

LA CONFIGURACIÓN DE LA RED NACIONAL Y LAS GRANDES COMPAÑÍAS FERROVIARIAS: NORTE Y MZA, 1913-1936

Pedro Pablo Ortúñez Goicolea

1. Introducción*

El enunciado propuesto sugiere tres cuestiones diferentes: por un lado la configuración y ordenación de la red ferroviaria española, por otro la posibilidad de conocer algunos momentos de la historia de las que fueron grandes compañías ferroviarias, antes de que naciera RENFE, y principales empresas del país en esos años¹ y, por último, el papel desempeñado por el Estado como regulador del sector.

Mi propósito es relacionar y unir estos aspectos. En este sentido existen al menos, y en un exceso de síntesis, dos aportaciones bibliográficas esenciales². En primer lugar lo publicado por Cordero y Menéndez³, y en segundo término las aportaciones de Tedde de Lorca⁴. El lector interesado deberá acudir a estas referencias. Para este estudio mi propuesta consiste, sobre la base de los trabajos referidos, en comprobar cómo, dado que la red ferroviaria de las grandes compañías varió en muy corta medida a partir de 1900 –tanto en extensión como implantación geográfica–, el Estado buscó obtener mayor rendimiento a la red establecida sin necesidad de ampliar el tendido ferroviario. Desde entonces, el Estado alentó las fusiones, absorciones, unificaciones de empresas y de material⁵. No se construyó; se trató de aprovechar al máximo lo ya existente. Pienso que en buena medida porque las nuevas construcciones formaban parte de la llamada “cuenta de primer establecimiento” y esta debía ser subvencionada por el Estado. Con lo cual el Estado, si quería más red, o subvencionaba su construcción, o se adjudicaba la capacidad para construir nuevas líneas, como hará con el Estatuto de 1924.

Sin embargo, siendo esto así, no deja de llamar la atención que no hubiese nuevas absorciones a partir del final de siglo. En definitiva, se hace preciso conocer cómo se configuró la red ferroviaria durante el siglo XX y hasta la nacionalización de las empresas privadas. Para ello hay que analizar la situación real de estas empresas, pues la legislación respectiva no se entiende fuera del contexto de las dificultades económicas que comenzaron a padecer las compañías ferroviarias con el inicio de la guerra mundial y que desencadenaron las propuestas de reversión de las concesiones al Estado, previo rescate. Es claro que, con este planteamiento, considero las cuestiones de configuración de las redes de Norte y MZA dentro de su propia situación económica y de sus decisiones de expansión, así como dentro del interés del Estado por hacer más eficientes dichas redes y evitar, en la medida de lo posible, soluciones más costosas: subvenciones, anticipos, asunción de concesiones abandonadas o el propio rescate de dichas concesiones.

Durante el siglo XX, salvo en la Dictadura de Primo de Rivera, no se construyó ni completó la estructura arborescente de la red española descrita por Menéndez, tal como muestra el cuadro 1. Tampoco lo harán Norte y MZA en sus líneas, al menos mediante nuevas construcciones. Estas empresas, una vez realizadas a finales de siglo las adquisiciones estudiadas por Tedde, apenas incrementaron el número de kilómetros de su explotación, como se puede apreciar en el cuadro 2, en donde se observa también la fuerte concentración de kilómetros de red existente en las tres grandes, ya a principios del siglo XX.

CUADRO 1. CONSTRUCCIÓN DE LA RED FERROVIARIA EN ESPAÑA

AÑOS	LONGITUD MEDIA ABIERTA (Vía normal)	LONGITUD TOTAL (Vía normal)	LONGITUD MEDIA ABIERTA (Vía estrecha)
1848-1855	55	440	
1856-1865	431	4.750	
1866-1875	108	5.840	18
1876-1885	256	8.400	35
1886-1895	212	10.525	148
1896-1905	80	11.300	64
1906-1915	12	11.424	152
1916-1925	12	11.543	75
1926-1935	71	12.254	19

Fuente: Para las dos primeras columnas, Gómez Mendoza (1989), p. 54. Los datos de vía estrecha proceden de Tortella (1994), p. 108 quien los facilita para cada cinco años y han sido elaborados para poderlos adaptar a la cronología escogida en el cuadro. Para esta última columna los datos del decenio 1926-1935 quedan parcialmente distorsionados al haberse cerrado líneas entre 1930 y 1935.

CUADRO 2. KILÓMETROS DE FERROCARRIL DE LAS TRES GRANDES. 1865-1935

AÑOS	TODA LA RED (2)	NORTE (3)	MZA (4)	ANDALUCES (5)	3+4+5 (6)	PORCENTAJE 6/2
1865	4.756	723	1.228	–	1.951	41,0
1875	5.840	682	1.428	–	2.110	36,1
1885	8.399	1.874	2.672	742	5.288	62,9
1895	10.526	3.656	2.927	1.067	7.650	72,6
1905	11.309	3.681	3.650	1.083	8.414	74,4
1915	11.424	3.681	3.664	1.261	8.606	75,3
1925	11.543	3.681	3.663	1.305	8.649	74,9
1935	12.254	3.803	3.655	1.646	9.104	74,2

Fuente: R. Anes Álvarez (1978), pp. 485-486.

2. El sistema de concesiones: sus problemas

El sistema de concesiones marcará la historia de las empresas ferroviarias. Este comportaba ventajas, pero también inconvenientes, que es necesario recordar para conocer la Historia de las compañías. 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, que se asignaba el propio Estado, de movilizar con rapidez los recursos necesarios para llevar a cabo la construcción y explotación de la red. Por eso trató de captar la financiación capitalista, incluso la exterior. De ahí todos los cauces legales y los privilegios 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 capital y las ayudas a las empresas en los momentos de crisis con las garantías de interés. Esta circunstancia explica, en parte, el hecho de que fuese muy superior el número de obligaciones que el de acciones, al igual que ocurrió en Francia. Esta estrategia no sólo tiene que ver con la preocupación de los propietarios por conservar el control de la compañía, sino también con la mayor facilidad para captar inversiones, al menos en el mercado español, ya que el inversor español estaba muy poco acostumbrado, en las fechas de constitución, a invertir en sectores de elevado riesgo. Entre 1866 y 1880, el cociente acciones/obligaciones era en Norte y MZA de 0,22. Tedde estima que, en total, el capital acciones y obligaciones de las

compañías ferroviarias españolas habrían alcanzado en 1890 los 2.422 millones de pesetas. De esta cantidad, unos 1.000 millones pertenecieron a españoles⁶.

Los problemas de este sistema de concesiones se acentúan cuando se acerca el vencimiento, cuando arrecian las dificultades económicas o cuando no hay libertad para fijar las tarifas. Con mayor motivo cuando, como fue el caso de las empresas concesionarias españolas, coinciden todos ellos al mismo tiempo.

La mayor parte de las concesiones tenían una duración de 99 años, aunque hubo algunas líneas concedidas a perpetuidad. Este hecho ocasionaba un gran abanico de fechas de reversión de las líneas al Estado, dada la variedad de las que explotaba una compañía y los diferentes criterios empleados para computar los plazos. Como las obligaciones tenían como “garantía hipotecaria” los resultados de la explotación de las líneas durante un largo período de tiempo, la proximidad de la fecha de finalización de las concesiones reducía los plazos para amortizar las cargas y hacía imposible a las empresas la adopción de la servidumbre consecuente con esos plazos.

Citaba en segundo lugar el arreciar de las dificultades económicas, pero me referiré a ello de forma exclusiva en el siguiente apartado.

En tercer lugar y respecto al controvertido problema 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 beneficios⁷. Este razonamiento servía en los años en los que el ferrocarril apenas se enfrentó a la competencia de otros transportes, pero resultaba arcaico cuando se desarrollaron los transportes mecánicos por carretera. Las dos grandes se cansaron de repetir en los años treinta que la liberalización para fijar las tarifas traería la rebaja en muchas de ellas, lo cual era condición necesaria para poder competir con la carretera⁸. El Estado autorizó dos aumentos de tarifas con efectos directos sobre los resultados de las compañías: uno a finales de 1918, que significaba un aumento del 15 por 100 sobre las tarifas que se estaban aplicando, no sobre las máximas; y otro en 1934, igual al anterior, pero de muy corta vigencia por el desencadenamiento de la Guerra civil. Previamente, en 1932, se había autorizado un aumento de las tarifas del 3 por 100, cuyos resultados se destinaban íntegros a la mejora de los salarios de los trabajadores.

Si, como ya he dicho siguiendo a Tedde, los procesos de anexión de líneas habían provocado una reducción en los costes medios de explotación de las empresas, cabría pensar que una nueva agrupación, al ocasionar efectos similares, podía ser remedio eficaz para combatir la crisis.

3. Las dificultades de la explotación

Todo lo anterior hace preciso un esbozo de las dificultades económicas a que se enfrentaron las dos grandes compañías ferroviarias. Estas se agravaron con el transcurrir de los años y fueron adquiriendo componentes distintos. El gráfico 1 es continuación del publicado por Tedde⁹ quien contemplaba idéntica variable hasta 1917. Como el propio título indica son resultados de la explotación, es decir, no se contemplan las cargas financieras que pesaron mucho a partir de estos años. 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. Esta representación y las siguientes permiten diferenciar 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 reflejan también los cambios políticos. La primera se correspondería con los años finales de la Restauración y el desarrollo del primer conflicto mundial, con el repunte del final de la guerra. Una época que conecta con el declinar iniciado en 1913, que

se acentuó después a consecuencia de la inflación provocada por la guerra. Mientras los costes de explotación pudieron permanecer bajo el control de las empresas, los problemas no fueron graves; pero cuando la guerra estaba en pleno auge, los costes de explotación se dispararon: en Norte entre 1913 y 1920, estos aumentaron con una tasa de crecimiento anual del 14,0 por 100, mientras que en MZA lo hacían al 17,7 por 100. Entre tanto los productos del tráfico crecían un 8,7 por 100 en Norte y un 8,9 por 100 en MZA. Como se aprecia en el gráfico 4, mientras en Norte los costes financieros crecieron ligeramente en estos años, en MZA se mantuvieron estables, lo cual permitió a sus accionistas participar en reparto de dividendos, en tanto que los de Norte entre 1917 y 1919, no recibieron cantidad alguna¹⁰.

GRÁFICO 1. RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN POR KILÓMETRO DE NORTE Y MZA

La siguiente etapa, que Tedde llamó de institucionalización, comenzaría aproximadamente en 1921 y se prolongaría hasta 1930. Básicamente coincide con la época del *Estatuto ferroviario* y, a partir de 1926, con la financiación de la *Caja Ferroviaria del Estado*. En esta ocasión nuestra mirada debe detenerse, sobre todo, en los gráficos 5 y 6, elaborados a partir de los balances de ambas empresas y en los que se aprecia con claridad la importancia que tuvieron dichos recursos para su crecimiento, se puede decir que sin ellos, estas se hubieran estancado a partir de 1926. En concreto entre 1926 y 1935 el inmovilizado por cuenta de las compañías apenas creció, mientras que el del Estado lo hacía en Norte en un 18,6 por 100 y en MZA al 29,4 por 100. En esta etapa de institucionalización, los productos del tráfico aumentaron con tasas de crecimiento medio anual del 3,1 por 100 en Norte y del 2,7 por 100 en MZA, mucho menos de lo que habían recaudado durante la guerra, pero es que los costes de explotación, aunque las cargas financieras también fuesen mayores, crecieron menos que durante el ciclo anterior, un 3,4 por 100 en Norte y 0,6 por 100 en MZA.

El tercer ciclo se correspondería cronológicamente con los años treinta cuando las compañías se vieron afectadas de manera particular por la crisis económica internacional, la competencia de la carretera y la legislación republicana que llenó de inquietud a las empresas, pues se consideraba hostil a sus intereses. El declinar de MZA fue anterior al de Norte, en 1929 la primera y en 1930 la segunda y también en aquella más profundo, hasta los niveles que Norte había conocido en la crisis de la guerra mundial. Las causas de esta diferencia no están claras. Los cálculos los ofreceré desde 1931, aunque quiero insistir en el desigual comportamiento de las dos durante el año 1930 en los productos del tráfico. En cuanto percibieron lo que ocurría trataron de adoptar medidas para reducir los costes, lo lograron entre 1931 y 1932, pero no lo consiguieron mantener después. Cabría pensar que ya explotaban al menor coste posible en lo que de ellas dependía y todos los esfuerzos procuraron resultados muy limitados. A partir de 1935, se observa una extraña evolución que obedece a las condiciones de explotación durante la guerra (ver gráficos 2 y 3). Entre 1931 y 1935, los productos brutos de Norte se redujeron con una tasa media anual de 1,8 por 100 y los de MZA de 2,4 por 100 y, por lo que se refiere a los costes, mientras Norte los redujo en un 0,8 por 100, en MZA aumentaron levemente en un 1,0 por 100. Ni siquiera el aumento de tarifas de mayo de 1934 logró levantar los recursos de las compañías. De nuevo un análisis más profundo, a través del estudio de la evolución del transporte de mercancías, pondría de manifiesto que el descenso de estas fue continuo desde 1929 en MZA y desde 1930 en Norte –gráficos 7 y 8– y, por tanto, que ese incremento de las tarifas al menos contribuyó a contener la caída de los ingresos aunque se perdiese tráfico. En definitiva la crisis final de las compañías es reflejo, en buena medida pero no exclusivamente, de la crisis más general por la que atravesó la economía española. Como resumen, se podría mostrar el disímil comportamiento de los resultados en tres fases: en la primera, entre 1913 y 1920, se incoan las dificultades de la explotación

por el mayor incremento relativo de los costes que de los productos; en la segunda, entre 1921 y 1930, se agudizaron los problemas como consecuencia de los costes financieros, los problemas de la explotación se transmitieron a la estructura financiera; y, por último, entre 1931 y el inicio de la guerra civil, se sufrieron las consecuencias de las dificultades anteriores, a las que se añadieron las coyunturales del ciclo económico.

GRÁFICO 2. PRODUCTOS DE LA EXPLOTACIÓN EN LAS DOS GRANDES

GRÁFICO 3. COSTES DE EXPLOTACIÓN EN LAS DOS GRANDES

GRÁFICO 4. COSTES FINANCIEROS

GRÁFICO 5. INMOVILIZADO DE NORTE

GRÁFICO 6. INMOVILIZADO DE MZA

GRÁFICO 7. EL TRANSPORTE DE NORTE

GRÁFICO 8. EL TRANSPORTE DE MZA

4. Soluciones aportadas desde la configuración y estructuración de la red

4.1 Los intentos de unión de las dos grandes

En este epígrafe quiero abordar los dos intentos principales de fusión entre Norte y MZA, en 1919 y 1931. En ambos casos Norte buscaba prioritariamente plantar más resistencia al Estado ante sus envites intervencionistas.

En junio de 1919 surge la noticia. En ese año Norte había comenzado a remontar las dificultades por las que había atravesado en los dos años anteriores que le llevaron a no repartir dividendos. Pero fue también la ocasión en la que algunos miembros de esta compañía iniciaron maniobras de aproximación para un entendimiento con MZA. El segundo movimiento se presentó en julio de 1931. En estos dos intentos de fusión la iniciativa partió de Norte y las pegas y negativa de MZA. Los conocimientos sobre esta cuestión son muy limitados dada la escasez de información que facilitan las fuentes y su limitación a las opiniones de MZA y no de Norte.

El año de 1919 reviste un gran interés en 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, Director General de MZA, con idea de llegar con mayor facilidad a la fusión de las dos empresas. Consecuencia de los enormes beneficios que había obtenido el capital vasco durante la guerra europea, en Bilbao se reunieron, según los datos ofrecidos a Maristany, 105.000 acciones Norte en muy pocas manos; estos pretendían absorber la dirección de la compañía y dar la batalla a Faustino Rodríguez San Pedro. Según Vidal, 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 Arceche, Ramón de la Sota, Valentín Ruiz Senén y Julio Sánchez de León e Igual¹¹. Aunque Maristany no precisara quien le había hecho tal proposición, hay que pensar en alguna de estas personas como autoras de este primer acercamiento, 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 fueron 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 (que cayó poco después) con la desertión a última hora de

un grupo de Barcelona y con la ausencia de Urquijo que aportaba 9.000 acciones»¹². A los pocos días de este episodio, fue Roberto Ellisen quien, en nombre de Mauricio Pereire y del Marqués de Comillas, le planteó que estudiase la conveniencia de la fusión de las dos grandes compañías. La cuestión ya se había propuesto 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 cursa 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 ella alguna opinión personal al respecto, en donde deja ver que, de no ser por el contrato que tenían firmado desde 1907, no dudaría en el no a la fusión, pero esto era un lastre pues interesaba conservar buenas relaciones, de la misma opinión fueron en París. Ese contrato, llamado entonces de sindicatura general, se había firmado en 1907 y se mantuvo hasta 1925 y por él se regulaba el transporte combinado. Se trataba de un contrato público pues en ocasiones el Estado tuvo que dirimir entre las partes para reconocer deudas, y consistía en buscar la ruta para el transporte de mercancías que resultase más económica con arreglo a las tarifas legalmente establecidas, cuando existiera esa posibilidad. Ambas empresas reconocían multitud de irregularidades ofreciendo a los remitentes, bajo mano, precios más bajos a los establecidos en las tarifas, aunque en estas prácticas debió prodigarse más Norte. Desconozco los mecanismos que permitieron organizar el 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 resistía a saldar dadas las dificultades de tesorería por las que atravesaba entonces, lo cual alejaba de la fusión. 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, 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»¹³.

En efecto, fue 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. MZA sugirió una enorme diversidad de argumentos en contra de la fusión, la mayor parte volverán a utilizarse 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 no¹⁴. Si ambas compañías 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 ello. Este aspecto me parece básico para entender la diferente actitud de ambas ante la fusión y ante los proyectos de expansión que se estudiarán con posterioridad. Para MZA, 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. Estos principios se verían dificultados con la fusión por el aumento del personal directivo y, además, en Norte no lo tenían bien resuelto como había quedado de manifiesto en la Junta General de 1919¹⁵. Esto por lo que se refería al alto personal, pero respecto a los otros 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, lo cual significaba un considerable aumento de los costes¹⁶. Se exponían otros muchos motivos, grandes y pequeños, que resultaría largo detallar; sirva como ejemplo los costes que generaría la unificación del sentido de la circulación en los tramos de doble vía, puesto que este era opuesto en ambas compañías. Teniendo en cuenta la similitud de los planteamientos entre los dos proyectos, no me detengo en el de 1931. En este último caso, la propuesta la realizó Boix, en representación de todos los Consejos

de Norte, a Maristany «dada la gravedad de las circunstancias que atraviesa el país, y especialmente las grandes compañías ferroviarias»¹⁷.

4.2 Las propuestas desde el Estado

La reducción de los costes de explotación mediante el recurso empleado por las propias compañías en el siglo pasado de ampliar sus redes, constituyó una de las constantes de los diversos proyectos de ordenación ferroviaria surgidos desde el Ministerio de Fomento.

Cambó ocupó esta cartera en unas circunstancias de excepcional importancia para las compañías, dado que los resultados que empezaban a obtener eran negativos. Nos fijamos en Cambó en primer término al tratarse del ministro que se enfrentó por primera vez con un proyecto de ordenación ferroviaria, aunque este nunca llegase al Parlamento. En el escaso tiempo que ocupó esta cartera, le cabe el mérito de haber contribuido de manera decisiva a definir el problema de los ferrocarriles españoles. En su opinión el problema era doble y, en consecuencia, las soluciones también debían tener un doble enfoque. Por un lado había un problema coyuntural, la situación por la que atravesaban entonces las grandes compañías ferroviarias y, por otro, un problema estructural que hundía sus raíces en el sistema de las concesiones¹⁸. Para resolver el primero la solución podía llegar mediante un aumento de las tarifas y para el segundo se requería de estudios de calado, que requerían estabilidad. Al final, siendo Cortina ministro, se aumentaron las tarifas en un 15 por 100, y del proyecto de Cambó no quedó nada, tan sólo sus ideas en la documentación que conservaban las compañías. Muchos extremos había que negociar, pero las relaciones entre Cambó y las compañías fueron cordiales, es posible que, si hubiese habido tiempo, se hubiera llegado al rescate de las concesiones, pues las condiciones económicas que se planteaban resultaban favorables para las empresas. Nunca después volverán a estar tan de acuerdo con los representantes gubernamentales. Ese rescate llevaría consigo primero una agrupación racional de la red ferroviaria y después el arriendo de la explotación de las líneas rescatadas a diversas compañías privadas. El país se dividiría en cuatro zonas: al Norte, Este, Sur y Oeste y su distribución se correspondía, en lo fundamental, con la de las compañías existentes más la nueva división de la zona Este cuya explotación, en aquel momento, compartían Norte y MZA.

En 1922, se presentó un nuevo proyecto de ordenación ferroviaria a cargo de Manuel Argüelles, inspirado en el que elaboró Maura con el concurso de Flores de Lemus y que fue a su vez retomado por la Dictadura de Primo de Rivera. Cuando se hacía su presentación, ya se había introducido algún cambio trascendental en la historia de las empresas de la mano de los anticipos reintegrables para mejorar los salarios de los trabajadores y modernizar el material motor y móvil. El progresivo incremento de las aportaciones estatales trajo consigo los intentos gubernamentales de controlar más de cerca la gestión de las empresas ferroviarias, comenzándose a hablar de regímenes de comunidad o de consorcio en tanto se resolviese la cuestión del rescate.

El proyecto de Argüelles, tras definir la comunidad que existiría entre el Estado y las compañías, atribuía al Consejo Superior Ferroviario, recién creado, la atribución de proponer al gobierno un «nuevo repartimiento de líneas, bien por medio de transferencia del disfrute o de la administración que las entidades interesadas convengan, bien por la vía de rescate...»¹⁹. El resto del proyecto establecía el modo y condiciones en que debía realizarse el rescate de las concesiones, pero, una vez más, está presente esa idea de unificar, de ordenar la red. No se daban más detalles sobre el modo de efectuarlo puesto que eso se delegaba al Consejo Superior Ferroviario.

En septiembre de 1923 tuvo lugar el pronunciamiento del general Primo de Rivera. A partir de entonces se presentan siete años trascendentales para la Historia ferroviaria. La obra legislativa de la Dictadura en esta materia se plasmó en el llamado Estatuto ferroviario de julio de 1924, que fue completado en agosto de 1926. Ya en la base primera del mismo se pedía al Consejo Superior de Ferrocarriles que, en el plazo de un año, presentara al gobierno un plan de agrupación de líneas. Además el Estado se comprometía a promover y facilitar «las fusiones, cesiones, agrupaciones y rescates encaminados a realizar, total o parcialmente, inmediata o sucesivamente, el plan de agrupación»²⁰, mediante la concesión de diversos estímulos y exenciones de carácter fiscal que se concretaban en las disposiciones adicionales²¹. La agrupación era considerada, en la Exposición de motivos del Decreto, base principal para desarrollar la política ferroviaria elaborada en el Estatuto. Allí se decía que, en su resolución, el Consejo sólo debía considerar los intereses públicos y no los de las empresas que cesarían en su papel con las reversiones. En el primer momento el gobierno consideró en firme esta posibilidad, pero después los hechos manifiestan su abandono y, en consecuencia, el olvido del proyecto unificador. El Estatuto, simplificando mucho, preveía que las empresas de activos saneados²², por ejemplo Norte y MZA, debían atravesar por tres estadios llamados transitorio, provisional y definitivo, antes de llegar al rescate de las concesiones, al término de lo cual su situación económica se habría resuelto gracias a las ayudas prestadas por el Estado y, es una hipótesis mía, el rescate podría hacerse a unas compañías de transporte que volvían a ser eficientes y modernizadas en su red y material. Nunca se alcanzó ese período definitivo, ni se cumplieron los pasos que se debían dar en los dos anteriores, principalmente el aumento de las tarifas hasta que estas fueran capaces de sostener por sí mismas la explotación. Con el paso de los años, desde que se pensó el Estatuto, todas estas buenas intenciones del gobierno quedaron olvidadas y reemplazadas por otras más prosaicas: «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»²³. En este sentido las diferencias entre los objetivos de la Dictadura y los de la Segunda República fueron prácticamente inexistentes.

Durante este último período se elaboraron tres proyectos de ordenación ferroviaria diferentes. Sus autores fueron Albornoz, del partido radical-socialista, en 1931; Guerra del Río del partido radical, en 1934 y Lucía de la CEDA, en 1935²⁴. Ninguno de ellos pasó de ser un proyecto de ley y casi todos tuvieron en común, antes o después, el llegar a una agrupación de las líneas. Albornoz proponía algo muy similar a lo previsto en el Estatuto. En primer término encargaba al Consejo Superior la realización de un plan de agrupación de líneas que permitiese reducir todo lo posible el número de compañías. Una vez aprobado ese plan por el gobierno, se invitaría a las compañías que debían reunirse para llevar a cabo fusiones voluntarias que el gobierno facilitaría con exenciones fiscales²⁵.

El proyecto de Guerra del Río fue visto por la bibliografía como un remedo del de Cambó²⁶. En mi opinión no podría decirse tanto; en lo externo quizá sí, pero en el fondo no. Los intereses de las compañías quedaban mucho peor parados en este segundo caso y la prueba está en la reacción en contra de las empresas²⁷. En lo formal sí, dado que se preveía el rescate previo de las concesiones para su posterior agrupación en tres sectores (Norte, Sur y Oeste) y el arriendo. Las diferencias, como se puede deducir, estaban en las condiciones de rescate y en las nulas posibilidades que tenían los antiguos concesionarios de recuperar la explotación de sus líneas en condiciones de arrendatario, cosa que sí ocurría en el de Cambó²⁸. La agrupación de líneas se consideraba una cuestión básica para lograr una explotación racional de la red existente y se pensaba que para llevarla a cabo era necesario el rescate previo.

El tercero de los proyectos se planteaba por parte del Estado como una última oportunidad que se brindaba a las compañías para que pudieran demostrar si realmente eran capaces de seguir explotando la red. Para ello se preveía un período de transición en el que, entre otras medidas, se iría estructurando y racionalizando la red con un criterio de unidad para conseguir que los transportes se realizasen por la ruta

más adecuada desde el punto de vista geográfico y técnico. Una vez más, antes de que pudiera reunirse la comisión de Obras públicas de las Cortes, estas se habían disuelto²⁹.

En mayo de 1936, Velao presentó un proyecto de modificación de la intervención del Estado en las compañías, que no era propiamente de ordenación ferroviaria, contra lo que tradicionalmente se ha venido diciendo. A mi modo de ver, nada hay más lejos de la realidad. Un proyecto de ordenación ferroviaria debía abordar la cuestión del rescate de las concesiones y en este proyecto lo único que se hacía era ampliar la representación del Estado en los Consejos de Administración de las empresas ferroviarias e introducir en ellos a los trabajadores, y además se ampliaba el número de supuestos de incompatibilidad de los consejeros con respecto a la Ley de Prieto de septiembre de 1932. A esta última por cierto nunca se le ha definido como Ley de Ordenación ferroviaria. Es un proyecto de intervención del Estado en las compañías, pero nada más. Por ello el problema que perseguimos no recibía trato en este proyecto³⁰.

4.3 Los proyectos de expansión y estructuración de la red

En este epígrafe trataré sobre las políticas expansivas que desarrollaron las empresas ferroviarias, precisamente en los años de mayor bonanza de resultados; así como otras cuestiones referentes a la estructuración de la red férrea que, aunque más difíciles de clasificar por tratarse de iniciativas estatales, manifiestan las ideas que sobre los problemas de dimensión de las empresas tuvieron las grandes compañías.

Los proyectos de expansión de ambas empresas en este período tuvieron lugar durante los años de la Dictadura, y fueron apoyados por el gobierno para proceder a las fusiones de líneas. La existencia de más planes concretos respecto a otras épocas refleja las posibilidades que tuvo el Consejo Superior para trabajar. Respecto a la política de expansión las decisiones de Norte y de MZA difirieron por completo.

Con fondos de las reservas, Norte adquirió las acciones del Bilbao-Portugalete. Mientras tanto, en el Consejo Superior se recibía una instancia del Alcalde de Orihuela en solicitud de que la línea Murcia a Alicante y Torrevieja, 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»³¹. Esto, que no pasa de ser un ejemplo, sí refleja una actitud de fondo de la compañía, que no deseaba crecer mediante un incremento de las concesiones. 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 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 negociaba para hacerse con el Central de Aragón³². Todas las negociaciones se realizaron dentro del más escrupuloso secreto. Un secreto aunque con filtraciones interesadas puesto que a Valenciano –de los Consejos de MZA y el Central– le llegaron los movimientos que se estaban emprendiendo y porque la prensa se hacía eco de las frecuentes entrevistas que el ministro de Fomento mantenía 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. En 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. 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, 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». Escoriaza 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 1927³³.

Norte pagó unas 1.450 pesetas por cada acción del Central, de valor nominal 500 pesetas. Cantidades que procedían de las reservas constituidas con beneficios no repartidos. Nunca se incorporó las líneas del Central, sino que se trató de una empresa independiente jurídicamente de Norte, pero controlada por los mismos administradores³⁴. Cabría pensar que Norte diversificó así sus inversiones 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 final³⁵. Dentro del ámbito especulativo otro factor que pudiera 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 algunos administradores de MZA, surgió cierta 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 fusionar Andaluces? El Comité de París manifestó su parecer negativo a esta sugerencia que le había sido hecha a Maristany³⁶. MZA veía en esa posibilidad muchos más inconvenientes que ventajas.

Al poco tiempo surgió otra opción, 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) desapareciesen 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, de las ideas que surgieron en ella sobre estructuración de la red ferroviaria nacional. Esta posibilidad debió contribuir en Norte a que pensasen en 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. 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.

Las empresas 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 tildadas de obstruir sus decisiones. Además, y ya en concreto MZA, contemplaron otra serie de circunstancias particulares que podrían hacer necesario pasar por ese aro. Para esta, si Norte aceptaba y ellos no, serían los únicos obstruccionistas, y además se daría mucha ventaja a la competencia. 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. Otra desventaja la constituía el hecho de que «ciertas comarcas estuviesen invadidas por el paludismo», además de atravesar regiones pobres³⁷. Asimismo, 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 poca 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 suponer un serio inconveniente dejar que Norte cogiese toda la red. En el caso de tener que hacerse con la empresa, el modo de que esto 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 todo 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 se asentaba sobre el principio de que dicha estructuración se realizaría en torno 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 compañía³⁸.

En marzo de 1928 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 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 M.Z.O.V., 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.

El proyecto 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 portuguesa y 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 vino del voto particular de los representantes de la delegación de las compañías en el Consejo, puesto que la representación del Estado transformó 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 se dispone de 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»³⁹. Esto ha de tomarse con muchas cautelas, incluso las cifras señaladas, que 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 pesetas.

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 de 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. Para MZA habría otro satélite 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 convencía 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 Oeste⁴⁰. 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 pondrían empresas como MZA, sin ningún afán expansivo en ese momento.

Supongo que fueron este tipo de discrepancias y dificultades, así como la debilidad del régimen, 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 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, pero no definía 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 mediante la adquisición

de líneas en puntos muy diversos para extender 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 el *statu quo*, según había manifestado Coderch a Morales–, lo cual para las grandes no tenía ningún sentido. De 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 sobre los pros y contras que tendría la fusión con Andaluces, pensando sobre todo 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, 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.

Por parte del Estado no existió una idea única 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 trató 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.

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 Oeste⁴¹.

5. Conclusiones

Como ya expusiera Menéndez, la acción estatal fue determinante en el planteamiento de la red, pero no puede despreciarse el influjo que en ello desempeñaron también las compañías, puesto que fueron mediadoras entre la decisión estatal y la realización práctica⁴². Esta idea que servía para los años de la construcción, fue igualmente válida en la vida de las grandes durante el siglo XX. De sus decisiones dependió, en buena medida, la posibilidad de que se hubiese modificado la red nacional de transporte ferroviario, principalmente en cuanto se refería a la explotación de la misma, pero, a lo largo de estos 40 años aproximados, en la adopción de esas decisiones, tuvieron peso algunos otros factores: la consideración de haber alcanzado el tamaño óptimo, la imposibilidad de asumir mayores costes financieros, el temor a los conflictos laborales que podían causar algunas de las soluciones consideradas y el celo para preservar las garantías suficientes de control sobre la propiedad y la gestión de las empresas.

El papel del Estado resultó fundamental, si bien pudiera pensarse que no tuvo completa seguridad sobre la política más acertada a seguir. Existió una decisión nacionalizadora de fondo desde los años de la guerra mundial, pero ante las numerosas dificultades prácticas para su realización, se optó por una ambigua unificación de redes, en donde no estuvo claro si se buscaban fusiones, absorciones o adquisiciones de empresas que conservaran el régimen privado de la explotación, o se apostaba decididamente por un

régimen público. En todo caso la intervención en las dos grandes fue diferente a la que el Estado siguió en otros sectores, en particular durante la Dictadura. La concentración empresarial se había producido antes que en otros sectores y para el paso que faltaba por dar, la adquisición o la fusión de Norte y MZA o de estas con Oeste o Andaluces, hacía falta el consentimiento de aquellas, que no se dio por la falta de voluntad en MZA. En los años de la Dictadura, cuando las condiciones políticas pudieron facilitararlo, fue cuando más cerca estuvo el Estado de lograrlo, pues era voluntad del Rey y de Primo, en la más pura línea regeneracionista, mejorar las infraestructuras. Para conseguir este objetivo en el ferrocarril, se partía de la unificación de la red; otra cuestión era la explotación de la misma, y aquí, tampoco se tuvieron claras las ideas, aunque se puede sostener que, durante el Directorio civil y para el ferrocarril, no existieron soluciones nacionalizadoras o vías nacionalistas para la resolución de los problemas o, al menos, no fueron las únicas. Es presumible que porque el ferrocarril era un sector más maduro, más hecho aunque poco lucrativo como negocio.

BIBLIOGRAFÍA

- ANES ÁLVAREZ, R. (1978), “Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935)”, en M. Artola (dir) (1978), vol. 2, pp. 355-512.
- ARTOLA, M. (1978), “La acción del Estado”, en M. Artola (dir) (1978), vol. 1, pp. 339-453.
- ARTOLA, M. (dir) (1978), *Los Ferrocarriles en España 1844-1943*, dos volúmenes, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.
- 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.
- 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.
- 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.) (1996), pp. 73-90.
- CENDAL BÚRDALO, J. J. (1998), *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.
- COMÍN COMÍN, F. (1987), “La economía española en el período de entreguerras (1919-1935), en J. Nadal, A. Carreras, C. Sudriá (comps.) (1987), pp. 105-149.
- COMÍN COMÍN, F. (1988), *Hacienda y Economía en la España Contemporánea (1800-1936)*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.
- COMÍN COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (eds.) (1996), *La empresa en la Historia de España*, Madrid, Editorial Civitas.
- 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.
- CORDERO, R. y MENÉNDEZ, F. (1978), “El sistema ferroviario español”, en M. Artola (dir) (1978), vol. 1, pp. 161-338.
- GÓMEZ MENDOZA, A.(1982), *Ferrocarriles y Cambio Económico en España (1855-1913): Un enfoque de Nueva Historia Económica*, Madrid, Alianza.
- GÓMEZ MENDOZA, A.(1989), *Ferrocarril, Industria y Mercado en la modernización de España*, Madrid, Espasa Calpe.
- IGLESIAS, A. (1981), “Estado y ferrocarriles, 1914-1941”, en *Los ferrocarriles y el desarrollo económico de Europa Occidental durante el siglo XIX*, Madrid, Gabinete de Información y Relaciones Externas de Renfe, pp. 149-163.
- Junta Superior de Ferrocarriles. Ministerio de Obras Públicas (1940), *Antecedentes y Datos para el estudio del problema ferroviario*, 6 volúmenes, Madrid.
- MATEO del PERAL, D. (1978), “Los orígenes de la política ferroviaria en España”, en M. Artola (dir.) (1978), vol. 1, pp. 29-159.
- MUÑOZ RUBIO, M. (1995), *Renfe (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*, Madrid, Ediciones Luna.
- NADAL OLLER, J. (1975), *El fracaso de la Revolución Industrial en España. 1814-1913*, Barcelona, Ariel.
- NADAL, J., CARRERAS, A. y SUDRIÁ C. (comps.) (1987), *La economía española en el siglo XX: una perspectiva histórica*, Barcelona, Ariel.

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, (1934), *Informe sobre el proyecto de ley de ordenación ferroviaria leído en las Cortes el 21 de mayo de 1934*, Madrid.

ORTÚÑEZ GOICOLEA, P. P. (1997), “Propiedad y control en las empresas ferroviarias españolas: el caso de MZA, 1913-1941”, *VI Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Gerona.

TEDDE de LORCA, P. (1978), “Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)”, en Artola, M. (dir) (1978), vol. 2, pp. 9-354.

TEDDE de LORCA, P. (1996), “La expansión de las grandes compañías ferroviarias españolas: Norte, MZA y Andaluces (1865-1930)”, F. Comín y P. Martín Aceña (eds.) (1996), pp. 265-284.

TORTELLA CASARES, G. (1973), *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, Industria y Ferrocarriles en la España del siglo XIX*, Madrid, Ed. Tecnos.

VIDAL OLIVARES, J. (1996), “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.) (1996), pp. 285-301.

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*, Gerona.

WAIS, F. (1974), *Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Madrid, Editora Nacional.

* Una versión similar fue presentada en el Congreso *150 Años de Historia Ferroviaria*, celebrado en Alicante en octubre de 1998. Agradezco las sugerencias recibidas entonces de Gabriel Tortella, Francisco Comín y Javier Vidal. Más adelante se discutió en el II Encuentro de Historia Económica organizado por la Fundación Universidad de Verano de Castilla y León, donde fue relatado por Rafael Dobado, a este y a los asistentes a dicho seminario, les agradezco las observaciones planteadas. Los errores que aún persisten son de mi exclusiva responsabilidad.

¹ CARRERAS y TAFUNELL (1996), p. 77.

² Prescindo, al considerarlo tema sobradamente conocido, de la discusión historiográfica que se suscitó en los inicios de la Historia Económica sobre el ferrocarril, respecto a la oportunidad de la construcción de la red ferroviaria o la racionalidad de su tendido, guiada y sostenida principalmente por TORTELLA (1973) y NADAL (1975).

³ CORDERO y MENÉNDEZ (1978), pp. 163-338. En resumen, Menéndez opina que la red ferroviaria española se construyó, al menos, obedeciendo a criterios de racionalidad en los costes de construcción. Este criterio dio lugar a una red que, en su origen, adquirió forma arborescente aunque, con el paso del tiempo, debía irse cubriendo constituyendo mallas, momento en el que el usuario alcanzaría el tendido óptimo. La forma de malla es más difícil de encontrar en el tendido ferroviario español, al menos de forma generalizada, y en concreto no se plasma en las redes cubiertas por las dos grandes, donde, salvo excepciones, es más perceptible esa forma de árbol con un grueso tronco del que se desprenden diversas ramas: Norte en la mitad septentrional y MZA en el sur. Menéndez piensa que cuando la infraestructura básica estuvo construida el Estado se preocupó poco de perfeccionarla.

⁴ TEDDE de LORCA, (1978), pp. 45-104 y (1996), pp. 265-284. Examina el proceso de expansión de las grandes compañías ferroviarias sin el que resulta imposible conocer la red que explotaban en estos años, ni sus dimensiones como grandes empresas. Con respecto a Norte aparece perfectamente expuesta

la estrategia que le llevó a dominar la zona septentrional y los principales puertos del Cantábrico y que le hizo estar a punto de lograr el monopolio del tráfico a Francia, impedido por MZA, al igual que la posibilidad, también buscada, de cerrar el litoral mediterráneo por líneas de Norte. Tedde fija como prioridades para MZA, entre 1865-1890, el control de los dos ricos valles del Ebro y Guadalquivir y tres puntos terminales marítimos: en el Mediterráneo septentrional, en el Mediterráneo meridional y en el Atlántico andaluz. A partir de la década de 1890 los responsables de MZA desviaron su mirada hacia la Meseta norte, en buena medida forzados por la estrategia de Norte. Expone tres motivos económicos presentes en estas decisiones de expansión: la competencia por un trayecto, la conveniencia del precio a que se ofrecía la adquisición de empresas menores y, en tercer lugar, la necesidad de lograr una dimensión óptima que permitiera obtener economías de escala y, así, la reducción de los costes medios, lo cual era una necesidad ante unos costes financieros altos y rígidos que provocaron la ausencia de reparto de dividendos.

⁵ Se entiende, como es lógico, que el objetivo fundamental de esa obra legislativa no era el señalado arriba, sino el más genérico de la ordenación ferroviaria, que podía implicar de forma previa el rescate de las concesiones a las compañías.

⁶ TEDDE de LORCA (1978), p. 42 y GÓMEZ MENDOZA (1989), pp. 69-78, admite un promedio de 975 millones.

⁷ 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. 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.

⁸ Así se lo expusieron a Prieto cuando fue ministro de Obras Públicas. El ministro, según las empresas, lo entendió perfectamente, sin embargo no incrementó las tarifas, probablemente por razones políticas.

⁹ TEDDE de LORCA (1996), p. 282. Aunque él representa medias móviles cuatrienales y aquí se efectúa el gráfico con las cifras absolutas de los ingresos del transporte y los costes de explotación.

¹⁰ Los datos proceden de Junta Superior... (1940), t. IV, pp. 12-19. Los que se refieren a los activos, están recogidos de los balances que se presentaban a los accionistas en Junta General.

¹¹ COMÍN, MARTÍN ACEÑA, MUÑOZ y VIDAL (1998), t. 1, p. 318.

¹² Carta de E. Maristany a R. Lisle del comité de París de MZA, 3 de junio de 1919.

¹³ Carta de E. Maristany a R. Lisle, 30 de junio de 1919. Esa carta a que hace referencia Maristany no aparece entre la documentación.

¹⁴ 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.*

¹⁵ Aunque Maristany no lo denominase así, las dificultades que percibía se asemejan a lo que hoy llamamos costes de agencia. Lo estudio con más detalle en ORTÚÑEZ (1997). Aunque nunca se exprese con total claridad, creo que aquí radicarón las verdaderas dificultades para negociar la fusión.

¹⁶ MZA temía a este respecto la desigualdad que existía entre ambas empresas respecto a la edad de jubilación y las consiguientes pensiones, pues mientras en Norte los trabajadores se podían jubilar a los 55 años, en MZA no se permitía hasta los 60.

¹⁷ Carta de Maristany a Lisle del día 31 de julio de 1931, antes de que Albornoz presentase su proyecto de ordenación ferroviaria.

¹⁸ Se trata de una simplificación forzada por los límites. Ya han sido aclaradas las dificultades que se resumen bajo el término concesión y Cambó percibió que las mejoras necesarias al sistema ferroviario,

escapaban por completo de las posibilidades financieras de las empresas, de ahí el anticipo a Norte para la construcción de la rampa de Pajares, veía imposible el tendido de la doble vía o la progresiva sustitución del ancho de vía español por el internacional y, de entre las ideas que con más claridad exponía estaba la de la unificación de las concesiones, necesaria para la reducción de los costes. Esta etapa está muy bien documentada en el Archivo de Renfe.

¹⁹ Base segunda del proyecto presentado por Manuel Argüelles en el Senado el 4 de abril de 1922. Publicado en Junta Superior de Ferrocarriles (1940), t. I, pp. 78-82.

²⁰ Base primera del Estatuto ferroviario, presentado por Antonio Magaz y publicado en Junta Superior... (1940), t. I, pp. 259-280.

²¹ En un cálculo realizado por MZA, se estimaron los costes fiscales que supondría la absorción o la creación de una nueva empresa nacida de la unión de las dos, en 50 o 100 millones respectivamente. Sin esos estímulos y exenciones para las empresas, ni siquiera cabía plantearse ese asunto.

²² Existían varias acepciones para ese concepto, pero la más común era la de entender comprendidas bajo el mismo a aquellas empresas cuyo valor de establecimiento fuera superior a sus deudas. Con ese tipo de empresas el Estado se comprometía a pagar con preferencia los intereses y amortizaciones de sus obligaciones y cargas.

²³ Extracto de la entrevista que el día 1 de febrero de 1929 sostuvieron Morales –presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles– y representantes de Norte y MZA.

²⁴ Si bien la clave no está en el partido de cada uno de los ministros, sino en los gobiernos y grupos parlamentarios en que se apoyaban. Albornoz en 1931 todavía en el gobierno provisional de Azaña y Guerra del Río y Lucía en gobiernos de radicales, en coalición con los cedistas.

²⁵ Junta Superior ... (1940), t. III, pp. 11-17. Artículos 10 y 11 del capítulo primero del proyecto de ley, titulado *Intervención del Estado en la explotación de los ferrocarriles*, presentado al Consejo Superior de Ferrocarriles, octubre de 1931.

²⁶ ARTOLA (1978), p. 440.

²⁷ Oficina de estudios comunes de Norte y MZA (1934). Que no es otra cosa sino la publicación del informe presentado por estas compañías a la información pública abierta por las Cortes sobre el proyecto.

²⁸ Junta Superior... (1940), t. III, pp. 92-98. Proyecto presentado el 21 de junio de 1934 en las Cortes.

²⁹ Junta Superior... (1940), t. III, pp. 198-204, 26 de noviembre de 1935.

³⁰ Junta Superior... (1940), t. III, pp. 232-234, 9 de junio de 1936.

³¹ En Archivo Renfe (AR) “Instancia del alcalde de Orihuela, D. José M^a Payá al Consejo Superior de Ferrocarriles, donde no se ofrecen más detalles de los que he facilitado en el texto, 8 de octubre de 1925.

³² AR “Documentos sobre la adquisición de la compañía Central de Aragón por Norte”. Para no multiplicar las referencias, y salvo advertencia en contrario, lo referido en el texto procede de este expediente. Julio-septiembre de 1926.

³³ 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 en 1933 se abrió esa línea.

³⁴ 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 Arteche, Antonio Valenciano, Barón de Satrústegui, Enrique de Zárata y el Marqués de Caviedes.

³⁵ Cf. Junta Superior...(1940), t. IV, pp. 28-31.

³⁶ 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 opondrán, si bien estudiaron la posibilidad de hacerse con la de Sabero.

³⁷ Para no aumentar el número de referencias, la información de que hago uso en estas líneas se encuentra en “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.

³⁸ Un problema típico de los conflictos entre propiedad y control, sobre el que he tratado con algún detalle en otro trabajo ORTÚÑEZ (1997). Recordaba TEDDE (1996), 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.

³⁹ Carta de R. Coderch a E. Maristany de 28 de mayo de 1928. 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.

⁴⁰ Carta de R. Coderch a Maristany de 22 de septiembre de 1928.

⁴¹ En AR “Expediente sobre los trámites realizados por la compañía ante el ministro de Fomento sobre la estructuración y anexión de líneas a las compañías”. Ahí encontramos 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,...

⁴² MENÉNDEZ (1978), p. 180.