

EL FERROCARRIL: UNO DE LOS ELEMENTOS PROTAGONISTAS DE LA RETÓRICA ANTICOMPETENCIA EN ESPAÑA.

José Luís Malo Guillén.

Begoña Pérez Calle.

Universidad de Zaragoza.

Desde su nacimiento hasta la caída de la Dictadura de Primo de Rivera, en el desarrollo de la vía nacionalista del capitalismo español, el ferrocarril se perfiló como una industria doblemente creadora de riqueza, estimulando por un lado la ya existente e impulsando el desarrollo económico por otro. Sus peculiaridades técnicas, económicas y de mercado la configuran como un monopolio natural, dando lugar a situaciones de competencia imperfecta, ante lo cual los distintos Gobiernos han adoptado distintas soluciones mediante la intervención en mayor o menor grado en el sector. A la vez, en los primeros tiempos de desarrollo de esta industria, se produce el abandono del paradigma clásico basado en la libre competencia, siendo el ferrocarril industria prototipo aquí encajable, lo que derivó, especialmente en España en que este sector se convirtiera en elemento característico de la retórica anticompetencia y de la práctica intervencionista.

Tras realizar un breve seguimiento de las tendencias en el resto de Europa y Estados Unidos, nos centraremos en la evolución del intervencionismo español en el Ferrocarril, que tras un pequeñísimo paréntesis liberal fue continuo, así como en su vinculación con el pensamiento económico y el nuevo papel del Estado en la Economía, comprobando como el sector se materializó como un elemento básico en la gestación y desarrollo del nacionalismo económico, especialmente a comienzos del siglo XX, cuando el regeneracionismo económico pone en marcha un proceso selector de sectores clave en los que basar la recuperación nacional, cobrando un protagonismo especial el Ferrocarril.

Completaremos esta exposición con dos elementos intervencionistas básicos en la teoría y práctica de la explotación industrial: la extorsión a la libre maximización del beneficio tanto vía restricciones en el empleo de recursos (como es el caso del factor carbón) como la fijación de precios (intervencionismo en tarifas). Para ilustrar todos estos argumentos se ahondará en el debate y las posiciones del pensamiento económico en torno al Ferrocarril que se publicitaron en el contexto de la situación económica y financiera general a lo largo de esta época, estableciendo, a través de ello, una clasificación de los argumentos intervencionistas por un lado y de las grandes propuestas para la intervención por otro, permaneciendo como elemento común en la gran mayoría de los argumentos ferroviarios la retórica anticompetencia y la defensa del ideal a perseguir: completar la cadena corporativismo-nacionalización-estatificación, lo que perfilará al Ferrocarril como un sector en el cual se vio especialmente reflejado el pensamiento económico nacionalista.

1. Introducción: ferrocarril y pensamiento económico.

Desde la perspectiva de la teoría económica, el sector del transporte ferroviario no es sólo un simple mercado, como el de cualquier otro bien o servicio existente, sino que cuenta con las suficientes peculiaridades para que desde su origen haya recibido una especial consideración por parte de pensadores, políticos y reformadores. Por un lado, y atendiendo a su demanda, no sólo proporciona un medio privilegiado de facilitar la movilidad de las personas, sino que sobre todo constituye un mecanismo esencial para el comercio de bienes. Este dato, aún más relevante para los tiempos en que no existía el transporte aéreo, supone que el ferrocarril no se limita a prestar servicio a la riqueza preexistente, sino que estimula nueva actividad económica, generando más riqueza en los territorios que atraviesa. Es por ello que constituye una de las infraestructuras que mejor contribuyen al desarrollo económico, fundamentalmente en sus primeras etapas, estructurando mercados cada vez de mayor tamaño y acercando demandantes y oferentes tanto de factores de producción como de bienes de consumo¹.

En relación con la oferta, la singularidad del sector radica en el contraste extremo entre unos cuantiosísimos costes fijos –los relativos al establecimiento de la red- y unos costes variables prácticamente nulos. De acuerdo con la terminología económica actual, cuando esta relación se da, nos encontramos ante un monopolio natural, dado que la eficiencia económica implica la existencia de una única empresa suministrando el servicio, pues hay que tener en cuenta que los elevadísimos costes de primer asentamiento junto con las economías a escala crecientes, eliminan prácticamente la posibilidad de competencia. Sin embargo, dada la dificultad de sustitución por otros medios de transporte alternativos, tal monopolio otorga a la empresa un poder suficiente para reducir el servicio propiciando la elevación artificial de precios. La obtención de beneficios extraordinarios supone un alejamiento considerable de los niveles óptimos deseables. Si hay más de una empresa, es fácil que se llegue a la cartelización. Ante estos fallos de mercado con sus posibles abusos de poder, los distintos Gobiernos han adoptado distintas soluciones, todas ellas encaminadas a proteger al usuario y a potenciar al producto, que enseguida se reveló como altamente necesario para el desarrollo económico de los países.

En el caso de que una empresa ferroviaria pudiese maximizar su beneficio libremente, lo haría creando una función en la cual sus restricciones técnicas vendrían dadas por una producción dependiente de factores fijos y variables, de esta forma intentaría alcanzar la eficiencia económica minimizando los costes generados. Entre los factores variables podemos señalar la relevancia en sus primeras épocas del factor carbón y la imposibilidad en ciertas ocasiones en España de minimizar dichos costes por la restricción de incorporar al proceso productivo los carbones nacionales (más caros y de peor calidad). Con respecto a la fijación de precios, a los que llamaremos tarifas, la intervención estatal impidió, lógicamente, que se formasen los precios derivados del proceso de maximización de beneficios, lo cual a veces convencía a las compañías y a veces no. Así, empresas que eran, de facto, gigantes económicos, no podían crecer más allá de una cierta dimensión, debido a las restricciones a las que estaban sometidas.

¹ Atendiendo a esta característica, incluso el propio Adam Smith aceptaba como excepción que los poderes públicos abandonaran su neutralidad, e intervinieran activamente para favorecer este tipo de proyectos de inversión.

Para finalizar este catálogo de las peculiaridades teóricas del sector, no es posible olvidar que la construcción de una red ferroviaria es un proyecto que requiere tiempo y recursos financieros muy considerables, hasta el punto de que puede ocurrir que la inversión necesaria tenga una relevancia de primer orden dentro del mercado financiero nacional, así como en los de materias primas y bienes de producción. De este modo, la construcción constituye en sí misma un negocio que puede ser incluso más rentable que la explotación de los ferrocarriles. Este factor podría indudablemente distorsionar la toma de decisiones que posteriormente afectarán al desarrollo y viabilidad del sector.

Los puntos anteriores dan testimonio de que el ferrocarril ha planteado y sigue planteando problemas teóricos a la ciencia económica que a su vez tienen una relevancia práctica muy considerable. La plasmación de una nueva economía hacia finales del siglo XIX caracterizada por la emergencia de grandes grupos industriales y la captación de mercados cada vez de superior tamaño fue uno de los motivos para el abandono del paradigma clásico, volcado en la libre competencia. No cabe entonces duda de que este sector fue uno de los primeros en presentar un reto irresoluble a los economistas de la época, así como en inspirar una política económica distinta a la que recomendaban los textos tradicionales. Así surge el objetivo de este trabajo, a medio camino entre la historia de las teorías sobre el monopolio y la de las políticas ferroviarias en España. Ahondaremos en las posiciones que se publicitaron, en los argumentos esbozados y en las medidas solicitadas en torno a los ferrocarriles, pero en el contexto de la situación económica y financiera general. Dado que se adopta esta perspectiva propia del pensamiento económico, quedan fuera de la investigación aspectos de enorme relevancia, como la influencia de intereses concretos y grupos de presión en las decisiones ferroviarias que se llevaron a la práctica, o las circunstancias que rodearon la gestión de las compañías españolas, salvo que indirectamente guardaran relación con el objeto de esta comunicación. Fundamentalmente, la hipótesis que se va a analizar es que las reflexiones acerca del ferrocarril sufrieron algún tipo de evolución, en consonancia con la evolución teórica general, pero sobre todo con los cambios relativos a la política económica. De este modo, la indicada evolución sería en primer lugar un excelente síntoma del nuevo papel asumido por el Estado en el orden económico, pero a la vez uno de los principales puntales que habrían propiciado la asunción de ese papel más activo por parte del sector público. En tal caso, cabría afirmar que la política ferroviaria sería uno de los componentes más dinámicos de la política económica general, con una relevancia incluso superior a su peso respecto a la inversión nacional.

2. Las políticas intervencionistas en Europa y Estados Unidos.

Antes de analizar el caso español, veamos qué políticas se adoptaron en otros países donde el desarrollo ferroviario fue significativo. Es natural que en estos contextos industriales el Estado intervenga, campo que vendrá abonado con más fuerza en España, donde el intervencionismo ya estaba servido.

Las notables ventajas que supuso la adopción del ferrocarril llevaron a los gobiernos a analizar los costes junto con los beneficios sociales y en muchos países se optó por poner esta industria en manos del Estado. Así, en 1890, cuando el ferrocarril ya había realizado un primer notable desarrollo encontramos en Europa dieciséis compañías privadas, trece públicas y dos mixtas, siendo el sistema privado el exclusivo en Gran Bretaña y España así como

dominante en Francia y Rusia e imperante en los Estados Unidos, en Italia encontramos el régimen mixto, en Austria-Hungría domina el público y en Alemania, Bélgica, Suecia y Rumanía podemos decir que el sistema es prácticamente estatal. La evolución a favor de la estatalización fue clara²: en 1906 nos encontramos con un claro aumento de los porcentajes de red en manos de los Estados (salvo Gran Bretaña, Francia, España y Estados Unidos).

Dejando a un lado los países donde los ferrocarriles estuvieron desde el principio prácticamente en manos del Estado, podemos observar intervencionismo presente en aquellos en que la industria estaba en manos privadas, encontrando regulación de la misma incluso en los Estados Unidos.

Así, en Gran Bretaña, los ferrocarriles se planificaron, construyeron y explotaron por empresas privadas hasta su estatalización en 1947, si bien se observa desde el principio clara intervención en esta explotación privada, figurando la industria ferroviaria como elemento central en muchos debates parlamentarios de los distintos gobiernos, preocupados por el poder monopolístico potencial que podían ejercer las compañías ferroviarias (Gouvirsh (1999), pág. 57), aprobando por ello, ya desde 1839, legislaciones reguladoras del sector.

En los Estados Unidos el ferrocarril desempeñó un papel fundamental. Por sus condiciones físicas y demográficas, en los 125 años que siguieron a la independencia, la ocupación de las tierras de esta nación en expansión los medios de transporte y comunicación eran tarea urgente a la que se debía hacer frente, por eso, a pesar del fuerte y tradicional peso de la empresa privada frente a la intervención del Estado en este país, en el caso del ferrocarril, la financiación y subvenciones en forma de tierras por parte del Gobierno serían importantes³, procediendo el resto de manos privadas. Los ferrocarriles estuvieron enseguida en el centro de los debates políticos a causa de tarifas, prácticas monopolísticas discriminatorias, pactos entre compañías, lo que llevó a dicha industria a convertirse en la primera sujeta a regulación.

En Francia, el sistema, aunque inspirado en el británico, presenta un régimen especial de explotación basado en tres principios fundamentales (Merger, (1999), pág. 65): concesión de líneas por 99 años, creación de grandes redes favorecidas por un monopolio de explotación y garantía de interés sobre el capital concedido por el Estado. Esta situación fue testigo de muchos debates entre defensores y detractores de las compañías privadas, hasta la estatalización de las redes en 1937.

La política ferroviaria italiana presentó su propia versión en cada Estado antes de la nacionalización: así, el Piamonte escogió una mezcla público-privado y dejó la inversión a las compañías pero sin renunciar a dirigir las líneas a través de concesiones, la Toscana adoptó el sistema privado, atrayendo al capital extranjero, Nápoles tomó el ferrocarril como un juguete del rey, etc... (Giuntini, (1999), pág. 84). Así, una de las primeras preocupaciones que adoptó el Estado italiano unificado fue la construcción de una red de infraestructuras, donde las férreas cobrarían especial protagonismo y en 1865 se puso en funcionamiento la nueva organización de esta desordenada industria, reduciéndose las decenas de compañías privadas a menudo en ruinas a unas pocas financieramente más fuertes mientras el Estado, para quien el

² El estudio de Carreras (1999) vincula además la iniciativa pública con la construcción nacional y estatal en países desafiados militarmente y/o humillados.

³ alcanzando en 1860 el 25% del total de inversiones.

ferrocarril era un instrumento de fuerte carácter político, construye muchos kilómetros de redes. Permanece así un sistema mixto, hasta llegar a la estatalización de 1905.

3. El ferrocarril en España: marco político económico contra la libertad de mercado.

En este apartado realizaremos un seguimiento del nacimiento y desarrollo del ferrocarril hasta la caída de la Dictadura de Primo de Rivera centrado exclusivamente en la evolución político-económica del sector dentro de la propia evolución nacional y en la descriptiva teórica y práctica del desarrollo del intervencionismo y las restricciones al libre mercado.

3.1. La retórica pro intervención y anticompetencia durante el siglo XIX.

Tras las primeras concesiones de 1829 a 1844 de líneas de pequeña longitud, resueltas sobre la marcha y objeto cada una de ellas de un Real Privilegio que establecía sus bases, es la solicitud de la primera línea de gran recorrido (Madrid-Cádiz), la que lleva al gobierno a encargar a la Dirección General de Caminos, Canales y Puertos la redacción de unas Bases generales de regulación de esta industria, a la que hasta entonces no se le había prestado atención como posible servicio público sino como sistema de explotación industrial. Por esto se nombra una Comisión (formada por el inspector general Juan Subercase y los ingenieros primeros Calixto Santacruz y José Subercase) que elabora el famoso Informe de dos de noviembre de 1844, de gran interés en el tema que nos ocupa por sus posturas intervencionistas y antimonopolio.

El Informe aboga por regular la libertad de mercado, siendo lo ideal la estatalización que conseguiría que las personas y mercancías puedan transportarse con el mínimo precio posible, dando sitio a la empresa privada únicamente si el Estado decide por cualquier motivo no construir las líneas, y en cualquier caso, con control Estatal por parte del Estado con el fin de evitar los abusos que podrían generarse. En el espíritu del informe se aprecia claramente la postura estatista también como fórmula antimonopolio (doble monopolio además, pues no solo se eliminan competidores en la propia industria sino en las sustitutivas), y en segunda instancia la regulación estatal, vía control de tarifas, si los ferrocarriles son explotados por compañías privadas.

A pesar de que el informe gozó de gran prestigio años más tarde, siendo famosos los elogios que hicieron él profesionales de la talla de Francisco Cambó en 1918 o Emilio Ortuño en 1923, en el momento de su elaboración, la Real Orden de 1844 se basó en él pero se separó de su espíritu fundamental (Izquierdo, (2000), p. 51), autorizando a la ejecución de los ferrocarriles por cuenta del Estado, sistema en el que las concesiones deberían otorgarse si el peticionario fuese “sujeto de reconocido arraigo” y ofreciese suficientes garantías para el Gobierno, lo que llevó a veintiuna concesiones ferroviarias, reservándose el Gobierno la facultad de adquirir la propiedad del camino. Surgió un movimiento especulativo con respecto a esta industria que desembocó en resultados poco rentables, con lo cual se paralizaron las solicitudes de concesiones en 1846.

La inestabilidad política que acompañó al fin de la década moderada impidió que saliese adelante un Proyecto de Bravo Murillo, en 1848, fiel al Informe Subercase; lo mismo ocurre con otro de Seijas Lozano en 1850 que también seguía la línea anterior, -en ninguno de estos

dos proyectos se contemplaba la estatalización, aunque sí un intervencionismo activo, unido a ciertas condiciones favorables en cuanto a la garantía de intereses para las empresas-; de nuevo se repiten los hechos en 1853 con el Proyecto de Reinoso, de corte estatalista, partidario de que el Estado construya el ferrocarril, y fuertemente intervencionista en caso contrario, eliminando las concesiones provisionales y estableciendo un sistema de licitación pública⁴. El caos reinante, al haberse aprobado mientras tanto el Proyecto de Seijas Lozano con carácter provisional, llevó a una verdadera marabunta de empresas solicitantes de ayudas que desencadenó una lucha parlamentaria por la cual llegaron a cerrarse las cortes, generándose grandes escándalos financieros alrededor del ferrocarril. Por el Real Decreto de 29 de abril de 1853 se plantea revisar y poner orden en la situación, pero las protestas que genera este Real Decreto hacen que otro de 7 de agosto retroceda el planteamiento.

Llegamos así al Gobierno del Bienio Progresista, de 1854 a 1856, donde se aprueba la Ley General de Ferrocarriles el 3 de junio de 1855, poniendo fin al desorden y gracias a la cual se produce un gran desarrollo ferroviario. Esta Ley, en la que observamos claros argumentos en contra de la libertad de mercado con el fin de proteger a un sector clave, conserva los principios del Informe de 1844, distingue y clasifica por un lado líneas de servicio particular y por otro de servicio general (de utilidad general, consideradas bienes públicos), permitiendo únicamente la construcción de estas últimas a las empresas privadas si el Gobierno renuncia a hacerlo. De la misma forma, guarda para sí la posibilidad de explotar el ferrocarril aludiendo a los intereses públicos, lo que es un claro argumento intervencionista del nacionalismo español. (Fraile (1998), p. 39)

El mismo argumento aparece implícito en la forma de adjudicación de las líneas de servicio general, que se subvencionaban y adjudicaban por subasta pública, revisándose las tarifas cada cinco años, a lo que añadimos que después de la Ley, el Pliego de condiciones de 1856 contempló la posible estatalización (rescate de las líneas por el Estado), siempre que fuese por causa de utilidad pública, los resultados gracias a esta Ley fueron favorables, abriéndose al público 4.900 kilómetros.

A partir de 1868, con el Gobierno Provisional, observamos un giro hacia el liberalismo en relación con lo vivido hasta entonces en todos los sectores, aunque de corta duración. Las ideas de la Escuela Economista⁵ sobre drástica reducción de actividades económicas desempeñadas por el Estado (como el caso de obras públicas) se ven reflejadas en la legislación ferroviaria. El Decreto de 14 de noviembre de 1868, después reconocido como Ley, es una muestra clara, en el texto se alude a que las líneas realmente están monopolizadas por el Estado (las concesiones para ellos habían maquillado esta auténtica situación), siendo dicho monopolio del Estado un mal. El ferrocarril dejaba de ser un servicio público para convertirse en una industria particular, siendo la única misión del Estado garantizar la libertad

⁴ Tengamos en cuenta que el Ministerio de Fomento se acaba de crear en 1851 y en 1853 Juan Subercase es el Director General de Obras Públicas

⁵ Esta escuela, cuyos miembros además ocuparon puestos claves del Gobierno, fue liderada por Laureano Figuerola, sus programas de reforma fueron desarrollados de 1868 a 1970, aunque ya habían sido madurados por sus miembros años antes y correspondían a un pensamiento reformador (Malo y Sánchez, (2000), p. XX) que debe considerarse como término de referencia para entender el significado de la economía clásica en España y sus críticas, su objetivo era instaurar un sistema económico liberal que en España no existía.

de todos y el Derecho común, privándosele de la posibilidad de construir y explotar ferrocarriles que serían entregados a perpetuidad a la iniciativa privada.

Pero ni siquiera en este momento podemos hablar de absoluta libertad, pues el Estado se reserva intervenir en las obras que afectan al Dominio público admitiendo expropiaciones y posibilidad de dotar de personalidad jurídica a provincias y municipios. Además, el 2 de julio de 1870 se aprobó una Ley que autorizaba al Gobierno para otorgar la concesión de varias líneas y que en lugar de completar el Decreto-Ley anterior, contradecía parte de sus principios, dando al Estado un papel claramente interventor en el proceso. Hay que decir que poco efecto tuvieron los planteamientos liberales en estos momentos de agitación política, de hecho el resultado final fue poco fructífero para el país, con sólo 380 kilómetros abiertos.

Tras el empuje liberal de los sesenta y la experiencia democrática que sigue a la Revolución del 68, se asiste al ocaso del periodo liberal. Durante el reinado de Alfonso XII (1875-1885) y la regencia de Maria Cristina (1885-1902) la Restauración trata de volver a cosas como la defensa de la propiedad y orden social tradicional, abanderando un liberalismo “a mitad de camino entre la actitud represiva de los moderados históricos y la devoción integral que los hombres del sexenio profesarán a las libertades formales” (Jover y Gómez-Ferrer (2001), p. 315), el segundo motor del cambio está constituido por el mundo de los negocios y de los grandes intereses económicos.

La vida política estaba basada en el sistema bipartidista de alternancia de partidos: los conservadores gobernarán en los periodos 1875-1881, 1884-1885, y los liberales en 1881-1884, 1885-1890. Durante el intermedio conservador de Cánovas, 1884-85, se observa una notable rigidez y represión con respecto al resto de la década. En 1885, constituyéndose el Partido Liberal como tal, el binomio Constitución de 1876-Principios de 1869 (ya durante la regencia de Maria Cristina) presidirá el quinquenio. Hay que añadir que la Constitución de 1876, realmente ecléctica, expresaba el consenso existente entre un muy amplio sector de la clase política del momento, lo que pudo ser clave para su excepcional duración (dio un poder efectivo a la Corona, que no desaparecería hasta 1931). Tras la figura de los grandes protagonistas de la vida política se encontraba la fuerza decisiva de unos grandes intereses: los grandes terratenientes, la burguesía financiera, los industriales catalanes, los ferreteros vascos, los bodegueros andaluces, ... cuyos objetivos eran mantener unas estructuras socioeconómicas centradas en la intangibilidad de la propiedad agraria, en la “libertad” de industria.

Las críticas reformistas a cargo de los políticos del Gobierno, bajo el liderazgo de Cánovas propugnaban un Estado liberal en el cual estaba legitimado el intervencionismo, tanto en materia social como en comercial a favor de la industria y agricultura nacionales. La Restauración consolida otra vez el concepto de lo público en amplios sectores económicos, la tendencia general del Estado a la intervención en la vida económica se manifiesta progresivamente, hasta acabar estableciendo un complejo sistema de intervención administrativa. La industria ferroviaria es claro reflejo de ello: en la Ley de Ferrocarriles de 1877, en línea con la de 1855 y en vigor hasta 1918, el intervencionismo es patente en aspectos como el control y vigilancia del servicio y las tarifas, así como la estatalización en la que desembocarán las concesiones una vez pasado el plazo correspondiente. Esta Ley aclara que las concesiones nunca se han de entender como un monopolio privado con tolerancia

estatal, que unido al rescate de las líneas a favor del Estado en que terminará la situación, como reza el artículo 23, nos muestra un tópico de la retórica anticompetencia española: evitemos la competencia y los monopolios creando monopolios estatales, (Fraile (1998), p. 109). No triunfaría la estatalización absoluta del ferrocarril, sino que la política ferroviaria tendría que ser un reflejo de la política general: argumentos anticompetencia que esconden una manipulación de la industria ferroviaria por grupos favorecidos, muestra de la realidad de la época. Es un ferrocarril prácticamente cartelizado, un mercado dividido perfectamente de forma que no puedan competir unas compañías con otras.

A esto hay que añadir un aspecto importantísimo: la política arancelaria. La situación del comercio externo gracias al libre comercio al que había llevado el arancel Figuerola de 1869, se modifica claramente al suspender la aplicación de su Base quinta (por la que el arancel sería inferior al 15%) en 1876, comenzando una etapa de proteccionismo, que se hará más fuerte con el arancel de 1891 y aún más con el de 1906. Este proteccionismo es un aspecto característico de la política española, altamente ligado con el tema que tratamos, además de un paso previo e imprescindible, y calificado como “el primer proceso retórico para suprimir la competencia interna” (Fraile (1998), p. 49).

Económicamente, en este momento, los ferrocarriles viven una etapa de prosperidad que coincide con el periodo de recuperación económica nacional, pero la crisis agrícola de 1882 se extiende a otros sectores complementarios, lo que provoca un descenso preocupante en la actividad a partir de 1885; con el aumento de las cargas financieras las compañías disminuyen e incluso suprimen a veces los dividendos, la depresión se extiende hasta finales del siglo XIX y principios del XX.

3.2. El siglo XX. La consolidación del capitalismo nacionalista y su relación con los nuevos problemas ferroviarios.

Desde 1902, con la subida al trono de Alfonso XIII, se aprecia, a pesar de continuar con el régimen de la Restauración, un ambiente diferente. La catástrofe del 98 lleva a un afán mucho más fuerte de regeneración y modernización. Aunque continúa la función directiva de los dos grandes partidos, la presencia de nuevas fuerzas en el panorama político hará cada vez más difícil la misión que les corresponde. Además hay un cambio en personas que afectará a la continuidad del sistema: a las dos figuras únicas e indiscutibles de Cánovas y Sagasta sucede un grupo relativamente nutrido de políticos modernos entre los que es más difícil imponer autoridad de líder (a pesar de la talla de hombres como Maura o Canalejas).

A la vez se aprecia una pequeña recuperación económica aunque paralelamente, en el sector del ferrocarril, se plantea lo que después, con la guerra de 1914, se llamará el “problema ferroviario”: el aumento de la industria siderúrgica y textil lleva a un aumento del tráfico para el que la infraestructura no está preparada⁶, generándose así, desde 1904, una crisis al no poder responder los ferrocarriles españoles en cuanto a capacidad de transporte a la demanda de viajeros y mercancías.

⁶ A lo que también influía el hecho de que desde 1877 hasta 1918, el Gobierno, en lugar de potenciar las redes generales se había dedicado a promover la construcción de ferrocarriles secundarios y estratégicos.

Mientras tanto, los buenos resultados de las compañías llevan a que la opinión pública reclame una rebaja en tarifas, por lo que el gobierno procede a dicha revisión, revisión que, a pesar de una Orden de 1900 y un Real Decreto de 1905, no puede llevarse a cabo de manera satisfactoria si no es pactando directamente con las empresas ferroviarias, desde la cartelización de facto⁷ que subyace a este mercado. A tal efecto se convocó la Conferencia Ferroviaria de 1905, sobre la que volveremos más adelante.

El pensamiento económico nacionalista, aspiración principal de los grupos de poder predominantes, perfectamente divisado desde el Real Decreto de 21 de diciembre de 1900, donde se imponía que solo podrían ser licitadoras de concesiones las Compañías españolas, (hasta ahora la mayoría estaban constituidas con capital francés) vive su momento de gloria durante la Primera Guerra mundial, cuando asistimos a un reforzamiento de sus puntos esenciales. Sus referencias básicas fueron (García Delgado (1973), pp. 326-360):

- a) El reforzamiento de las posiciones nacionalistas: lo podemos observar especialmente desde 1914, al multiplicarse las publicaciones donde se defiende esto.
- b) La retórica contra la desnacionalización: es obligatorio el “reconquistar” el control de las principales actividades económicas en manos de la inversión extranjera⁸.
- c) La nueva relación entre las fuerzas oligarquía-burguesía: se generan ciertas contradicciones entre la nueva burguesía industrial ascendente y la oligarquía tradicional que terminará con un compromiso a nuevo nivel entre ambos grupos.
- d) El ideal autárquico: reivindicando un mercado nacional cerrado y protegido, que culminará con el Arancel definitivo de 1922⁹.
- e) La definición de un nuevo papel del Estado en la vida económica nacional (demandando una mayor intervención estatal).

El ferrocarril sería un sector sobre el cual especialmente se vería reflejado el pensamiento económico nacionalista en el camino que seguiría a partir de este momento. A ello hay que añadir un hecho al que normalmente sólo se le ha encontrado trascendencia económica, y sin embargo consideramos que también la tiene política: durante la guerra europea las grandes líneas tenían insuficiente capacidad de transporte, con su correspondiente dificultad en aprovisionamientos. La situación económica ferroviaria pasó en 1915 por una quiebra de abastecimiento de carbón a sus depósitos de la red, así como de materias primas y los gastos de explotación aumentaron más que los ingresos, dejando de ser satisfactorios los resultados (Waiss (1974), p. 619) agravándose el problema en 1916 con la huelga de personal. En 1917 hubo insuficiencia de productos con evidente escasez de tarifas, además el servicio demandaba inversiones en infraestructura mientras se iba acercando el fin del plazo de disfrute de las concesiones. A pesar de que los Gobiernos se sucedían sin tratar el problema de frente, consideramos que se estaba fraguando una nueva tendencia proteccionista, basada en un criterio de prudencia política, materializada en el sector ferroviario y originada por la guerra: el ferrocarril, que ya es una industria necesaria y vital para la riqueza nacional no

⁷ Efectivamente se había llegado a dicha cartelización, con gran poder de las empresas Norte y MZA, que junto a los Andaluces dominan el mercado, poseyendo el 60%.

⁸ A partir de 1914, con la depreciación del franco, la adquisición de capital por los españoles fue una tendencia creciente, hasta llegar al Estatuto Ferroviario de 1924.

⁹ La imposición de la autarquía será un campo de cultivo para las colusiones domésticas y facilitará la cartelización y corporativismo de la economía española durante la mayor parte del siglo XX, lo que de otra forma hubiera sido impensable.

puede ser sensible a los peligros externos, no puede hacer depender sus niveles de producción de conflictos exteriores ni arriesgarse a quiebras en abastecimientos.

Tras el Gobierno de 1917, que no adoptó solución que encauzase el tema, el 21 de marzo de 1918, Alfonso XIII nombra un Gobierno Nacional presidido por Maura y con Cambó en la Cartera de Fomento, de gran preparación en cuanto a ferrocarriles, con ideas nacionalizadoras y estatificadoras. Durante sus ocho meses de Ministro de Fomento realizó un proyecto de rescate que no dio tiempo a ser aprobado por las Cortes, porque el Gobierno se disolvió a los ocho meses. Fue un defensor absoluto del intervencionismo estatal, su concepto de intervencionismo tenía más amplia acepción de lo normal en la época, planteándolo en términos de coordinación y armonía entre el interés privado y el público. Para Cambó, el rescate con la posterior administración directa por el Estado es la solución ideal, pero desde el punto de vista teórico, sin embargo en la realidad explotar directamente el Estado podría ser un fracaso, indicando como solución adecuada en términos de realidad económica el rescate de las grandes líneas y la posterior concesión de la explotación a diversas compañías, en régimen de maximización de beneficios. Es decir, admite la libertad empresarial en la gestión dentro del intervencionismo, con estatificación de la infraestructura:

En opinión de Izquierdo, “su proyecto de rescate y nacionalización, más bien estatificación, de la red de ferrocarriles fue de gran importancia para el futuro de la política ferroviaria (...) constituyó el primer intento serio que se llevaba a la práctica”, (Izquierdo (2000), p. 48).

Tras el mandato de Cambó, seguido por el del Marqués de Cortina y el de La Cierva llegamos a 1921, momento en que en el país se ha consolidado, desde los grupos de poder, el ideal autárquico, junto con las tendencias intervencionistas. En esta época podemos decir que se ha perfilado la vía nacionalista del capitalismo español, a lo que añadimos la crisis grave que se generaliza de 1920 a 1923 en ramas complementarias al negocio ferroviario, añadiendo la disminución de constitución de empresas, el encarecimiento de la vida y las dificultades bancarias.

El 8 de marzo de 1921 asesinan a Eduardo Dato y pasa a ser Ministro de Fomento Juan de La Cierva, que en mayo de 1921 presenta el Proyecto de Ley sobre Transportes, Obras Públicas y Fomento de la Riqueza Nacional, en que por primera vez se define la fórmula del consorcio Estado-Compañías, creando el Consejo Superior de Ferrocarriles, lo que genera los ataques de Maura y Cambó. El Gobierno cae en julio sin haberse puesto el Proyecto en marcha, entrando otro Gobierno Nacional presidido por Maura, quien encargó a Flores de Lemus un plan alternativo que circuló con el título de *Ordenación Ferroviaria* (texto que se promulgaría como obra del Directorio Militar de 1924) armonizando puntos de vista de Cambó y La Cierva y que mantuvo la idea del Consorcio Estado-Compañías, aunque con condiciones más atractivas, si bien las compañías no se mostraban conformes. El Proyecto queda en la Comisión del Congreso que lo estudiaba hasta que tras crear el Consejo Superior Ferroviario en 1922, con un nuevo cambio de gobierno, Argüelles o hace suyo y lo manda a las Cortes el 4 de abril, pero la inestabilidad política lo deja en el olvido sin aprobar.

En septiembre de 1923, sin haberse aprobado aún el Consejo Superior Ferroviario (en las Cortes desde el 4 de abril), se establece el Directorio Militar tras el Golpe de Estado de Miguel Primo de Rivera. El Directorio abre un periodo de información pública, nombrando

una ponencia para tratar el tema de orientación nacionalización, intervención del Estado llegando incluso al rescate; este proyecto se terminó de redactar en enero de 1924 y tras informe favorable del Consejo Superior de Ferrocarriles (nuevo nombre del Consejo Superior Ferroviario) se aprobó, era el Estatuto Ferroviario de 12 de julio de 1924. Este Estatuto puede definirse de realidad intervencionista y de fin estatalista: el Estado aportaría capital para mejorar las redes, se aceptaría el criterio de que el ferrocarril deberá ser pagado por la tarifa, y se prepararía nueva legislación con las normas correspondientes para un posterior rescate de las líneas por el Estado.

Comprobamos claramente como la tendencia al corporativismo iniciada durante los gobiernos de Maura, cristalizó durante la dictadura de Primo de Rivera, como afirma García-Delgado: “la elevada protección conduce al intervencionismo y una particular consagración institucional de éste es el corporativismo de la Dictadura” (García-Delgado (1984), p.128). Verdaderamente, con el argumento de que el gobierno partía de un sistema ferroviario desbarajustado comenzó la intervención, al amparo de la estricta defensa de la necesidad de la gestión pública ferroviaria, y contra el que las compañías clamaron con una argumentación notablemente superficial, iniciándose así un proceso de estatificación de los ferrocarriles.

Pero tras la caída de la Dictadura, el Gobierno de Dámaso Berenguer redacta un nuevo Proyecto que rompe con dicho Estatuto, prorrogando las Concesiones, lo que representaba la continuidad de las Compañías. También se descartó y se pensó en otro proyecto distinto, apoyado en el Estatuto de 1924, pero otros problemas políticos impidieron que el Gobierno continuara, poniendo el tema de los Ferrocarriles sin resolver en manos de la Segunda República.

Los ferrocarriles en España habían tomado ya una dirección única y sin retroceso. Tras la culminación de la política ferroviaria en el corporativismo de la Dictadura de Primo de Rivera, esta desembocaría, después de cierta pausa relativa del discurso fomentístico contra la competencia de los años 1930, en la estatalización de la posguerra.

4. El intervencionismo en la maximización de los beneficios

Una de las vías teóricas de la política intervencionista en el libre mercado es la regulación de las empresas limitando sus objetivos optimizadores, es decir, sus minimizaciones en costes o su fijación del precio de máximo beneficio. La segunda medida ha sido especialmente empleada por las autoridades económicas para evitar los fallos de mercados que conlleva la existencia de monopolios o empresas de competencia imperfecta en general. En España, además, la intervención en minimización de costes también existió, limitando la acción de los empresarios en el mercado de factores, con el entorpecimiento en el alcance de eficiencia que conlleva.

4.1. Intervencionismo en costes. Las restricciones al libre empleo de factores productivos: el caso del carbón.

El estudio del empleo del factor carbón es otro parámetro muy útil a la hora de observar el camino de antilibertad de mercado en España materializado en la industria ferroviaria. El carbón fue un factor productivo de vital importancia, puesto que era preciso no solo como

combustible, sino también empleado por los hornos de fundición encargados de laminar carriles y accesorios de vía para el tendido de la red. En un principio, al permitir la Ley de 1855 la importación de hulla libre de derechos, la compra de carbones extranjeros, especialmente británicos, fue notable.

Con respecto a la compra de factores productivos, de 1875 a 1884 el consumo de combustible, además, presenta un fuerte crecimiento, de 1885 a 1894, si bien el consumo permanece estacionario, coincidiendo con la recesión general económica, las importaciones satisfacen más de la mitad de la demanda doméstica. Esta situación cambia a principios del nuevo siglo, produciéndose un fuerte aumento en consumo de carbón nacional tras la adopción de la política proteccionista de finales del siglo XIX, pero el carbón español era caro y de mala calidad, puesto que no se beneficiaba de las economías de escala ni fletes baratos del inglés, así, de 1895 a 1904 subió la producción de hulla nacional más que las importaciones, prologándose esta situación hasta 1913 (Gómez-Mendoza (1982), pp. 157-160)

Al proceso de incorporación a la producción de hulla nacional habían contribuido por un lado el proteccionismo, la depreciación de la peseta y la construcción de líneas férreas carboneras que facilitaban el tráfico del mercado interior, y por otro la intención a la que aludíamos antes de que esta industria no fuese sensible a los peligros originados por problemas y conflictos externos. Esta situación supuso un aumento en costes para los consumidores de carbón, lo que sufrieron claramente las compañías ferroviarias, así que las principales (MZA, Norte y Andaluces) buscaron su solución adquiriendo minas en propiedad con el fin de conseguir remunerar el factor carbón según su coste de producción y asegurar además un suministro continuo. Lógicamente estamos encontrando aquí una situación anómala en la minimización de costes implícita en cualquier proceso productivo: bien la restricción de emplear un combustible nacional más caro, bien el empleo del mismo siendo previamente producido por la misma empresa harían inaplicable el principio de la demanda general del carbón en el mercado de factores (que sería el ingreso marginal que reporta su productividad marginal).

4.2. El intervencionismo en fijación del precio de máximo beneficio: el asunto de las tarifas.

Si bien el control de los precios o tarifas fue una herramienta básica de intervención en esta industria¹⁰, la doctrina tarifaria fue inalterable en España, salvo la excepción de total libertad durante el periodo 1868-1873. Podemos afirmar que el Informe Subercase, con su principio de la tarifa máxima, destinada a garantizar al país frente al objetivo “egoísta” de obtención de beneficios de las compañías privadas (Artola, (1978), p. 391), fue el responsable directo de que el Gobierno no pudiese llevar a cabo revisiones tarifarias en el siglo XIX y parte del XX, sólo planteándose rebajas. Aún así, los precios resultantes fueron menores a los de cualquier otro sistema de transporte. Conforme se otorgaban las concesiones, sus pliegos particulares establecían el límite tarifario entre el 12 y el 15% del capital (sin precisar el capital base para realizar el cálculo).

¹⁰ La prohibición de aplicar los precios resultantes de la maximización del beneficio, imponiendo en su lugar otros que cubran costes, sigan la regla competitiva, etc... es un mecanismo clásico de regulación de cualquier empresa en competencia imperfecta con el fin de proteger a los consumidores.

La Ley de 1855 introduce la posibilidad de disminución en tarifas: si la compañía no accedía a bajarlas el Gobierno lo haría de oficio con solo garantizar a la empresa “los productos totales” del último año más el aumento progresivo que hayan tenido por término medio en los últimos cinco años (pero no determina como calcularlos). El juego de las compañías, ante esto, fue no rebasar la tarifa máxima legal¹¹ y no confesar apenas ganancias, así el tema de las tarifas quedó abierto sin encontrar jamás una solución la crisis de la primera guerra mundial. En 1876 el segundo gobierno de Cánovas había nombrado una comisión para estudiar las tarifas vigentes y sus posibles reformas, afectada por circunstancias que entorpecieron su labor (incluyendo muertes de sus miembros) que impidió elaborar un informe. Aún así, con ese motivo, se realizó una importante encuesta entre las instituciones públicas de carácter económico en relación con el servicio ferroviario¹² que obtuvo como respuesta una serie de quejas sobre la complejidad tarifaria, falta de la publicidad necesaria sobre ellas y precios excesivos, pidiendo aplicación obligatoria de la tarifa más económica, unificación y revisión. La Junta de Cádiz llegó a proponer como solución la nacionalización de las compañías casi en condiciones de expropiación. Esta encuesta cae en el olvido hasta junio de 1882, cuando tras nuevas protestas se reactiva en junio la comisión de tarifas, de cuyo dictamen salió la Orden de 1 de febrero de 1887 que legaliza las prácticas tarifarias debatidas, exigiendo la aplicación de la más reducida posible, así como una adecuada publicidad. Esta fórmula no dio satisfacción a los usuarios, ya que las compañías se aprovecharon de lo que les resultaba favorable y eludieron lo que no les interesaba.

Como desde la década de 1880 el Gobierno intentaba conseguir disminuciones tarifarias excepcionales, en 1888, con motivo de la crisis cerealística, proyectó la disminución en tarifas, prevista en Ley si bien no aplicada, combinada con garantizar los beneficios del año anterior. Durante la depresión de los noventa, que unía a dicha crisis el cierre del mercado francés a la exportación de vinos nacionales, el nuevo planteamiento arancelario y la depreciación de la peseta, vuelve a plantearse el tema tarifario: las compañías prefirieron realizar la rebaja sin contrapartida antes de realizar un análisis contable mayor que la suave inspección gubernamental a la que estaban acostumbradas. Cuando la crisis se prolonga se intentará además autorizar al Gobierno a negociar con las compañías la disminución en tarifas para carbón y abonos a cambio de aumentos en las de gran velocidad y en viajeros (Proyecto de Ley de Auxilios de Ferrocarriles de 1892), lo que no convenció ni a las Cortes ni a las Compañías, éstas en diciembre de 1893 aceptarán las rebajas a cambio de ciertas ventajas escondidas. Para resolver la disparidad entre ambos proyectos se envía otro en junio de 1894, también rechazado.

En diciembre de 1900 al Ministro de Agricultura le es encomendada la negociación de la revisión tarifaria, sin llegar a resultados y cinco años después, los buenos resultados que obtenían las compañías llevaron a que el Gobierno, presionado por la opinión pública, siguiera solicitando las rebajas por lo que decidió convocar la Conferencia Ferroviaria en junio y noviembre, cuyas conclusiones deberían elevarse al Gobierno con carácter no

¹¹ La tarifa máxima legal se calculaba sobre una base de percepción para todas las líneas por kilómetro recorrido y clase de viajero, número de animales o unidad de peso de las mercancías. Para calcularlas no se han encontrado huellas de aplicar criterios de ajuste a costes, subvenciones y otros factores, resultando así una maraña de tarifas, distintas en una misma compañías o iguales en tramos distintos sean de la misma compañía o no, de forma que la situación real no correspondió con los principios generales del régimen tarifario.

¹² recibiendo cuarenta y una respuestas procedentes en su mayoría de las Juntas Provinciales de agricultura, industria y comercio

vinculante. El camino de los Gobiernos se perfilaba en una sola dirección, la nacionalización y la intervención, y los resultados alcanzados por la Conferencia fueron nulos, con dictámenes ni siquiera sometidos a votación., limitándose a la publicación de una serie de textos contradictorios, sin éxito y cayendo el tema en saco roto hasta 1914¹³.

En 1914 “a la incapacidad para aumentar el tráfico se añade la subida del coste de la vida y del precio del carbón, las compañías se ven en la crisis más grave de su existencia: se les responsabilizó de la subida de precios de las subsistencias por no bajar las tarifas, argumento que las compañías no conseguían refutar, por otro lado aumentaron sus costes de explotación terriblemente” (Artola (1978), p. 411). En la primera etapa de esta crisis, el Proyecto de Ley de Subsistencias intenta actuar sobre tarifas, pidiendo La Cierva en el Congreso una disminución (sin tener en cuenta el aumento en costes), completando su actuación con las Conferencias de 1915. En noviembre de 1916, con la nueva Ley de Subsistencias se dota al Gobierno de la facultad de imponer rebajas tarifarias a compañías subvencionadas que nunca se llevó a cabo.

La huelga de 1917 junto con el aumento en el precio del carbón y demás gastos llevaron a que las compañías, ahogadas mientras tanto por la realidad del incremento en costes existente, solicitasen aumento en tarifas, como se observa en el II Congreso de Economía Nacional, celebrado en 1917, concretamente en la ponencia de Garí Gimeno, Secretario de la Asociación del mercado libre de valores de Barcelona; resultado del Congreso fue la reunión de una Asamblea Nacional de Ferrocarriles en enero de 1918, donde Garí Gimeno, apoyó nuevamente la necesidad de aumento tarifario, mientras el resto de peticiones estaban en el extremo opuesto. La Asamblea, con su incorrecto planteamiento de los problemas del momento, no tuvo influencia sobre el desarrollo de la crisis.

Llegamos así dos meses después al mandado de Francisco Cambó, quien contempló que el Estado había de mantener tarifas económicas y para ello deberían ser subvencionadas. Dicho mandato terminó el 6 de noviembre de 1918, año que se había iniciado en medio de la lucha de las compañías por el aumento de tarifas.

La parte más importante de su proyecto político quedó incompleta al no haberse discutido a nivel parlamentario. Pero ya estaba servida la semilla para que el tema levantase pasiones políticas, pues durante dicho mandato, el proyecto de Ley de Bases para la nacionalización de la propiedad de los ferrocarriles dio forma a un proyecto de Ley que autorizaba la subida tarifaria por encima del máximo legal. En el Real Decreto de 26 de diciembre de 1918 (llamado Decreto Cortina) su sucesor, José Gómez de Acebo, Marqués de Cortina, aprueba un aumento del 15% sobre la tarifa legal, que el Senado corrigió y materializó sobre tarifas vigentes. La respuesta de las Compañías fue una petición de subida de un 35% adicional en una exposición de 30 de noviembre de 1919 elevada al presidente del Consejo para evitar la quiebra; aunque al principio bien acogido por Fomento y aprobado por el Senado, La Cierva se opuso en las Cortes y no se llegó a ninguna decisión.

El 15 de abril de 1920 Ortuño elaboró unas Bases cuya aplicación hubiera llevado a un aumento en tarifas, pero no se aplicó. Las compañías pedían una revisión a fondo,

¹³ La conferencia fue conocida especialmente por la obra que Eduardo Maristany presentó como respuesta: *La conferencia ferroviaria de 1905*.

manifestándose en febrero de 1921 a favor de precios adaptados a las necesidades y costo del servicio, coincidiendo con el asesinato de Dato y el nuevo mandato de La Cierva, quien en su Proyecto de Ley sobre Transportes crea el Consejo Superior de Ferrocarriles al que transfería las decisiones tarifarias. Ya hemos dicho que el Gobierno cae sin haberse puesto el Proyecto en marcha, entrando otro Gobierno Nacional presidido por Maura, en ese mandato si que se creó por Real Decreto de 15 de marzo de 1922 el Consejo Superior Ferroviario, que propuso una subida de tarifas del 13,5%, la cual el Ministro rechazó reclamando una revisión diferencial que no dio tiempo a ponerse en vigor.

En septiembre de 1923 tras el Golpe de Estado de Miguel Primo de Rivera, el Consejo Superior de Ferrocarriles (nuevo nombre que da el Directorio Militar al proyectado Consejo Superior Ferroviario) ostentará la competencia para la determinación de las tarifas por el Estatuto Ferroviario de 1924, pero llegamos al final de periodo provisional del Estatuto sin haber solucionado el problema tarifario. Tras la caída de la Dictadura el Gobierno de Dámaso Berenguer tampoco conseguirá resolver el tema, que llegará sin solución clara al Gobierno de la Segunda República española.

5. Los argumentos y el debate

En este apartado analizaremos la tendencia general del pensamiento económico a través de las posiciones publicitadas en el contexto de la situación económica y financiera general, para ello distinguiremos por un lado los argumentos y por otro las propuestas.

5.1. Argumentos para la intervención en el sector.

Antes de entrar a valorar los diferentes tipos de intervención pública en el sector de los ferrocarriles, conviene atender a una cuestión previa, que con frecuencia queda soslayada como irrelevante. Sin embargo, resulta tremendamente significativo examinar los motivos que se esgrimen para justificar dicha intervención, pues suelen aparecer yuxtapuestas argumentaciones de carácter independiente, y no siempre compatibles, que pueden predisponer hacia una forma determinada de solución.

- Existe una tendencia natural hacia el monopolio.

Un primer argumento esbozado para justificar la intervención pública en el sector es la tendencia connatural hacia el monopolio. Incluso se señalaba que en este mercado se daría una situación de doble monopolio, como ya se hacía constar en el Informe Subercase de 1844:

“Decimos doble monopolio porque en efecto, tiene lugar bajo dos aspectos enteramente diversos, pero simultáneos; el primero porque destruye todos los demás medios de conducción que existían en la zona de terreno á donde alcanza la influencia del ferrocarril; y el segundo, porque después de atraídos á esta vía todos los efectos trasportables los conduce por ella sin competidor de locomoción y sin mas freno en su exigencia que la tarifa estipulada”

En general, este tipo de denuncias del monopolio no revierten en una defensa del régimen de competencia, pues para el mercado del ferrocarril se concibe como ruinoso y anárquico, suponiendo un enorme dispendio de recursos y la más que probable quiebra para las Compañías competidoras. El peligro del monopolio, sin embargo,

estriba en que, si se le concede al explotador libertad de fijación de las tarifas, estas se situarían a un nivel muy elevado, proporcionando cuantiosos beneficios a costa de los clientes.

- Es un servicio público.

El segundo argumento muestra cierta relación con el anterior, pero mantiene una intensidad muy superior. Se trata de que, en cuanto a su función económica y social, las redes de transporte constituyen un auténtico “servicio público”, por lo que su carácter es cualitativamente distinto de las actividades económicas privadas. La introducción de esta categoría tiene implicaciones muy considerables, tanto desde una perspectiva teórica como práctica, por cuanto supone contemplar un ámbito creciente de actuación al margen de los principios económicos generales. Como indicaba Blas Vives en 1918:

“Para la mayor parte de los problemas económicos, al Estado no se le podrá exigir otras medidas sino aquellas que faciliten el juego de las iniciativas particulares; pero en aquellos otros problemas a cuya solución están vinculados los supremos intereses patrios, la política debe ser más decidida, más directa, más completa, llegando a los remedios extremos que las circunstancias impongan”¹⁴.

En 1918, Pedro García Faria, ingeniero jefe de caminos, llegaba por esta vía aún más lejos, señalando que como los ferrocarriles “contribuyen en el más alto grado al fomento de la riqueza y progresos patrios, deben ser examinados al par y con igual criterio que los ramos de Guerra, Marina, Instrucción, Justicia, Correos, Seguridad y otros muchos imprescindibles en toda sociedad bien organizada y en los cuales no se pregunta siquiera si los gastos superan a los ingresos”¹⁵.

- Las empresas están controladas por oligarcas, o por extranjeros.

Desde una perspectiva complementaria a las anteriores, el que este servicio público se encontrara en manos privadas no constituiría el principal problema que afectaba a la situación de los ferrocarriles españoles, sino que se hallara bajo el control de oligarquías financieras, o sobre todo, de intereses extranjeros. Así lo ponía de manifiesto Eloy Luis André ante el II Congreso de Economía Nacional, denunciando al tiempo tanto el caciquismo local como el imperialismo financiero de países vecinos: “no puede haber una economía nacional allí donde los medios de circulación y de crédito están mediatizados por capitales exóticos o por intereses egoístas”¹⁶.

Pero sobre todo, y en correspondencia a la oleada nacionalista de la época, los principales objetivos de las denuncias eran los capitalistas extranjeros. Entre otros muchos testimonios, así lo señalaba en 1915 Juan de la Cierva:

“y es lo más triste que aconteciera ya entonces, y todavía no se haya remediado, que fueran los capitales extranjeros, las inteligencias extranjeras, las combinaciones financieras extranjeras las que en España, realmente, dieran comienzo a todas estas obras, porque ahora lo estamos pagando (...) que haya Comités en París y en Londres que entiendan de todas estas cosas que son nuestra propia entraña, que son nuestra sangre, sin las cuales no podemos vivir!”¹⁷.

¹⁴ Vives (1918), p. 12

¹⁵ Asamblea Nacional de Ferrocarriles (1918), p. 290

¹⁶ II Congreso de Economía Nacional (1917), p. 408.

¹⁷ Cierva (1915), p. 68

- Las empresas necesitan apoyo financiero público.

Existen, sin embargo, planteamientos un tanto distintos, y a menudo vinculados a la patronal del sector, que defienden la intervención pública, pero en defensa de las Compañías. El motivo es que estos monopolistas, lejos de ostentar un poder omnímodo, serían en realidad “colosos de barro, funcionando como desquiciadas por la penuria, y arrastrando vida de empobrecimiento, y necesitadas de urgentes auxilios para no perecer en total miseria” (Sánchez de Toca (1900), p.2). El propio Sánchez de Toca indica que el interés de los pequeños ahorradores, propietarios de acciones de las empresas ferroviarias, ha de inspirar también a los poderes públicos en su regulación del sector.

Si es cierto que no deben admitirse beneficios extraordinarios, no lo es menos que el Estado, estableciendo las condiciones de actuación de las empresas, adquiere una especie de compromiso moral de garantizarles el beneficio mínimo normal en otras actividades económicas. De este modo, la situación financiera delicada en que se encontraban las empresas del sector no era culpa de una mala gestión, sino que se debía a las regulaciones públicas, sea directamente al fijar unas tarifas excesivamente bajas, sea indirectamente apoyando el consumo de carbón nacional, menos eficiente y más caro que el extranjero, por lo que el Estado habría de intervenir en auxilio de las Compañías, en justa contraprestación al servicio que cumplen.

5.2. Grandes propuestas de intervención.

Procederemos ahora a analizar las principales propuestas del periodo en torno a cómo debería intervenir el Estado en el sector. Obviando ahora planteamientos excesivamente específicos o casi anecdóticos, nos centraremos en tres grandes líneas, que en buena medida marcaron el camino hacia el monopolio estatal.

- Nacionalización.

De forma creciente, pero especialmente a partir de la Gran Guerra, se generalizaron las demandas de nacionalizar el sector. En ocasiones, se trataría de una medida meramente provisional, a modo de preparación de intervenciones más profundas; pero en otras, se consideraba como la verdadera solución a los problemas del ferrocarril en España.

Antes de entrar en otras consideraciones, el primer aspecto de interés es el de clarificar qué se entendía por nacionalización, término que no siempre tuvo una misma significación. En principio, se trataría de recuperar el carácter nacional del sector, rescatándolo de los intereses extranjeros presentes desde su más temprana implantación. En una versión más tibia, implicaría sólo que el control de las compañías ferroviarias quedara en manos de personas e instituciones del país. Desde otra perspectiva, supone que todo el capital de dichas empresas fuera español, para lo que se llegó a proponer que las acciones tuvieran un carácter nominativo, vigilando los poderes públicos que los financieros extranjeros no violaran este precepto mediante el uso de testaferros. Así, el antiguo ministro Fermín Calbetón planteaba en su ponencia presentada ante la Asamblea Nacional de Ferrocarriles de 1918 que:

“El Gobierno exigirá la nacionalización de las Sociedades, una vez hecha la prórroga de sus concesiones; no permitirá que en sus Consejos ni en sus oficinas, ni en su servicio, figuren extranjeros sin su expresa aprobación, ni personajes decorativos”¹⁸.

¹⁸ Asamblea Nacional de Ferrocarriles (1918), p. 115.

Más allá, en el mismo congreso, el catedrático de economía José María Zumalacárregui defendía la nacionalización no sólo de la red ferroviaria, sino también de todo el material fijo y móvil a emplear en los ferrocarriles, por lo que el Estado debería procurar que todo el material se fabricara en España. (Zumalacárregui (1918), p. 243)

Este movimiento de nacionalización económica no se limitaba al sector del transporte, ni era específico de nuestro país. Ya desde las tensiones previas a la Guerra Mundial, pudo comprobarse que las relaciones económicas internacionales eran susceptibles de subordinarse a los intereses políticos y estratégicos. De este modo, cualquier injerencia de organismos públicos o privados extranjeros en la economía nacional era observada con suspicacia, especialmente en sectores como el que nos ocupa, cuya función logística e incluso directamente militar cobraba cada vez más importancia.

Poca resistencia pudo advertirse a esta corriente. En algún caso, no obstante, se advirtió de los costes y peligros de una política nacionalizadora. Por un lado, la sustitución de esos capitales extranjeros por los nacionales podía hipotecar el ahorro nacional, alejándolo de otros destinos más necesarios para el desarrollo integral de la economía. Por otro, no siempre la sustitución de materiales extranjeros por los producidos en el país era factible, o económicamente rentable. Es el caso del uso de carbón nacional, más caro y menos eficiente que el importado. Cabe entender desde una óptica política esa búsqueda de la independencia en los consumos energéticos, pero lo cierto es que su utilización suponía cargar al sector con unos costes suplementarios muy elevados, que podrían transmitirse al resto de la economía. Por ello, no pocas voces entendían que “el verdadero auxilio para las Compañías ferroviarias, como para todo el país, sería una fuerte rebaja en el precio del carbón mineral”¹⁹. Finalmente, se señalaron las escasas ventajas que traería rescatar el sector del capital extranjero para entregarlo a las oligarquías financieras patrias. Esa era la denuncia que Eloy Luis André efectuaba en 1918 respecto al programa de Cambó.

- **Sindicación.**

En relación con la tendencia anteriormente mencionada, pero con una relativa independencia, cabe señalar las propuestas de un tinte claramente corporativista. La solución a los problemas ferroviarios pasaría por la creación de organismos que aglutinaran a las empresas del sector, fueran llamados Sindicatos, Corporaciones o Cárteles.

Aquí cabría diferenciar dos posibilidades: una agrupación meramente privada entre empresas, o un organismo semipúblico, con el Estado como socio principal. En el primer supuesto, las ventajas e inconvenientes se perciben claramente. Las empresas podían llegar a acuerdos en el seno del Sindicato para racionalizar sus recursos, distribuyendo territorialmente sus ámbitos de actuación, coordinando sus tarifas de acuerdo a pautas comunes, etc. Pero es evidente que si tal procedimiento puede resolver los problemas financieros de las empresas, lo que realmente implica es el fin de toda posible competencia, reforzando la posición de dominio monopolístico del mercado.

Para eludir este peligro, a menudo estos planteamientos corporativistas pasaban por una intervención directa de los poderes públicos en los organismos sectoriales, contemplada en ocasiones como un preludio a una futura estatificación del ramo. Así,

¹⁹ André (1918), p. 492

la Comisión Burgalesa de Iniciativas Ferroviarias declaraba en su ponencia al Congreso Nacional de Ingeniería de 1919 que:

“Es, sin duda, el único procedimiento que consiente ligar de una manera más completa la iniciativa privada al Estado, interesando a los ciudadanos, individual y colectivamente, en un solo ideal, el del engrandecimiento de la Patria, permitiendo la acción armónica de las Corporaciones populares e industriales”²⁰.

No escasearon tampoco las críticas a esta idea, a menudo basadas en el clásico prejuicio contra la actividad industrial del Estado, como se decía en un artículo anónimo de 1923: “Si el Estado ha de estimarse de por sí mal industrial, será también un deplorable socio para fines de esta índole”. (Anónimo (1923), p. 39)

La presencia pública en este tipo de organismos, de por sí complejos al basarse en la toma de decisiones colectivas, podía propiciar su burocratización, ralentizando las intervenciones hasta el punto de perder su eficacia. En plena Dictadura de Primo de Rivera, época dorada para experimentos de este tipo, se criticaba desde la Revista Nacional de Economía el funcionamiento de los Consejos de Economía Nacional, Superior Bancario y Superior Ferroviario, porque su acción era tan burocrática y tan lenta, que parecían inventados para dar cargos de relumbrón a infinidad de figuras decorativas.

- **Estatificación.**

La intervención más decidida y completa, por supuesto, era la absorción por parte del Estado de la gestión ferroviaria, que implicaba la reversión de las líneas, la cancelación de las concesiones que disfrutaban las empresas y la explotación directa por parte de organismos administrativos o empresas públicas. Si en la práctica supone la consolidación del monopolio y la eliminación de la competencia, la gestión pública evita los riesgos de incrementos desmesurados en las tarifas, dado que no se perseguiría la maximización de beneficios, atemperada por los condicionamientos de índole política.

Frente a lo que puede suponerse atendiendo a la historia reciente de RENFE, tardó mucho tiempo en consolidarse esta opción, muy posiblemente por la larga vigencia de los principios clásicos en torno a las funciones del Estado. Incluso Antonio Maura, quien ha sido considerado como uno de los paladines del nuevo intervencionismo conservador, se declaraba fiel a la ortodoxia clásica en la clausura del II Congreso de Economía Nacional:

“[El Estado] necesita proceder con severísima cautela para no emprender por sí mismo otras directas actividades fabriles ni otras empresas económicas, sino las que estrictamente le están reservadas, y son únicamente aquellas que jamás se pueden obtener de la industria privada ni siquiera aguijándola y auxiliándola”²¹.

Así, el resultado más frecuente durante la oleada nacionalista coetánea a la Gran Guerra era ambivalente: la estatificación era el sistema óptimo para resolver los problemas ferroviarios en España, pero las circunstancias aconsejaban demorar su implantación hasta un futuro incierto. Esta era la conclusión mayoritaria en la Asamblea Nacional de Ferrocarriles de 1918, en la que no obstante se escucharon voces minoritarias tanto en contra de la estatificación como defendiendo su implantación inmediata.

²⁰ Congreso Nacional de Ingeniería (1919), p. 182

²¹ II Congreso de Economía Nacional (1917), p. 670

Conocidas eran las razones que frenaban la reversión estatal de las líneas, y que no sólo tenían un carácter coyuntural sino que guardaban relación con la propia estructura del Estado:

“Ha de suponerse desde luego descartado el principio de estatificar en España la explotación de los ferrocarriles, por las dificultades financieras que para el Tesoro público llevaría consigo esta radical innovación y por la falta de preparación de los organismos oficiales que habrían de tomar a su cargo este importantísimo servicio”.

En la línea cuasi-regeneracionista que inspiraba la Revista de Economía Nacional, esta vinculación entre reformas económicas y reformas políticas era muy clara. Así lo señalaba su director, Emilio Riu en 1918:

“Lanzarse a los grandes gastos que ocasionaría una obra de estatificación de grandes obras públicas con un Estado y una Administración pública que no sabe ni recaudar los impuestos ni fiscalizar los gastos, y con instrumentos parlamentarios tan eficaces que en veinte años ni una sola vez han examinado las Cuentas Generales del Estado es pura y simplemente querer deslumbrar al país con una obra más brillante que sólida, obra que, de aprobarse, sería la ruina de la Hacienda y la consagración del atraso industrial durante otra generación. Para lanzarse a una gran obra de estatificación hay que tener primero un Estado, una moral administrativa superior a la actual y mayor capacidad técnica”²².

De todos los argumentos mencionados, es posible extraer algunas pautas. En primer lugar, puede percibirse una clara evolución de los planteamientos en torno al sector de los ferrocarriles en un sentido más intervencionista. La actuación del Estado es necesaria para solventar los problemas ocasionados por esa concurrencia entre un mercado de monopolio y un servicio público de trascendencia para el desarrollo económico nacional. No es, por supuesto, el único campo en el que se produce esta evolución teórica, de tal forma que el sector es sólo la punta de lanza de una nueva política económica general.

Sin embargo, para la implementación de esta política económica se precisa una completa reestructuración del organismo estatal, tanto en su vertiente administrativa como en la financiera, creando fuentes de ingresos que permitan afrontar las nuevas y crecientes funciones a asumir.

Por reseñar una anécdota que no deja de resultar enormemente significativa, recordamos que entre 1917 y 1918 el ministro Santiago Alba llevó a las Cortes dos proyectos que suscitaron un enorme debate: la creación de un impuesto sobre los beneficios extraordinarios obtenidos merced a la Guerra Mundial, y una ley de apoyo a la industria naciente. La primera propuesta se rechazó, mientras que la segunda fue aprobada con rotundidad. Los efectos de esa nueva política de ayudas directas a la industria fueron prácticamente nulos, en consonancia con la carencia de recursos financieros disponibles. Por tanto, la vinculación entre políticas económicas y el marco presupuestario en el que se basan es inmediata, máxime tratándose de proyectos de importancia cuantitativa tan colosal como la propiedad y gestión de la totalidad de los ferrocarriles españoles.

²² Riu (1918), p. 12

6. Conclusión.

Está claro que el Intervencionismo español acabó por crear tal poder al Estado que desembocó en una amplísima política estatificadora, enlazada con el pensamiento militar, a la cual Velarde se refería como “marcha derechista hacia el socialismo”, utilizando una expresión de Schumpeter. A la retórica anticompetencia le siguió la práctica en el mundo real, las reacciones empresariales se adaptaron a esta situación, se acentuaron el corporativismo, las cartelizaciones, acuerdos tipo trust y la sed por el poder del monopolio, y el empresario se acostumbró a alejarse del mercado competitivo y a no preocuparse por la competitividad ni los costes (Velarde (2001), pp. 898-899).

El camino político es claro. El proteccionismo español, unido a las ideas nacionalizadoras fue un campo de cultivo para el clima anticompetencia que vivió España desde finales del siglo XIX. Como hemos comprobado, el Ferrocarril se configuró desde sus primeros momentos como una industria estratégica protagonista de los argumentos españoles anticompetencia, vehículo conductor de la defensa corporativista y del monopolio de Estado y herramienta práctica y retórica en el desarrollo y asentamiento del capitalismo nacionalista español, así como un arma defensiva contra el liberalismo económico en muchas argumentaciones regeneracionistas a favor del fomento y la intervención pública desde finales del siglo XIX y hasta la culminación en el corporativismo de la Dictadura de Primo de Rivera.

Lo que parece un camino unidireccional e irreversible y que en el caso que analizamos, el ferrocarril, es el monopolio estatal en el que verdaderamente desembocó en 1941, es, sin embargo, resultado de criterios económicos y también políticos. En este sentido, podemos marcar una fecha clave: la primera guerra mundial. Durante este tiempo, la protección al ferrocarril no solo vendría marcada por la conocida secuencia proteccionismo-nacionalización-estatificación, sino que hay que tener en cuenta un claro criterio de prudencia añadido, que no es otro sino los peligros de los que se habrá de proteger a la industria doméstica: por conflictos en el sector exterior, por la existencia de capitalistas extranjeros, por la posibilidad de quiebras en abastecimientos (como el caso del carbón), luego en ese caso, la opción proteccionismo-nacionalización puede considerarse además un mecanismo político de defensa y prevención en esta industria, creadora de riqueza y de vital importancia para la nación, vehículo de pasajeros en tiempos de paz y de tropas en tiempos de guerra.

Pero las ideas estatificadoras de la época analizada no tienen porqué considerarse implícitas en el espíritu que subyacerá años después en RENFE, monopolio estatal creado en la nueva España de la Dictadura franquista, y que ostentará la propiedad absoluta de una industria estratégica, el Ferrocarril, que reunirá junto a sus características de fuente de riqueza nacional, servicio público, tendencia natural al monopolio y necesidad de financiación estatal, unos fuertes intereses militares.

Nuestra opinión es que verdaderamente el ferrocarril fue un elemento indispensable en la retórica anticompetencia presente en la consolidación de la vía nacionalista del capitalismo español, pero hay dos secuencias distintas: por un lado un primer camino, al que hemos dedicado este trabajo, y que culmina con la Dictadura de Primo de Rivera y por otro lado la creación de RENFE, monopolio estatal gestado con unos fines nuevos por parte del

franquismo y no como resultado absoluto de todo lo anterior y cuyas peculiaridades retóricas dejaremos para otro estudio.

BIBLIOGRAFÍA

- ALMENAR PALAU, Salvador (2000): "Album". En FUENTES QUINTANA, Enrique (dir.): *Economía y economistas españoles*. Galaxia Gutenberg, Barcelona. Tomo 4.
- ANDRÉ, Eloy Luis (1918): "Problemas más vitales de nuestra política ferroviaria". *Revista Nacional de Economía*. Tomo I. Nº 10. pp. 473-492.
- ANÓNIMO (1918): "El Ingeniero de Ferrocarriles". *Revista Madrid Científico*. Nº 951, pp. 209-210.
- ANÓNIMO (1918): "Sobre la incautación por el Estado de la red de ferrocarriles". *El Imparcial*. 10 de mayo de 1918.
- ANÓNIMO (1918): "El problema de los ferrocarriles". *Revista de Economía y Hacienda*. Madrid, 29 de junio de 1918, pp. 539-540.
- ANÓNIMO (1923): *El problema ferroviario*. Samarán y Compañía. Madrid.
- ARTIAÑO, Gervasio de (1921): "La explotación comercial. Tarifas. Nuestro problema general ferroviario", en *Conferencias de carácter industrial y financiero, organizadas por el Instituto católico de Artes e Industrias*. Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.
- ARTOLA, Miguel. (dir.) (1978): *Los Ferrocarriles en España. 1844-1943*. Servicio de Estudios del Banco de España. Madrid. 2 vols.
- ASAMBLEA NACIONAL DE FERROCARRILES (1918): *Resumen de los Trabajos de la Asamblea*. V. Rico. Madrid, 1918.
- CALVO SOTELO, José (1931): *Mis servicios al Estado*. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid. (Edición de 1974).
- CARRERAS, Albert (1999): "Los ferrocarriles en Europa: algunas perspectivas históricas". En MUÑOZ RUBIO, Miguel., SANZ FERNANDEZ, Jesús. y VIDAL OLIVARES, Javier (eds.): *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid, pp. 33-54.
- CAMBÓ BATLLE, Francisco (1921): *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*. 6 vols. Ministerio de Fomento, Madrid.
- COMÍN COMÍN, Francisco, MARTÍN ACEÑA, Pablo, MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier (1998): *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid, 1998. 2 vols.
- CONGRESO DE DIPUTADOS (1917-1921): *Diarios de las Sesiones de Cortes*. Archivo de las Cortes. Madrid.
- II CONGRESO DE ECONOMÍA NACIONAL. *Resumen de los Trabajos del Congreso*. V. Rico. Madrid, 1917.
- I CONGRESO NACIONAL DE INGENIERÍA. *Trabajos del Congreso*. Sucesores de Rivadeneyra. Madrid 1920.
- FRAILE BALBÍN, Pedro (1998): *La retórica contra la competencia en España. 1875-1975*. Fundación Argentaria. Madrid.
- GARCÍA DELGADO, Jose Luis y ROLDÁN, Santiago (1973): *La formación de la sociedad capitalista en España 1914-1920*. Confederación española de Cajas de Ahorro. Madrid.
- GIUNTINI, Andrea (1999): "El ferrocarril italiano, de sus orígenes a hoy". En MUÑOZ RUBIO, Miguel., SANZ FERNANDEZ, Jesús y VIDAL OLIVARES, Javier (eds.): *Siglo y medio del*

- ferrocarril en España 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad.* Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid, pp. 81-104.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España. 1855-1913.* Alianza Universidad, Madrid.
- GOURVISH, Terry (1999): “Los ferrocarriles como medio de transporte en Gran Bretaña”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel., SANZ FERNANDEZ, Jesús. y VIDAL OLIVARES, Javier (eds.): *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad.* Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid, pp. 55-64
- JOVER ZAMORA, José María, GÓMEZ-FERRER MORANT, Guadalupe y FUSI AIZPÚRUA, Juan Pablo (2001): *España: Sociedad, política y civilización (siglos XIX-XX).* Editorial Debate. Madrid.
- JIMÉNEZ ONTIVEROS, Francisco (1924): *Bases para la resolución del problema ferroviario en España.* Imprenta de la Ciudad Lineal. Madrid.
- LA CIERVA, Juan de (1915): *Conferencias dadas en el círculo de la Unión Mercantil del 9 y 27 de febrero de 1915.* Madrid.
- LÓPEZ GARCÍA, Mercedes (1986): *MZA. Historia de sus estaciones.* Ed. Turner. Madrid.
- MALO GUILLÉN, José Luis (2001): “El pensamiento económico del krausismo español”. En FUENTES QUINTANA, Enrique (dir.): *Economía y economistas españoles.* Galaxia Gutenberg, Barcelona. Tomo 5, pp. 389-450.
- MARISTANY, Eduardo (1905): *La conferencia Ferroviaria de 1905.* Imprenta de Henrich y Comp. en comandita. Barcelona, 1905.
- MARTÍNEZ VARA, Tomás: “Salarios y Programas de Bienestar Industrial en la empresa ferroviaria MZA (1915-1935)”. *Investigaciones de Historia Económica.* Nº 4. 2006, pp.101-138
- MERGUER, Michéle (1999): “Los ferrocarriles franceses desde sus orígenes a nuestros días: Evolución del marco jurídico e institucional”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel., SANZ FERNANDEZ, Jesús. y VIDAL OLIVARES, Javier (eds.): *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad.* Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid, pp. 65-80.
- PORTER, Glenn (1999): “Los ferrocarriles en los Estados Unidos: Mitos y Realidades. En MUÑOZ RUBIO, Miguel., SANZ FERNANDEZ, Jesús. y VIDAL OLIVARES, Javier (eds.): *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad.* Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid, pp. 105-114.
- RIU, Emilio: Introducción. *Revista Nacional de Economía.* Tomo I. Nº 10. pp.3-22.
- SANCHEZ HORMIGO, Alfonso y MALO GUILLÉN, José Luis (2001). “Album”. En FUENTES QUINTANA, Enrique (dir.): *Economía y economistas españoles.* Galaxia Gutenberg, Barcelona. Tomo 5.
- SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín. (1900). “Los caminos de hierro y el Gobierno”. *Revista de Obras Públicas.* Tomo I, pp. 371-376.
- SERRANO SANZ, José María (2001): “Economía y controversias de política económica a finales del XIX” “Album”. En FUENTES QUINTANA, Enrique (dir.): *Economía y economistas españoles.* Galaxia Gutenberg, Barcelona. Tomo 5, pp. 155-196.
- TORTELLA CASARES, Gabriel (1973): *Los orígenes del capitalismo en España: Banca, Industria y Ferrocarriles en el siglo XIX.* Ed. Tecnos. Madrid.
- VARELA PARACHE, Manuel (2000): “Enseñanza y aplicación de la ciencia económica: el profesor Zumalacárregui”. En FUENTES QUINTANA, Enrique (dir.): *Economía y economistas españoles.* Galaxia Gutenberg, Barcelona. Tomo 6, pp.319-344.

- VELARDE FUERTES, Juan. (1973): *Política económica de la dictadura*. Biblioteca Universitaria Guadiana. Madrid.
- (2001): “Notas sobre el estilo castizo de la economía española”. En FUENTES QUINTANA, Enrique (dir.): *Economía y economistas españoles*. Galaxia Gutenberg, Barcelona. Tomo 6, pp. 892-939.
- VIVES, Blas (1918): “El problema de la red actual”, *El Debate*. V. Rico. Madrid, pp. 11-15.
- WAISS, Francisco (1974): *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Editora Nacional. Madrid.