigio

El solo enunciado de esta cuenta demuestra su necesidad en una administración bien ordenada, y no es preciso comentar sus significado

Pensiones de retiro

Constituye esta reserva el fondo formado por la compañía para la iniciación del capital que el día de la extinción de la Sociedad, sirva para proveer al pago de las pensiones de las familias de sus agentes.

Reservas diversas

Constituyen este grupo las siguientes cuentas:

Crédito abierto para mejora de las líneas de Alsasua, Zaragoza y Barcelona

Reserva para resultados eventuales de Asturias, Galicia, León

Reserva para gastos imprevistos

TOTAL RESERVAS **126.126.076,39**

CUENTAS ACREEDORAS

Fianzas

Representa esta cuenta las cantidades depositadas en metálico por los expedidores de mercancías a porte debido, que por su índole, puedan sufrir deterioro y ser rechazadas o no retiradas por los receptores sin satisfacer los portes

Cupones y Obligaciones a pagar

Esta partida se descompone en los siguientes conceptos:

cupones vencidos por pagar

Obligaciones amortizadas por reembolsar

Intereses corridos sobre cupones y anualidades por vencer

Bonos complementarios de intereses y amortización reembolsables a la aplicación del convenio de 31 de mayo de 1900

Accionistas (acreedores de bonos de liquidación de Asturias, Galicia y León)

Representa esta partida el derecho de los accionistas poseedores de las acciones números 1 a 350.000, a canjear el cupón número 60 por 1/25 de bono de los creados al incorporarse definitivamente a la red del Norte las líneas de Asturias, Galicia y León, para liquidar las cuentas existentes en aquella fecha entre las dos Empresas.

Acreedores varios

La cifra que figura en el balance está representado por el saldo acreedor de 32 cuentas representativas de impuestos para el Tesoro devengados a la fecha del balance, y libramientos pendientes de pago por los distintos servicios de la explotación y almacenes, sin que de su examen se deduzco otro motivo de existencia de dichos saldos que la imposibilidad de formalizar los gastos en la fecha del cierre.

Excedentes de productos de la explotación

Representan los beneficios cuya aplicación o reparto no ha sido dispuesto por la Junta general de accionistas a la fecha de cierre.

CUENTAS DE ORDEN

Anticipos del Estado para complemento de haberes

Esta cifra representa la obligación contraída por la compañía para con el Estado de reintegrarle su importe cuando los beneficios excedan de los beneficios obtenidos en 1913.

Valores nominales

Esta cuenta es la contrapartida de igual cuenta del Activo y representa el valor de los efectos en cartera y de los depositados en los bancos para su custodia o en garantía de cuentas de crédito.

CUADRO 1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN DE LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA, 1913-1939

AÑOS	Nº VIAJEROS	PRODUCTO	VIAJEROS/KM	MERCANCÍAS GV Nº TONELADAS	MERCANCÍAS GV PRODUCTO	MERCANCÍAS PV Nº TONELADAS	MERCANCÍAS PV PRODUCTO	TN/KM	VARIOS	INTERESES...	P. BRUTO
1913	15.371.751	39.874.410,43	886.628.613	145.174	12.652.227,39	8.403.675	100.488.141,97	1.325.951.420	1.780.847,77	255.054,09	155.050.681,65
1914	15.056.730	38.431.802,53	867.613.869	144.368	12.444.459,02	7.921.080	93.830.756,42	1.228.479.934	1.668.200,87	238.729,01	146.613.947,85
1915	15.085.546	37.118.886,20	862.091.739	174.235	12.786.253,19	8.784.226	102.476.906,80	1.402.346.908	1.702.193,53	1.262.753,61	155.346.993,33
1916	16.491.363	41.121.652,53	936.528.681	199.831	14.478.434,18	9.505.504	114.812.980,59	1.656.227.772	1.808.929,80	4.060.865,35	176.282.862,45
1917	14.898.287	42.684.896,60	938.655.115	286.871	19.404.726,89	8.874.836	116.349.887,82	1.532.713.828	1.676.002,88	5.359.535,08	185.475.049,27
1918	15.880.995	47.391.063,01	1.006.423.819	371.513	25.325.245,89	9.391.129	128.406.710,35	1.530.709.002	2.150.257,24	4.501.332,76	207.774.609,25
1919	18.339.038	65.107.642,15	1.137.459.243	291.105	29.095.231,49	9.023.543	167.157.442,88	1.522.135.753	2.532.303,58	3.642.394,59	267.535.014,69
1920	21.183.656	73.420.699,09	1.278.367.859	323.772	34.121.075,93	9.317.468	165.609.410,59	1.579.632.328	3.248.401,35	2.846.519,16	279.246.106,12
1921	23.285.881	78.209.810,40	1.364.271.363	271.832	39.476.256,85	9.922.361	166.120.656,98	1.603.465.599	1.938.172,45	2.084.308,82	287.829.205,50
1922	23.446.043	77.619.546,17	1.378.031.075	265.463	37.016.999,54	10.326.610	178.962.926,23	1.640.091.520	3.428.260,64	3.051.101,37	300.078.833,95
1923	23.708.280	78.194.879,42	1.399.601.912	261.315	34.982.952,92	11.152.136	192.341.078,17	1.778.875.499	3.344.012,44	6.321.531,26	315.184.454,21
1924	24.186.684	80.453.450,21	1.432.113.683	269.698	36.531.018,98	12.353.919	207.349.198,04	1.911.334.501	3.190.956,48	3.166.733,32	330.691.357,03
1925	24.294.522	80.295.407,47	1.432.892.448	280.430	36.984.774,04	12.397.683	211.380.616,88	1.948.600.946	3.202.648,92	5.177.177,64	337.040.624,95
1926	23.865.295	81.411.937,83	1.434.183.026	266.827	37.311.624,61	12.927.946	218.017.862,05	2.010.204.107	3.620.325,51	3.265.834,34	343.627.584,34
1927	22.966.727	78.953.432,50	1.383.761.979	275.927	36.722.306,26	13.456.526	229.586.250,19	2.101.542.649	3.658.411,75	3.437.338,39	352.357.739,09
1928	21.762.808	78.838.820,38	1.333.332.093	311.196	37.181.465,33	14.232.005	243.353.043,16	2.221.998.856	3.547.153,16	3.751.570,81	366.672.052,84
1929	22.103.197	81.765.490,50	1.466.964.713	270.663	35.453.417,71	14.891.071	250.799.055,21	2.273.193.461	3.733.877,54	3.770.449,14	375.522.290,10
1930	23.417.204	83.910.816,57	1.509.321.812	263.885	34.443.273,02	14.972.914	256.203.260,10	2.306.119.137	3.938.178,61	2.589.179,35	381.084.707,65
1931	22.461.113	75.690.317,45	1.442.280.278	249.857	33.447.548,78	14.030.422	246.858.251,17	2.226.468.717	3.723.090,99	1.331.472,39	361.050.680,78
1932	22.456.100	72.373.942,76	1.412.617.428	254.076	34.946.143,12	13.708.248	240.477.166,99	2.175.349.714	3.399.315,34	1.459.701,27	352.656.269,48
1933	22.108.250	73.622.378,12	1.428.491.176	217.240	30.292.400,05	12.830.663	229.240.650,34	2.063.235.439	3.258.040,31	1.953.111,69	338.366.580,51
1934	20.292.072	74.087.292,08	1.422.829.927	284.509	32.095.970,88	11.743.467	239.330.230,24	1.976.539.835	2.996.872,38	1.833.332,68	350.343.698,26
1935		73.920.924,56	1.392.107.796		27.181.215,52	11.224.988	226.413.159,50	1.862.216.622	4.709.677,83	3.175.913,73	335.400.891,14
1936		38.893.144,99			20.034.286,51		133.831.129,91		1.964.104,22	269.432,69	194.992.098,32
1937		26.577.079,79			47.593.115,11		81.737.980,06		994.670,00	274.404,54	157.177.249,50
1938		32.525.265,98			72.628.528,28		127.332.366,75		1.650.017,15	420.139,72	234.556.317,88
1939		23.439.651,84			33.971.598,24		52.129.789,00		697.829,57	97.145,83	110.336.014,48

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. IV, pp. 12-13.

CUADRO 2. COSTES DE EXPLOTACIÓN DE LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA, 1913-1939

AÑOS	PERSONAL, MATERIAS	PENSIONES	TOTAL	COMISIONES	TOTAL COSTES	PRODUCTOS NETOS	CARGAS FINANCIERAS	PRODUCTOS LÍQUIDOS	COEFICIENTE DE EXPLOTACIÓN%
1913	76.978.829,70	1.216.361,93	78.195.191,63	2.648.600,48	80.843.792,11	74.206.889,54	51.506.049,16	22.700.840,38	50,51
1914	75.748.823,29	1.389.644,31	77.138.467,60	2.469.152,24	79.607.619,84	67.006.328,01	53.100.426,19	13.905.901,82	52,69
1915	78.402.532,63	1.563.475,50	79.966.008,13	1.532.954,67	81.498.962,80	73.848.030,53	53.865.283,68	19.982.746,85	51,89
1916	100.225.799,73	1.742.105,78	101.967.905,51	1.381.721,77	103.349.627,28	73.203.235,17	56.423.410,69	16.779.824,48	59,11
1917	123.663.711,14	1.920.804,97	125.584.516,11	1.288.992,41	126.873.508,52	58.601.541,75	59.607.023,40	-1.005.481,65	70,44
1918	166.674.595,28	2.148.238,34	168.822.833,62	859.758,85	169.682.592,47	38.092.017,28	58.502.100,33	-20.410.083,05	83,47
1919	194.955.125,77	2.380.445,18	197.335.570,95	1.601.688,69	198.937.259,64	68.597.755,05	58.754.002,94	9.843.752,11	74,77
1920	193.425.799,90	2.834.179,93	196.259.979,83	1.485.512,51	197.745.492,34	81.500.613,78	59.433.922,01	22.066.691,77	71
1921	202.010.152,65	2.485.509,12	204.495.661,77	2.761.545,14	207.257.206,91	80.571.998,59	59.873.711,32	20.698.287,27	71,56
1922	207.081.049,59	3.023.145,87	210.104.195,46	1.904.706,86	212.008.902,32	88.069.931,63	66.035.471,14	22.034.460,49	70,73
1923	215.325.129,32	3.128.365,00	218.453.494,32	1.082.323,44	219.535.817,76	95.648.636,45	73.331.757,51	22.316.878,94	70,72
1924	228.155.911,14	3.546.886,60	231.702.797,74	5.741.277,64	237.444.075,38	93.247.281,65	76.717.031,74	16.530.249,91	70,74
1925	233.070.414,66	4.151.614,05	237.222.028,71	3.718.786,69	240.940.815,40	96.099.809,55	81.315.612,55	14.784.197,00	71,48
1926	240.808.691,77	5.004.589,19	245.813.280,96	1.671.568,85	247.484.849,81	96.142.734,53	80.994.116,90	15.148.617,63	72,22
1927	251.370.282,07	5.489.574,99	256.859.857,06	1.684.190,29	258.544.047,35	93.813.691,74	81.177.478,71	12.636.213,03	73,61
1928	258.670.915,45	6.031.964,69	264.702.880,14	5.441.939,89	270.144.820,03	96.427.232,81	82.368.440,50	14.058.792,31	72,93
1929	265.919.541,20	6.678.010,21	272.597.551,41	5.399.285,59	277.996.837,00	97.525.453,10	82.419.057,41	15.106.395,69	73,32
1930	273.583.257,43	7.089.418,63	280.672.676,06	2.654.101,99	283.326.778,05	97.757.929,60	82.401.783,29	15.356.146,31	74,15
1931	272.529.043,56	7.575.409,53	280.104.453,09	851.609,94	280.956.063,03	80.094.617,75	82.414.192,88	-2.319.575,13	77,86
1932	260.441.346,89	8.166.947,15	268.608.294,04	1.162.278,16	269.770.572,20	82.885.697,28	82.359.784,02	525.913,26	76,48
1933	260.302.853,58	9.119.722,40	269.422.575,98	466.108,88	269.888.684,86	68.477.885,65	82.364.969,45	-13.887.083,80	80,08
1934	267.476.958,35	9.990.361,08	277.467.319,43	398.976,76	277.866.296,19	72.477.402,67	82.353.004,06	-9.875.601,39	79,61
1935	263.209.177,69	10.722.858,60	273.932.036,29	197.139,14	274.129.175,43	61.271.715,71	62.058.426,08	-786.710,37	82,45
1936	167.160.549,69	7.855.034,74	175.015.584,43	146.289,41	175.161.873,84	19.830.224,48	83.662.387,51	-63.832.163,03	89,87
1937	93.601.115,47	5.071.609,89	98.672.725,36		98.672.725,36	58.504.524,14	85.087.648,92	-26.583.124,78	62,88
1938	132.785.993,56	6.223.088,05	139.009.081,61		139.009.081,61	95.547.236,27	85.590.915,35	9.956.320,92	59,37
1939	69.559.198,73	3.161.400,64	72.720.599,37		72.720.599,37	37.615.415,11	31.609.254,89	6.006.160,22	65,96

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. IV, pp. 14-15.

CUADRO 3. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN DE LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y ALICANTE, 1913-1939

AÑOS	Nº VIAJEROS	PRODUCTO	VIAJEROS/KM	MERCANCÍAS GV PRODUCTO	MERCANCÍAS PV Nº TONELADAS	MERCANCÍAS PV PRODUCTO	TN/KM	VARIOS	P. BRUTO
1913	14.796.824	37.893.170,07	796.428.851	9.587.715,09	8.303.231	85.844.131,55	1.253.389.720	3.241.904,63	136.566.921,34
1914	14.988.823	37.863.056,45	813.681.629	9.135.865,94	7.739.066	80.541.561,92	1.175.918.497	2.752.151,70	130.292.636,01
1915	15.374.147	36.368.610,41	801.622.977	8.952.998,94	8.378.824	88.520.718,85	1.293.254.334	2.404.904,07	136.247.232,27
1916	16.892.550	40.810.378,09	886.329.330	10.147.511,28	9.466.218	99.225.560,80	1.446.963.370	3.295.189,29	153.478.639,46
1917	18.079.543	44.662.947,78	965.493.589	12.484.788,53	10.321.885	106.504.150,19	1.565.756.981	4.744.644,93	168.396.531,43
1918	19.194.244	48.241.925,24	1.022.536.482	16.063.891,72	9.790.839	121.078.149,89	1.667.196.237	8.484.662,94	193.868.629,79
1919	21.119.474	63.971.263,60	1.186.970.876	19.665.016,73	8.946.016	153.965.306,63	1.544.187.334	5.009.430,98	242.611.017,94
1920	23.524.555	69.394.343,93	1.287.517.553	25.113.259,21	8.837.980	149.818.674,43	1.535.471.803	5.218.795,91	249.545.073,48
1921	26.007.813	74.739.225,94	1.380.414.359	27.627.234,05	8.652.107	146.047.783	1.492.764.153	2.856.965,82	251.271.208,81
1922	27.089.113	78.202.016,74	1.454.866.303	28.454.361,25	8.880.297	148.406.249,82	1.501.294.231	6.254.667,32	261.317.295,13
1923	28.189.519	80.447.908,92	1.504.593.178	29.277.187,16	9.632.375	159.979.458,45	1.589.423.333	6.299.214,48	276.003.769,01
1924	29.305.431	81.139.758,38	1.508.557.698	30.144.260,90	10.566.069	175.280.749,35	1.697.574.299	7.481.633,41	294.046.402,04
1925	29.974.629	83.660.725,09	1.544.873.108	31.135.612,14	10.815.532	176.731.389,57	1.722.566.509	7.846.992,39	299.374.719,19
1926	30.303.859	82.592.328,05	1.512.240.345	31.127.512,17	10.877.904	185.323.567,55	1.811.334.649	5.479.939,64	304.523.347,41
1927	28.543.104	81.093.264,11	1.473.513.397	31.401.466,26	11.801.232	195.487.467,92	1.924.342.809	5.664.529,61	313.646.727,90
1928	29.048.781	83.207.824,41	1.501.220.914	31.411.270,18	12.534.949	205.329.635,45	2.018.825.313	5.710.437,13	325.659.167,17
1929	29.669.871	88.988.901,93	1.630.424.200	31.484.086,77	12.687.861	203.562.171,33	2.008.773.727	5.285.311,51	329.320.471,54
1930	29.225.149	85.091.787,66	1.558.693.755	29.275.573,54	12.303.880	200.322.881,79	1.978.644.611	5.761.014,14	320.451.257,13
1931	27.865.042	74.886.266,83	1.403.215.340	27.738.019,13	11.121.463	185.103.035,91	1.837.293.566	5.835.001,51	293.562.323,38
1932	28.647.252	74.667.904,92	1.425.763.228	29.064.518,77	10.931.110	183.749.588,24	1.814.988.922	5.292.342	292.774.353,93
1933	28.816.535	74.482.747,20	1.424.457.347	24.751.660,00	10.784.676	181.945.469,25	1.800.271.984	4.966.749,78	286.146.626,23
1934	27.097.977	72.949.943,30	1.338.802.597	24.588.776,00	10.082.042	180.546.940,98	1.707.579.442	4.645.015,67	282.730.675,95
1935	26.241.780	74.673.989,77	1.325.935.879	21.227.899,00	8.992.441	166.691.435,69	1.498.806.991	3.534.086,80	266.127.411,26
1936									139.870.010,60
1937									42.938.209,87
1938									65.756.272,78
1939									61.872.713,39

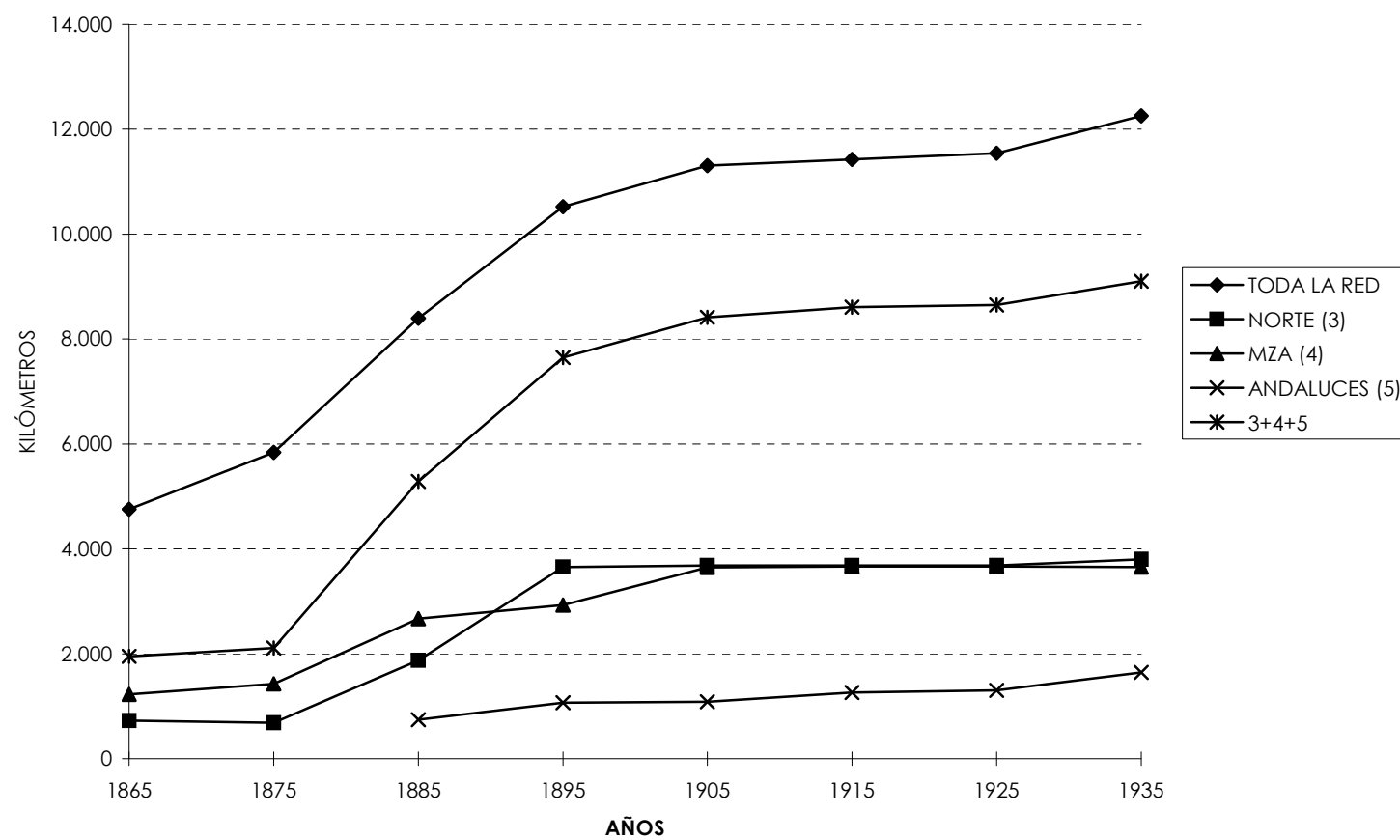
Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. IV, pp. 16-17.

CUADRO 4. COSTES DE EXPLOTACIÓN DE LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y ALICANTE

AÑOS	PERSONAL, MATERIAS	PENSIONES	TOTAL COSTES	PRODUCTOS NETOS	CARGAS FINANCIERAS	PRODUCTOS LÍQUIDOS	COEFICIENTE DE EXPLOTACIÓN %
1913	64.266.145	776.171	65.042.316	71.524.605	48.355.724	23.168.881	47,62
1914	63.770.685	968.275	64.738.960	65.553.676	48.423.738	17.129.938	49,68
1915	66.414.421	1.155.003	67.569.424	68.677.808	47.451.597	21.226.211	49,59
1916	81.860.355	1.308.329	83.168.684	70.309.955	49.974.773	20.335.182	54,18
1917	101.991.997	1.435.372	103.427.369	64.969.162	49.520.561	15.448.601	61,42
1918	139.471.199	1.536.893	141.008.092	52.860.538	50.159.696	2.700.842	72,73
1919	173.898.952	1.639.805	175.538.757	67.072.261	50.354.128	16.718.133	72,35
1920	201.129.864	1.706.457	202.836.321	67.270.903	50.336.779	16.934.124	75,09
1921	209.609.674	1.818.915	211.428.589	70.127.373	52.041.354	18.086.019	75,09
1922	211.338.878	2.003.601	213.342.479	78.623.398	37.203.365	21.420.033	73,07
1923	216.394.843	2.242.610	218.637.453	88.034.116	65.869.464	22.164.652	71,29
1924	214.713.956	2.586.764	217.300.720	92.718.495	73.387.368	19.331.127	70,09
1925	215.804.005	3.146.012	218.950.017	94.480.778	74.454.232	20.026.546	69,85
1926	216.874.403	3.770.619	220.645.022	96.656.575	75.568.912	21.087.663	69,53
1927	215.207.747	4.204.709	219.412.456	94.234.270	75.906.369	18.327.901	69,95
1928	220.331.705	4.660.720	224.992.425	100.666.742	78.404.015	22.262.727	69,08
1929	220.435.842	5.052.076	225.487.918	103.832.554	78.864.211	24.968.343	68,47
1930	221.379.803	5.557.458	226.937.261	93.503.996	80.214.946	13.289.050	70,81
1931	212.204.766	5.974.628	218.179.394	75.382.929	81.491.855	-6.108.926	74,32
1932	211.446.148	6.433.959	217.880.107	74.894.247	80.126.999	-5.232.752	74,41
1933	222.885.129	6.867.113	229.752.242	56.393.363	79.362.262	-22.968.899	80,29
1934	228.456.065	7.318.199	235.774.264	46.956.411	66.703.893	-19.747.482	83,39
1935	221.144.271	8.151.705	229.295.976	36.831.435	55.050.861	-18.219.426	85,83
1936	131.261.882	5.262.987	136.524.869	3.345.142	21.887.891	-18.542.749	97,61
1937	47.520.248	1.963.413	49.483.661	-6.545.451			115,24
1938	55.339.195	2.288.555	57.627.750	8.128.521			87,64
1939	57.263.922	1.293.813	58.557.735	3.314.977			94,64

Fuente: Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. IV, pp. 18-19.

DISTRIBUCIÓN DE LA RED FERROVIARIA ESPAÑOLA ENTRE LAS TRES GRANDES EMPRESAS



Fuente: R. Anes (1978), pp. 485-486.

CUADRO 5. DATOS DEL TRANSPORTE EN LOS FERROCARRILES ALEMANES, 1900-1938

AÑOS	Mercancías. Miles	Pasajeros. Millones	Millones tn/km	Pasajeros/km
1900	360.165	856	37.000	20.200
1901	352.536	876	35.400	20.700
1902	365.955	891	36.800	21.200
1903	392.205	958	39.600	22.600
1904	408.221	1.030	41.200	24.000
1905	444.037	1.116	44.600	25.800
1906	479.227	1.209	48.300	27.900
1907	514.200	1.295	51.300	29.800
1908	496.920	1.362	49.900	31.300
1909	526.213	1.470	52.800	33.800
1910	575.330	1.541	56.400	35.700
1911	616.772	1.643	62.000	38.200
1912	667.706	1.744	66.200	40.200
1913	676.627	1.798	67.700	41.400
1914	528.882			
1915	367.600			
1916	415.600			
1917				
1918	387.000			
1919	287.200			
1920	337.200			
1921	354.000			
1922	470.200	2.979	68.734	75.600
1923	289.500	2.382	42.700	
1924	342.600	1.963	47.900	44.600
1925	442.500	2.168	60.200	50.100
1926	472.300	1.877	65.400	44.000
1927	529.100	1.970	73.300	46.600
1928	522.400	2.071	73.900	48.800
1929	531.400	2.057	77.100	48.100
1930	438.200	1.900	61.600	44.300
1931	357.100	1.636	51.700	37.700
1932	307.600	1.352	44.800	31.500
1933	338.200	1.284	48.200	30.700
1934	402.700	1.408	57.600	35.500
1935	448.500	1.542	64.100	40.300
1936	496.900	1.667	71.400	44.300
1937	547.300	1.874	80.600	51.100
1938	574.500	2.049	89.000	57.100

Fuente: Mitchell (1978).

CUADRO 6. DATOS DEL TRANSPORTE EN LOS FERROCARRILES FRANCESES, 1900-1941

AÑOS	Mercancías. Miles	Pasajeros. Millones	Millones tn/km	Pasajeros/km
1900	83.400	430	16.000	14.000
1901	80.400	406	15.800	12.900
1902	81.000	410	15.700	13.100
1903	85.300	413	16.100	13.200
1904	85.500	420	16.200	13.600
1905	91.000	429	17.400	14.100
1906	95.100	445	18.200	14.700
1907	102.000	459	19.300	15.200
1908	103.000	464	20.000	15.900
1909	107.000	476	20.800	16.200
1910	113.000	492	21.500	16.800
1911	121.000	494	22.700	17.500
1912	131.000	509	24.200	18.100
1913	136.000	529	25.200	19.300
1914	88.200	355	17.800	13.700
1915	71.500	209	16.500	8.800
1916	79.700	325	18.900	10.000
1917	83.700	352	20.200	10.100
1918	64.700	377	20.100	11.900
1919	77.000	463	20.700	20.200
1920	103.000	500	25.900	22.100
1921	137.000	661	26.000	25.700
1922	157.000	720	28.600	27.300
1923	174.000	767	33.300	29.300
1924	199.000	772	37.200	28.400
1925	195.000	802	37.100	29.800
1926	208.000	777	40.400	28.300
1927	194.000	724	36.600	26.000
1928	208.000	745	39.200	27.000
1929	223.000	765	41.800	28.200
1930	224.000	790	40.900	29.200
1931	193.000	773	37.100	29.000
1932	161.000	705	31.900	25.600
1933	153.000	661	31.000	24.600
1934	148.000	621	29.700	23.400
1935	139.000	582	27.100	22.600
1936	148.000	577	29.500	23.300
1937	157.000	614	31.800	27.000
1938	133.000	540	26.500	22.100
1939	141.000	481	29.300	20.500
1940	102.000	347	24.000	17.100
1941	112.000	454	28.400	17.100

Fuente: Mitchell (1978).

CUADRO 7. DATOS DEL TRANSPORTE EN LOS FERROCARRILES BRITÁNICOS, 1900-1941

AÑOS	Mercancías. Miles	Pasajeros	Millones tn/km	Pasajeros/km
1900	426.514	1.114,6		
1901	417.409	1.145,5		
1902	438.972	1.160,0		
1903	445.161	1.166,6		
1904	451.287	1.169,8		
1905	462.730	1.170,0		
1906	490.700	1.211,1		
1907	517.981	1.229,8		
1908	494.398	1.249,1		
1909	501.669	1.235,5		
1910	516.053	1.276,0		
1911	525.256	1.295,5		
1912	521.818	1.265,2		
1913	370.272*	1.199,3 *		
1914				
1915				
1916				
1917				
1918				
1919	309.753	1.522,6		
1920	323.158	1.579,0	31.351	
1921	272.180	1.229,4	21.720	
1922	306.466	1.194,7	27.469	
1923	348.775	1.235,6	31.004	
1924	340.881	1.236,2	31.171	
1925	321.021	1.232,6	29.976	
1926	219.057	1.069,0	22.961	
1927	327.014	1.174,7	30.863	
1928	311.012	1.195,9	28.983	
1929	334.835	869,9	30.816	
1930	309.218	844,3	29.080	
1931	272.652	795,2	26.676	
1932	253.618	777,3	24.420	
1933	255.076	798,9	24.557	
1934	274.354	829,7	26.506	
1935	275.225	856,2	26.820	
1936	285.218	875,7	28.501	
1937	301.919	906,1	30.061	
1938	268.571	850,2	26.598	
1939	292.900	844,9		30.579
1940	299.100	691,1		
1941	291.300	778,3		

*En las cifras anteriores a 1913 se incluye el tráfico por barco en el canal de Manchester.
Fuente: Mitchell (1978).

CUADRO 8. DATOS DEL TRANSPORTE EN LOS FERROCARRILES ITALIANOS, 1900-1941

AÑOS	Mercancías. Miles	Pasajeros. Millones	Millones tn/km	Pasajeros/km
1900	17.996	59,7	2.126	2.801
1901	19.460	61,1	2.234	2.775
1902	21.987	64,5	2.440	2.913
1903	23.688	67,7	2.573	3.041
1904				
1905	25.703	85,1	4.893	4.178
1906	29.752	82,4	5.219	4.269
1907	32.636	88,8	5.621	4.365
1908	34.142	91,0	5.755	4.524
1909	35.601	92,5	6.065	4.532
1910	37.564	95,5	6.185	4.448
1911	39.101	99,2	6.486	4.500
1912	40.881	102,9	6.819	4.858
1913	41.422	106,0	7.070	5.000
1914	37.660	98,7	7.144	4.595
1915	38.283	93,2	8.874	5.028
1916	40.535	90,6	11.083	5.239
1917	38.653	82,1	10.627	5.201
1918	38.994	92,4	10.266	5.838
1919	39.727	118,3	9.795	6.407
1920	38.806	112,8	8.620	6.430
1921	41.678	111,3	8.598	6.640
1922	48.423	112,1	9.877	6.540
1923	54.146	115,1	10.463	7.028
1924	63.171	120,0	11.911	8.200
1925	65.275	129,0	12.532	8.000
1926	64.982	127,0	12.386	8.428
1927	61.869	123,3	10.995	8.144
1928	64.489	139,5	11.666	8.137
1929	65.274	143,7	12.246	8.071
1930	55.369	125,8	10.991	7.370
1931	46.536	108,0	9.584	6.528
1932	40.713	105,2	8.612	6.293
1933	40.457	106,6	7.976	6.991
1934	43.010	112,6	7.883	7.698
1935	47.257	126,5	10.090	8.579
1936	51.672	136,1	10.441	9.806
1937	57.614	157,5	11.524	11.064
1938	54.375	167,0	11.554	11.773
1939	64.867	194,2	15.032	13.547
1940	70.211	222,6	19.981	17.135
1941	72.698	284,6	24.080	21.932

Fuente: Mitchell (1978).

ÍNDICE DE CUADROS Y GRÁFICOS

CAPÍTULO I: CUADROS.

CUADRO 1. Activo del balance de Norte.....	25
CUADRO 2. Activo del balance de MZA.....	26
CUADRO 3. Partidas del pasivo de Norte.....	30
CUADRO 4. Partidas del pasivo de MZA.....	31
CUADRO 5. Cociente de endeudamiento en Norte.....	32
CUADRO 6. Cociente de endeudamiento en MZA.....	33
CUADRO 7. Relación deuda/fondos propios en Norte.....	34
CUADRO 8. Relación deuda/fondos propios en MZA.....	34
CUADRO 9. Grado de autonomía en Norte.....	35
CUADRO 10. Grado de autonomía en MZA.....	35
CUADRO 11. Aportaciones del estado a Norte.....	38
CUADRO 12. Aportaciones del estado a MZA.....	38
CUADRO 13. Porcentaje de obligaciones y aportaciones en el pasivo total de Norte.....	40
CUADRO 14. Porcentaje de obligaciones y aportaciones en el pasivo total de MZA.....	40
CUADRO 15. Rentabilidad económica de Norte.....	41
CUADRO 16. Rentabilidad económica de MZA.....	41
CUADRO 17. Rentabilidad financiera Norte.....	42
CUADRO 18. Rentabilidad financiera MZA.....	42
CUADRO 19. Evolución temporal de los beneficios del ferrocarril y las principales empresas en España. (datos de beneficios en miles de pesetas y números índice).....	43
CUADRO 20. Evolución de los resultados de 15 empresas. Comparación con las ferroviarias (números índice).....	44
CUADRO 21. Comparación de la rentabilidad financiera de las inversiones en ferrocarril.....	45
CUADRO 22. Beneficios de Norte antes de aportaciones.....	47
CUADRO 23. Beneficios de MZA antes de aportaciones.....	47

CAPÍTULO I: GRÁFICOS

GRÁFICO 1. Ratio de liquidez inmediata en Norte, 1913-1939.....	27
GRÁFICO 2. Ratio de liquidez inmediata en MZA, 1913-1939.....	27
GRÁFICO 3. Inmovilizado de Norte.....	28
GRÁFICO 4. Inmovilizado de MZA.....	28
GRÁFICO 5. Aportaciones del estado y beneficios en Norte, 1913-1939.....	36
GRÁFICO 6. Aportaciones del estado y beneficios en MZA, 1913-1939.....	37
GRÁFICO 7. Aportaciones del estado y obligaciones, Norte 1913-1939.....	39
GRÁFICO 8. Aportaciones del estado y obligaciones, MZA 1913-1939.....	39

CAPÍTULO II: CUADROS

CUADRO II. 1 El peso de las cargas financieras: comparación con otros países.....	55
CUADRO II. 2 Ingresos de la compañía del Norte. 1913-1923.....	70
CUADRO II. 3 Costes de la compañía del Norte. 1913-1923.....	70
CUADRO II. 4 Ingresos de la compañía MZA. 1913-1923.....	71
CUADRO II. 5 Costes de la compañía MZA. 1913-1923.....	71
CUADRO II. 6 Material previsto y existente en la red de Norte.....	75
CUADRO II. 7 Evolución del tráfico de mercancías en pv. Norte.....	77

CUADRO II. 8 Tráfico de abonos en las estaciones de Norte. 1917.....	77
CUADRO II. 9 Principales centros consumidores de carbón en la red de Norte	78
CUADRO II. 10 Coste del carbón. Norte.....	80
CUADRO II. 11 Cantidades adquiridas y precio del carbón. Norte.....	80
CUADRO II. 12 Principales estaciones expedidoras y centros consumidores de cereales de la red de Norte. 1913.....	81
CUADRO II. 13 Principales productores y consumidores de harinas en la red de Norte. 1913.....	82
CUADRO II. 14 Comparación del número de locomotoras por kilómetro en Norte y MZA.....	84
CUADRO II. 15 Comparación del número de coches por kilómetro en Norte y MZA.....	84
CUADRO II. 16 Comparación del número de furgones y vagones por kilómetro en Norte y MZA.....	84
CUADRO II. 17 Estimación del número de expediciones realizadas por Norte y MZA.....	84
CUADRO II. 18 Evolución del tráfico de mercancías en pv. MZA	87
CUADRO II. 19 Puntos expedidores de abonos en la red de MZA. 1913	88
CUADRO II. 20 Direcciones del tráfico de aceite desde la red de MZA. 1913.....	88
CUADRO II. 21 Tráfico de carbón en la red de MZA. 1913.....	89
CUADRO II. 22 Coste del carbón. MZA.....	91
CUADRO II. 23 Salidas de cereales por las líneas de MZA. 1913	92
CUADRO II. 24 Direcciones cereales MZA. A. Salidas de Extremadura.....	92
CUADRO II. 25 Direcciones cereales MZA. B. Salidas de Andalucía.....	92
CUADRO II. 26 Direcciones cereales MZA. C. Salidas de Castilla	93
CUADRO II. 27 Procedencia de las harinas transportadas por MZA	94
CUADRO II. 28 Principales centros expedidores de hierro en la red de MZA.....	94
CUADRO II. 29 Principales centros expedidores de vino en la red de MZA	95
CUADRO II. 30 Hectolitros destinados a la exportación en la red de MZA.....	96
CUADRO II. 31 Cotización de las acciones y reparto de dividendos en Norte	97
CUADRO II. 32 Cotización de las acciones y reparto de dividendos en MZA.....	97
CUADRO II. 33 Trabajadores a sueldo y su clasificación. Norte	99
CUADRO II. 34 Trabajadores a jornal y su clasificación. Norte	100
CUADRO II. 35 Trabajadores a sueldo y su clasificación. MZA	100
CUADRO II. 36 Trabajadores a jornal y su clasificación. MZA.....	100
CUADRO II. 37 Alto personal de MZA. Número y salarios.....	101
CUADRO II. 38 Personal de MZA clasificado por servicios. Importe de sus sueldos.....	102
CUADRO II. 39 Plantilla total de MZA en 1920 y proyecto de aumento de los salarios.....	109
CUADRO II. 40 Plantilla a sueldo de MZA en 1920.....	110
CUADRO II. 41 Plantilla a jornal de MZA en 1920	110
CUADRO II. 42 Plantilla de Norte en 1920.....	111
CUADRO II. 43 Influencia del aumento de tarifas sobre el precio de los artículos de primera necesidad	117
CUADRO II. 44 Verdadero aumento de las tarifas	118
CUADRO II. 45 Necesidades de material motor y móvil en las compañías ferroviarias en 1920.....	127
CUADRO II. 46 Estado del material de las compañías ferroviarias. 1920.....	127
CUADRO II. 47 Transporte de viajeros por ferrocarril en Alemania y España	143
CUADRO II. 48 Transporte de mercancías por ferrocarril en Alemania y España	143
CUADRO II. 49 Los ferrocarriles alemanes y españoles	144
CUADRO II. 50 Resultados de la explotación en la red italiana.....	147
CUADRO II. 51 Costes de personal en el ferrocarril italiano	147
CUADRO II. 52 Los ferrocarriles italianos y españoles.....	148
CUADRO II. 53 Intensidad de uso de las redes. (mercancías-viajeros/km. de red).	148
CUADRO II. 54 Coeficiente de explotación en las redes francesas (%).....	151
CUADRO II. 55 Intensidad de uso de las redes. (mercancías-viajeros/km. de red).	157
CUADRO II. 56 Resultados de la explotación en las compañías francesas. Millones de francos	157
CUADRO II. 57 Cotización de acciones de las compañías francesas (en francos)	157
CUADRO II. 58 Los ferrocarriles franceses y españoles	159
CUADRO II. 59 Material móvil comparado: L. M. & S. R. y compañías españolas	165
CUADRO II. 60 Los ferrocarriles británicos y españoles	167

CAPÍTULO III: CUADROS

CUADRO III. 1 Estado-resumen de las compañías de ferrocarriles que, con arreglo a la disposición transitoria del real decreto-ley de 12 de julio de 1924, son admitidas en el régimen ferroviario establecido por dicha disposición	3 ^a 219
CUADRO III. 2 Construcción de la red ferroviaria en España.....	245
CUADRO III. 3 Cambios medios en la cotización de los títulos de deuda ferroviaria.....	249
CUADRO III. 4 Aportaciones de la Caja Ferroviaria a las empresas ferroviarias. 1926	252
CUADRO III. 5 Aportaciones de la Caja Ferroviaria a las empresas ferroviarias. 1927	254
CUADRO III. 6 Aportaciones de la Caja Ferroviaria a las empresas ferroviarias. 1928	256
CUADRO III. 7 Aportaciones de la Caja Ferroviaria a las empresas ferroviarias. 1929	258
CUADRO III. 8 Aportaciones de la Caja Ferroviaria a las empresas ferroviarias. 1930 (1. I a 30 IX)....	259
CUADRO III. 9 Empleo de los recursos de la Caja Ferroviaria: inversiones gastos financieros y costes del Consejo Superior (pesetas).....	260
CUADRO III. 10 Resumen del material adquirido por las empresas ferroviarias	261
CUADRO III. 11 Material eléctrico adquirido.....	262
CUADRO III. 12 Material puesto en circulación por las cuatro grandes (unidades)	262
CUADRO III. 13 Empresas adjudicatarias de la construcción de material ferroviario. 1927	263
CUADRO III. 14 Empresas adjudicatarias de la construcción de material ferroviario. 1929	264
CUADRO III. 15 Resumen de lo percibido de la Caja Ferroviaria por las cuatro grandes	265
CUADRO III. 16 Gastos de la Caja Ferroviaria por kilómetro de red. 1926-1930.....	265
CUADRO III. 17 Ingresos realizados a favor de la Caja Ferroviaria del Estado, 1926-1930 (pesetas)...	266
CUADRO III. 18 Composición del capital en la nueva compañía del Oeste.....	296
CUADRO III. 19 Cargas de la nueva compañía del Oeste	297
CUADRO III. 20 Ingresos de Norte. 1924-1930.....	300
CUADRO III. 21 Costes de Norte. 1924-1930.....	300
CUADRO III. 22 Ingresos de MZA. 1924-1930	301
CUADRO III. 23 Costes de MZA. 1924-1930	301
CUADRO III. 24 Material de la explotación en Norte y MZA 1924-1930	304
CUADRO III. 25 Trabajadores de plantilla de Norte y MZA en 1930	306
CUADRO III. 26 Precio del carbón por tonelada (pesetas) 1923-1930	307
CUADRO III. 27 Consumo de carbón (miles de toneladas).....	307
CUADRO III. 28 Competencia en el tráfico de naranjas para la exportación (toneladas)	309
CUADRO III. 29 La imposible comparación entre los ferrocarriles alemanes y españoles 1924-1930...	312
CUADRO III. 30 Resultados de la explotación de la Reichsbahn (millones de marcos)	312
CUADRO III. 31 Los ferrocarriles italianos y españoles 1924-1930.....	315
CUADRO III. 32 Resultados del Norte francés (millones de francos).....	317
CUADRO III. 33 Resultados de la explotación de las compañías ferroviarias francesas 1925-1929 (millones de francos)	318
CUADRO III. 34 Los ferrocarriles franceses y españoles 1924-1930.....	319
CUADRO III. 35 Los ferrocarriles británicos y españoles 1924-1930.....	324
CUADRO III. 36 Material de tracción de las principales compañías británicas 1923-1930	324
CUADRO III. 37 Vehículos de motor de las empresas ferroviarias para el transporte por carretera	325
CUADRO III. 38 Ingresos procedentes del tráfico de viajeros 1924-1930	325
CUADRO III. 39 Ingresos procedentes del tráfico de mercancías 1924-1930 (se excluye el carbón)	325
CUADRO III. 40 Ingresos procedentes del tráfico de carbón 1924-1930.....	326
CUADRO III. 41 Producción y consumo de carbón en Gran Bretaña 1924-1930 (millones de toneladas)326	
CUADRO III. 42 Costes de la explotación y resultados 1924-1930 (millones de libras).....	327
CUADRO III. 43 Evolución del número de trabajadores en las compañías ferroviarias británicas	328

CAPÍTULO III: GRÁFICOS

GRÁFICO 1. Tráfico de viajeros en Norte, 1923-1930	299
GRÁFICO 2. Tráfico de viajeros en las líneas de MZA, 1923-1930	299
GRÁFICO 3. Tráfico de mercancías en Norte, 1923-1930	302
GRÁFICO 4. Tráfico de mercancías de p. v. En las líneas de MZA, 1923-1930.....	303
GRÁFICO 5. Costes y resultados de la explotación en Norte, 1923-1930.....	305
GRÁFICO 6. Costes y resultados de la explotación en MZA, 1923-1930	306

CAPÍTULO IV: CUADROS

CUADRO IV. 1 Ingresos en Norte 1929-1936.....	344
CUADRO IV. 2 Ingresos en MZA 1929-1936.....	344
CUADRO IV. 3 Principales mercancías transportadas por MZA e ingresos obtenidos (miles de toneladas y de pts.)	347
CUADRO IV. 4 Costes en Norte 1929-1936	348
CUADRO IV. 5 Costes en MZA 1929-1936.....	349
CUADRO IV. 6 Cuenta de explotación de Norte 1929-1936 (millones de pts.).....	350
CUADRO IV. 7 Trabajadores de Norte y MZA en 1932.....	356
CUADRO IV. 8 Número de trabajadores necesarios por cada 100.000 km. Recorridos por los trenes. 1931.....	356
CUADRO IV. 9 Número de trabajadores necesarios por cada 100 millones de unidades de tráfico transportadas. 1931	357
CUADRO IV. 10 Estimación de los costes de la política social y económica (miles de pts.)	357
CUADRO IV. 11 Precio del carbón por tonelada (promedios en pesetas).....	358
CUADRO IV. 12 Carbones consumidos por Norte 1929-1935 (en miles de tn.).....	359
CUADRO IV. 13 Carbones consumidos por MZA 1929-1935 (en miles de tn.)	359
CUADRO IV. 14 Elevaciones del precio de tasa del carbón. Precio por tonelada en pesetas	360
CUADRO IV. 15 Impuestos abonados por las compañías 1929-1935 (pesetas).....	361
CUADRO IV. 16 Distribución del crédito de 90 millones consignado en los presupuestos generales del Estado para obras de mejora y adquisición de material. 1933	388
CUADRO IV. 17 Desglose por servicios de lo recibido por las cuatro grandes	388
CUADRO IV. 18 Gastos efectuados en concepto de mano de obra y material para conservación y reparación de vías y obras. Millones de pesetas	411
CUADRO IV. 19 Aportaciones del Estado, 1928-1934. Pesetas	411
CUADRO IV. 20 Total anticipos y auxilios efectuados por el Estado, 1920-1935	416
CUADRO IV. 21 Total aportaciones realizadas por el Estado, 1920-1935	417
CUADRO IV. 22 Ingresos del tráfico de la compañía de los ferrocarriles Andaluces, 1913-1935.....	429
CUADRO IV. 23 Costes de la explotación de la compañía de los ferrocarriles Andaluces, 1913-1935.....	430
CUADRO IV. 24 Valor de los daños ocasionados por la guerra en Norte y MZA	438
CUADRO IV. 25 Inversiones de equipo en Norte y MZA (millares de pesetas)	453
CUADRO IV. 26 Diferentes estimaciones en el cálculo de la anualidad del rescate. (pesetas)	465
CUADRO IV. 27 Aproximación al significado económico del rescate según la ley de 1941 (pesetas)...	466
CUADRO IV. 28 Los 20 primeros accionistas de MZA por número de depósitos para la junta extraordinaria de 1940.....	470
CUADRO IV. 29 Los 20 primeros accionistas de MZA por número de depósitos para la junta extraordinaria de 1941	471
CUADRO IV. 30 Aproximación al valor del canje de valores ferroviarios por deuda amortizable al 3,5 por 100 (pesetas).....	472
CUADRO IV. 31 Valor de Norte y MZA a precio de mercado (pesetas)	475
CUADRO IV. 32 Índices de Producción Industrial comparados	478
CUADRO IV. 33 Tráfico ferroviario comparado, Alemania-España.....	482
CUADRO IV. 34. Resultados de la explotación del ferrocarril alemán (millones de marcos).....	482
CUADRO IV. 35 Tráfico ferroviario comparado, Italia-España.....	484
CUADRO IV. 36 Resultados de la explotación en los ferrocarriles italianos. (millones de liras).....	484
CUADRO IV. 37 Tráfico ferroviario comparado, Francia-España	491
CUADRO IV. 38 Cuentas simplificadas del Norte francés, 1930-1937. (en millones de francos)	491
CUADRO IV. 39 Tráfico ferroviario comparado, Gran Bretaña-España.....	500
CUADRO IV. 40 Resumen de los resultados de la explotación de las cuatro principales compañías de ferrocarriles británicos. Millones de libras.....	500
CUADRO IV. 41 La lucha contra la carretera en los ferrocarriles británicos, 1935	501

CONCLUSIONES GENERALES: GRÁFICOS

GRÁFICO 1. Evolución del IPI y el transporte de mercancías en Norte y MZA, 1913-1935.....	518
GRÁFICO 2. Evolución de los principales resultados de la explotación en Norte.....	520
GRÁFICO 3. Evolución de los principales resultados de la explotación en MZA.....	520
GRÁFICO 4. Resultados de la explotación por kilómetro de Norte y MZA, 1913-1935.....	522