
La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en las décadas de 1920 y 1930¹

● DOMINGO CUÉLLAR

Doctor en Historia

Introducción

Broder ha demostrado de forma fehaciente que el desarrollo del negocio ferroviario español, durante el siglo XIX y la primera mitad del XX, estuvo asociado a importantes operaciones especulativas en las que primaron los agios privados sobre los intereses del servicio público.² Esto ya había quedado recogido en la exposición de motivos que antecedió al Real Decreto-Ley que sancionaba el Estatuto del Nuevo Régimen Ferroviario de 12 de julio de 1924:

Claro es que con el nuevo régimen no es posible pretender que un negocio ferroviario, esencialmente ruinoso, se convierta en bueno [...] pero si con las mejoras, con buenos servicios de explotación, con medidas indirectas de Gobierno y con tarifas adecuadas el negocio no prospera, será porque el ferrocarril no responde a una verdadera necesidad comercial, porque el agio ha predominado en relación con la explotación, porque se ha querido obtener una subvención y no organizar un transporte.³

1. Una primera versión de este texto se presentó en el VI Congreso de Historia Ferroviaria celebrado en Vitoria en septiembre de 2012. Agradezco los comentarios recibidos allí, así como las aportaciones realizadas por los dos evaluadores anónimos, que me han permitido mejorar notablemente la versión final de este texto.

2. Broder (2012). Este texto se corresponde, en lo sustancial, con la traducción al castellano del capítulo de ferrocarril de su tesis de Estado: véase Broder (1981), «Quatrième Partie: La grande affaire des français et des quelques autres: les chemins de fer espagnols», pp. 854-1447.

3. Consejo Superior de Ferrocarriles (1925), pp. 4-7.

Fecha de recepción: septiembre 2013

Versión definitiva: junio 2014

Revista de Historia Industrial

N.º 60. Año XXIV. 2015.3

Estas evidencias aportan una información de interés para el estudio de las singulares relaciones históricas entre los sectores privado y público en la gestión de los denominados servicios públicos, como es el caso del transporte, y más concretamente de los ferrocarriles. Así, como recordaba Thomson a partir del caso británico, esta gestión había tenido un constante cambio de sistemas y formas, con procesos de retorno, en el que los poderes públicos y las empresas privadas se intercambiaron los papeles. De todos modos, desde las aportaciones de la teoría económica, se ha consolidado la idea de que la infraestructura, debido a sus tendencias monopolísticas y a la confluencia de externalidades, debe estar gestionada desde el Estado, mientras que los servicios de explotación, donde también existen externalidades, resisten adecuadamente las fuerzas de la competencia, si bien tienen que contar con una adecuada reglamentación.⁴

El trasfondo del debate sobre la idoneidad de la gestión ferroviaria fue especialmente intenso, no solo en España, sino en toda Europa, durante la segunda y tercera década del siglo xx, cuando especialistas y no tan especialistas publicaron estudios, alegatos, opúsculos, panfletos y otros documentos en los que se discutía acerca del futuro de la gestión ferroviaria, las causas de las crisis de las compañías privadas y las posibles soluciones que había que estudiar. En este sentido, estaban las diferentes alternativas planteadas por políticos como Cambó, De la Cierva o Maura, que iban desde posiciones más intervencionistas del Estado hasta medidas más favorables para las compañías privadas.⁵ También fueron numerosos los especialistas económicos de la época que realizaron propuestas en este sentido, como Flores de Lemus y Olariaga, próximos al Banco de España, o De Miguel, que en sus críticas al exceso de subvenciones públicas recibido por las compañías privadas se encontraba próximo a los análisis vertidos por líderes sindicales y de la izquierda en la década de 1930, como Trifón Gómez o Antonio Romo.⁶

Tal y como ha explicado la historiografía, todos esos discursos y análisis contraponían la defensa de la libertad de mercado para las empresas ferroviarias al papel que debía desempeñar el Estado como regulador de un sector estratégico, que además debía afrontar la difícil situación del primer tercio del siglo xx.⁷

4. Thomson (1976), pp. 52-55.

5. Véase el análisis de sus discursos y posiciones en Ortúñez (1992). Sus textos más relevantes, en Cambó (1918) y De la Cierva (1915 y 1920)

6. De Benito (1935), De Miguel (1928), Fernández Pérez (1995), Gómez (1936), Olariaga (1921) y Romo (1934).

7. Entre otros, los trabajos de Tortella (1973), Artola (1978), Gómez Mendoza (1982), Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal (1998) y Ortúñez (1999).

Andaluces en el contexto empresarial ferroviario español

El escenario empresarial del ferrocarril español en el comienzo del siglo XX estaba dominado por dos grandes empresas, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte) y la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), que acaparaban en torno al 65% del negocio ferroviario.⁸ A estas grandes compañías le seguía muy de lejos la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Andaluces) con un 10%, y, tras ella, una decena más de pequeñas empresas que tenían un carácter casi local o, a lo sumo, comarcal.

Se constata así una primera singularidad de la empresa andaluza: una magnitud intermedia que no tenía otro ejemplo similar en el caso de los ferrocarriles españoles. Quizá solo el ejemplo de la Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF) podría tener ciertas similitudes.⁹

Otros casos de redes con cierta identificación regional serían los de la Compañía de los Caminos de Hierro de Asturias, Galicia y León (AGL) y de la Compañía de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona (AVT), ambas absorbidas por Norte en 1885 y 1891, respectivamente. Esto, aunque objeto de otro tipo de investigación, nos pondría sobre la pista de que, en aquel contexto, tal vez era tan determinante la importancia de la construcción de redes de ámbito nacional, con enlace en Madrid, como la obtención de suficientes economías de escala en la explotación. Salvo el caso de Andaluces, claro está, que mantuvo su autonomía —aislamiento— hasta la incautación de 1936.

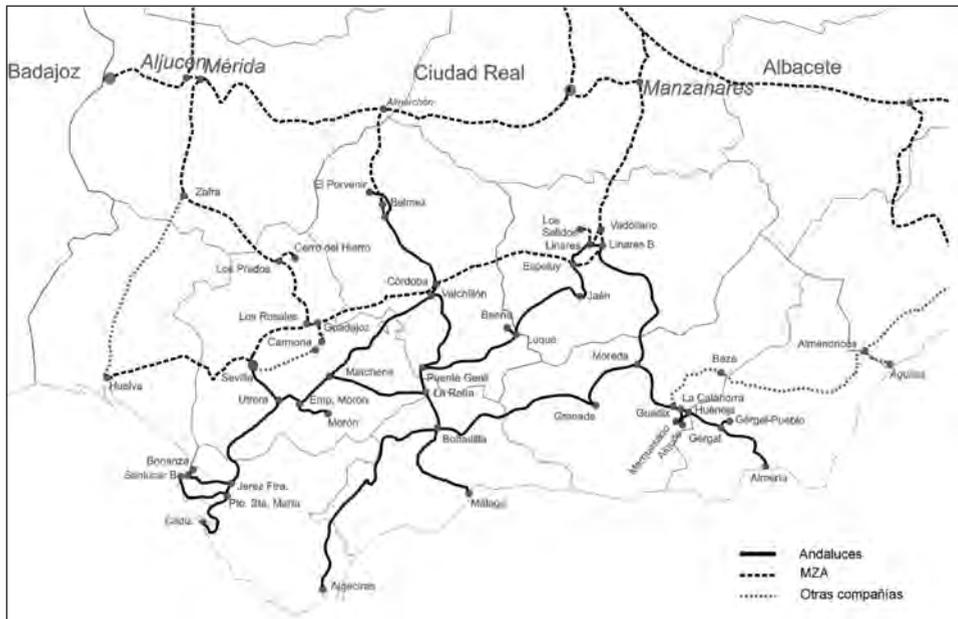
A esa magnitud intermedia de Andaluces, a la que nos referíamos antes, se sumaba también su ubicación periférica, sin conexión propia con Madrid, capital del Estado y por entonces verdadero motor de tráfico y desarrollo de líneas de ferrocarril en nuestro país. Esta circunstancia es fundamental para entender las características de su explotación económica. Además, Andaluces tampoco dispuso de un acceso en exclusiva a Sevilla, principal ciudad y mercado de la región, ya que lo tuvo que compartir con la gran competidora del mediodía y el levante español, MZA. Esta compañía, además, se había quedado con el importante corredor del valle del Guadalquivir, obligando a Andaluces a construir en desigual competencia líneas paralelas o confluentes de mucha menor relevancia económica, aunque con costes de mantenimiento iguales o superiores (mapa 1).¹⁰

8. Para una visión comparada de las políticas expansionistas de las grandes compañías ferroviarias españolas, véase Tedde (1996).

9. Esta empresa terminó integrándose en 1898 en MZA, aunque mantuvo una explotación separada hasta 1928. Una detallada historia de las compañías ferroviarias catalanas hasta 1898 en Pascual (1999).

10. Para una visión de conjunto y en el largo plazo del sistema ferroviario en Andalucía, véase Cuéllar y Sánchez Picón (2008).

MAPA 1 - Líneas ferroviarias de vía ancha en Andalucía, enero de 1936



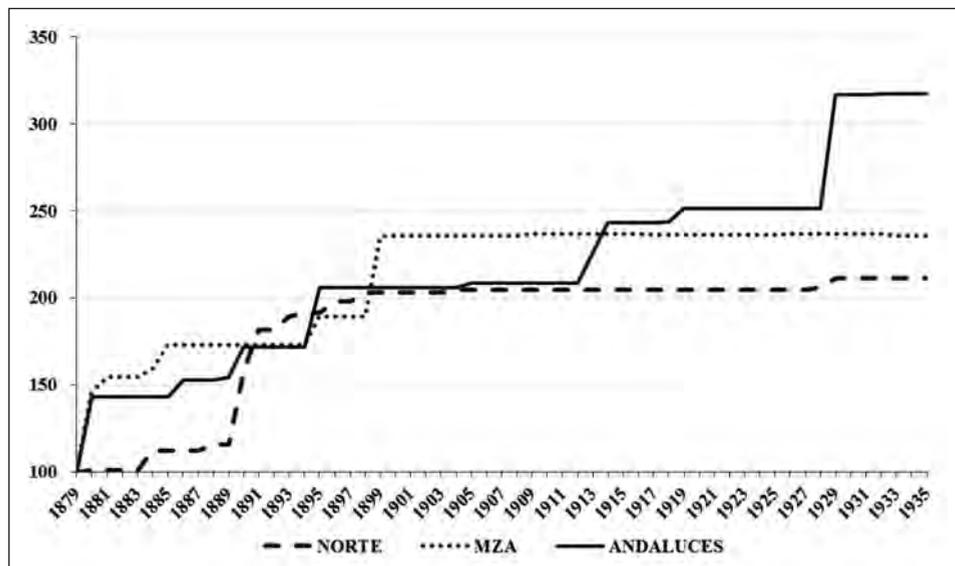
Fuente: Elaboración propia.

Otro hecho diferenciador es el constante crecimiento que tuvo la empresa hasta unos meses antes de su colapso económico (gráfico 1). Así, desde su creación, su expansión fue continua: 1877, 160 km; 1885, 793 km; 1900, 1.068 km; 1913, 1.172 km; 1919, 1.305 km; y 1929, 1.644 km. Esta ampliación de su red le llevó a, por un lado, controlar el tráfico en casi toda la región, con la excepción del corredor del valle del Guadalquivir; en segundo lugar, disponer de acceso exclusivo a la mayor parte de los puertos andaluces, aunque no a los de Sevilla y Huelva, en poder de MZA, si bien en la capital sevillana sí tenían continuidad las líneas portuarias de Andaluces; y finalmente, a contar a partir de 1913, con vías propias de conexión con todas las capitales andaluzas, también con la excepción de Huelva.¹¹

Sin embargo, la cuenta de capital no reflejó estas sustanciales transformaciones como hubiera sido propio del progresivo incremento de la red. De hecho, si entre el comienzo del siglo xx, cuando ya tanto Norte como MZA habían paralizado su política de crecimiento, y la década de 1930 la red fe-

11. Además, hay que tener en cuenta que el tramo de Alicante a Murcia, de 91 km, se abrió al tráfico en 1884 y permaneció aislado, en el entorno de la red MZA, hasta el final de la explotación privada como vestigio de una frustrada expansión a levante, Tedde (1980), pp. 121-122.

GRÁFICO 1 ▪ Kilómetros en explotación de Norte, MZA y andaluces (1879-1935).
1870 = 100



Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos en Memorias anuales de las compañías Norte, MZA y Andaluces para los años referidos. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signaturas A01, C01 y E01

roviaria de Andaluces aumentó en más de un 50%, mientras que su capital social en acciones tan solo lo hizo en un 25%, la financiación vía obligaciones se incrementó en un 37% y la subvención estatal lo hizo en un ¡2.838%!, que se materializó en las décadas de 1920 y 1930 (cuadro 1).

Por último, creemos que Andaluces y el conjunto de la región andaluza anticiparon en buena medida la recesión en los tráficos ferroviarios que se generalizó en España a finales de la década de 1920, lo que aceleró una crisis prematura y más acentuada que las que tuvieron otras compañías ferroviarias

CUADRO 1 ▪ Evolución de la cuenta de capital en el Balance de Andaluces (1880-1935)

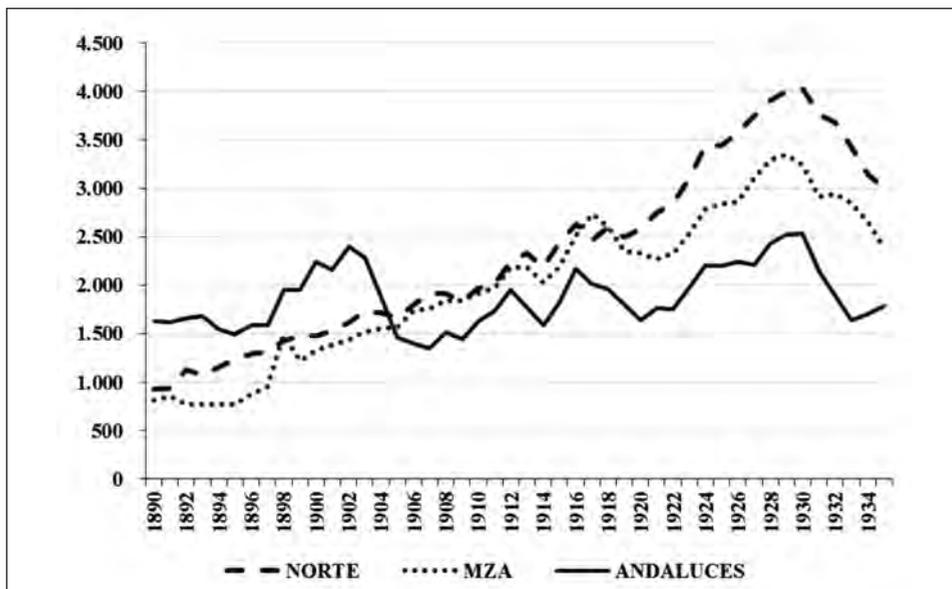
| | 1880 | % | 1900 | % | 1913 | % | 1935 | % |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Acciones | 30,0 | 25,7 | 36,0 | 17,7 | 45,5 | 19,0 | 45,5 | 8,9 |
| Obligaciones | 84,1 | 72,0 | 154,9 | 76,3 | 179,4 | 75,0 | 212,2 | 41,7 |
| Subvenciones | 2,6 | 2,2 | 8,4 | 4,2 | 8,3 | 3,5 | 247,7 | 48,7 |
| Reservas | 0,1 | 0,1 | 3,7 | 1,8 | 6,0 | 2,5 | 3,5 | 0,7 |
| | 116,9 | 100,0 | 203,1 | 100,0 | 239,2 | 100,0 | 508,9 | 100,0 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos en Balances de Memorias anuales de la compañía Andaluces para los años referidos. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A01.

españolas. Las causas podrían estar en las limitadas dimensiones de la empresa, la carencia de un acceso propio a Madrid o la fuerte inestabilidad financiera que se vivió en ese momento, y que necesariamente hubo de repercutir negativamente en la gestión de los tráficos y en los resultados de explotación. En todo caso, la profunda depresión internacional iniciada en 1929 acarreó una fuerte caída para algunos tráficos de Andaluces orientados a la exportación, como aceites y minerales, y otros estrechamente ligados con la actividad económica interior, como materiales de construcción, carbones y azúcar.

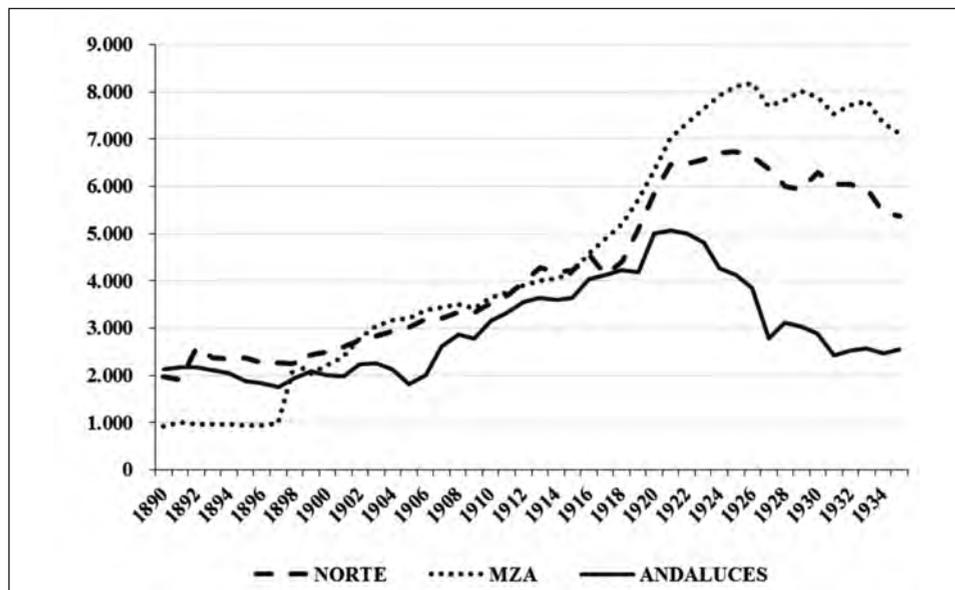
Como se puede constatar en los gráficos 2 y 3, la caída de los tráficos, tanto en valores absolutos como en términos relativos y en comparación con los indicadores de Norte y MZA en las tres primeras décadas del siglo xx, fue notoriamente mayor en el caso de la compañía malagueña. Si en el caso del tráfico de mercancías no terminó nunca de despegar y presentó en todo el periodo un estancamiento preocupante, el tráfico de viajeros, por el contrario, mantuvo hasta el final de la Primera Guerra Mundial un ritmo similar de crecimiento que Norte y MZA, para hundirse a partir de 1921, prácticamente cinco años antes de que comenzaran a caer también los tráficos de viajeros de Norte y MZA.

GRÁFICO 2 ▪ Mercancías transportadas en las líneas de Norte, MZA y Andaluces (1890-1935). Toneladas por km de línea en explotación



Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos en Memorias anuales de las compañías Norte, MZA y Andaluces para los años referidos. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signaturas A01, C01 y E01.

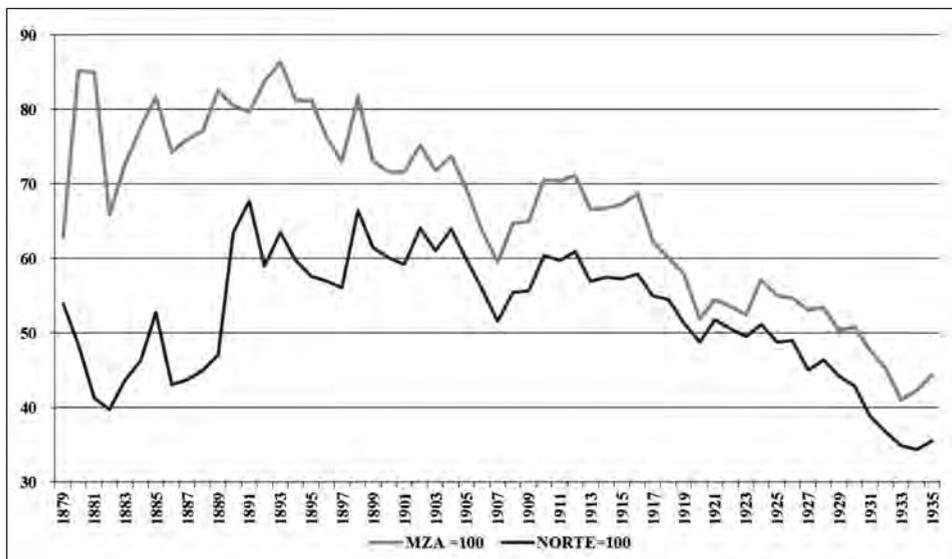
GRÁFICO 3 • Viajeros transportados en las líneas de Norte, MZA y Andaluces (1890-1935). Viajeros por km de línea en explotación



Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos en Memorias anuales de las compañías Norte, MZA y Andaluces para los años referidos. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signaturas A01, C01 y E01.

En todo caso, los ingresos de la explotación ferroviaria de Andaluces, mercancías y viajeros en su conjunto, estuvieron siempre muy por debajo de los obtenidos por MZA y Norte, y no dejaron de caer en comparación con las retribuciones por kilómetro obtenidos por esas compañías. Por cada kilómetro en explotación Andaluces solo obtuvo, en el mejor de los casos, el 80% de lo recaudado por MZA en las décadas finales del siglo XIX, o el 60% de lo que recaudaba Norte en los años previos a la Primera Guerra Mundial. En el periodo crítico posbélico y décadas de 1920 y 1930 la ratio fue aún peor, situándose por debajo del 50%, lo que dejaba traslucir la falta de entidad del mercado andaluz y los problemas de la compañía ferroviaria para incrementar tráficos (gráfico 4). Sin embargo, los gastos mantenían una proporción superior, con un 80% de los datos de Norte y MZA hasta la Primera Guerra Mundial, y luego un 60% hasta el final del periodo.

GRÁFICO 4 • Ingresos de explotación de Andaluces con respecto a ingresos de Norte y MZA (1879-1935). En porcentaje sobre ingresos, en pesetas constantes de 1913 por km



Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos en Memorias anuales de las compañías Norte, MZA y Andaluces para los años referidos. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signaturas A01, C01 y E01.

Los años de la Primera Guerra Mundial

La Gran Guerra supuso un vuelco significativo en el orden económico mundial, basado durante mucho tiempo en la relación de confianza del sistema internacional del patrón oro, el cual había generado un primer periodo de internacionalización de la economía que no fue recuperado hasta los años finales del siglo XX. Pero también supuso en el ámbito doméstico español un punto de inflexión en la construcción de nuestro capitalismo, propiciado por un flujo importante de capitales procedente de los beneficios empresariales derivados de los continuos pedidos que la Europa en guerra realizaba a los países neutrales, como era el caso de España.¹²

12. Las compañías ferroviarias utilizaron el argumento bélico según sus intereses sin el mayor reparo. Así, en la Memoria de Andaluces de 1914, p. 6, la compañía ofrecía noticias de la guerra a sus accionistas en los siguientes términos: «La guerra que, en primeros de agosto, estalló en las principales nacionales europeas, no tardó en ejercer en toda España una influencia deprimente sobre la actividad de la industria y del comercio, a pesar de la neutralidad proclamada y observada por el gobierno español [...] las compañías de ferrocarriles, incluida la nuestra, han sufrido por la disminución del tráfico...». Un año después, en la Memoria de 1915, p. 7, se afirmaba prácticamente lo contrario: «... el estado mundial de guerra, que se ha

El incremento de la demanda de tráfico a las compañías ferroviarias, que se debía al aumento de la producción industrial en el país, estuvo además acompañado de la brusca elevación de los precios de los *inputs* y materias primas necesarias para la explotación ferroviaria. Estas dos cuestiones fueron los detonantes del denominado «problema ferroviario» que puso a las compañías en una situación económica delicada, lo cual obligó al Estado a realizar aportaciones de capital para garantizar la viabilidad empresarial.

Sin entrar en el debate sobre el conjunto del sistema ferroviario español, que no es el objeto de este trabajo, sí es necesario puntualizar que, en primer lugar, el crecimiento del tráfico durante el periodo bélico no fue tan significativo como pudiera pensarse. En el caso del tráfico de viajeros, sí, creció en la etapa 1914-1920 a un ritmo del 5-6% de media anual, cuando en la última década del siglo XIX y la primera del XX lo había hecho al 3-5%, mientras que en el tráfico de mercancías se produjo una ralentización del crecimiento con respecto a la etapa anterior, del 4% al 2% anual. Esto nos obliga a replantear algunas de ideas que se han apuntado sobre el crecimiento de los tráficos industriales en esta etapa y los límites a los que se enfrentaron las compañías ferroviarias. Aun así son cifras que muestran un mercado importante para las compañías, sobre todo en momentos difíciles de encarecimiento de *inputs* de transporte. Sin embargo, en ese periodo de bonanza el incremento del parque rodante ferroviario fue bastante limitado: en torno al 2% para las locomotoras y coches de viajeros y un 2,5% para los vagones de mercancías. Es cierto que las compañías se enfrentaron a una evidente restricción de suministro de material por parte de las grandes fábricas europeas, debido a la guerra, lo que sumado a los crecimientos del tráfico agudizaría el problema.

Si nos fijamos en el caso concreto de Andaluces, los datos muestran un desfase mayor entre los tráficos y la disponibilidad de material. En el periodo 1891-1913, Andaluces vio incrementar su tráfico de mercancías en solo un 0,4 % anual, muy por debajo de lo apuntado anteriormente para Norte y MZA, mientras su tráfico de viajeros creció en un 2,2 %, también por debajo de las otras compañías, si bien no tan alejado. Sin embargo, el crecimiento de su parque motor fue mínimo en esta etapa (0,2%) y el de los coches y furgones para los trenes de viajeros incluso disminuyó (-0,1%), mientras, eso sí, el material para transporte de mercancías aumentó en un 2,1%. Sorprendente dato si tenemos en cuenta que el tráfico que mostró un aumento claro fue el de viajeros, mientras que el de mercancías tuvo un crecimiento más moderado. Durante el periodo bélico tanto el parque de locomotoras, como el de coches y el de vagones cayeron a un ritmo medio anual del -0,5%, lo que con-

prolongado mucho más de lo que pudo preverse, no ha impedido que en España, como en la mayoría de los países neutrales, se haya producido un señalado desarrollo de los negocios».

trastaba con un incremento moderado del tráfico de mercancías, 0,5%, y uno mucho mayor de viajeros 4,7% (cuadro 2).

Ante estos problemas, las compañías ferroviarias, y Andaluces también, optaron por denunciar el elevado coste de los carbones y combustibles reclamando la autorización de una subida de tarifas que hiciera frente a los gastos. Consideraban que un aumento de los ingresos, por la vía del incremento de las tarifas, ante un mercado cautivo, sería la solución adecuada. La discusión sobre este asunto fue larga e intensa y ha sido recogida en otros trabajos sobre el tema.¹³

Consecuencia de la guerra y del cambio en la relación monetaria entre Francia y España se produjo un vuelco legislativo importante que vendría a producir lo que se ha denominado como españolización o naturalización de la gran empresa en España.¹⁴ Se trataba de cambiar la situación histórica de la mayor parte de las empresas industriales españolas que habían sido levan-

CUADRO 2 - Evolución de los tráficos de mercancías y viajeros por km y de las dotaciones de material rodante por 100 km de línea en Norte, MZA y Andaluces, 1891-1930. Tasas de crecimiento medio anual

| | | 1891-1913 | 1914-1920 | 1921-1930 |
|------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Mercancías (miles de toneladas) | Norte | 3,7 | 2,3 | 3,8 |
| | MZA | 3,8 | 2,0 | 3,5 |
| | Andaluces | 0,4 | 0,5 | 3,5 |
| Viajeros (miles) | Norte | 3,3 | 4,8 | -0,3 |
| | MZA | 5,2 | 6,3 | 1,1 |
| | Andaluces | 2,2 | 4,7 | -5,5 |
| Locomotoras | Norte | 1,4 | 0,6 | 2,3 |
| | MZA | 2,1 | 0,5 | 1,9 |
| | Andaluces | 0,2 | -0,5 | 2,0 |
| Coches y furgones | Norte | 1,8 | -0,0 | 1,0 |
| | MZA | 1,3 | 0,1 | 1,8 |
| | Andaluces | -0,1 | -0,5 | -0,1 |
| Vagones para mercancías | Norte | 2,4 | 0,7 | 3,2 |
| | MZA | 2,4 | 0,3 | 3,0 |
| | Andaluces | 2,1 | -0,5 | 2,4 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos en el *Anuario de Ferrocarriles* de Enrique de la Torre para los años referidos. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura P-028.

13. Entre otros, Artola (1978), p. 414, y Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal (1998), p. 288.

14. Véase Carreras y Tafunell (1993).

tadas con capitales extranjeros, preferentemente franceses, pero también ingleses y alemanes, posibilitando poco a poco la entrada en la propiedad y en los consejos de administración de empresarios españoles. Consecuencia de esto y de una legislación ad hoc para propiciar la inversión de capitales españoles en el interior (Real Decreto de 14-6-1916, Real Orden de 16-8-1916, Ley de 2-3-1917, Real Decreto de 11-8-1918).¹⁵

En este marco de inestabilidad y de reorganización del sector, sin embargo, sorprende ver cómo una empresa con graves problemas económicos como era Andaluces se embarcaba en una operación tan arriesgada como la compra de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España (en adelante, Sur), una caótica empresa que gestionaba en el extremo oriental andaluz un grupo de líneas de 350 km con elevados gastos de explotación y escasos ingresos.¹⁶

La adquisición de Sur por Andaluces fue aprobada en la junta extraordinaria de 25 de agosto de 1916 en la que se tomaban dos decisiones: autorización para un préstamo de hasta 10 millones de pesetas y contrato de arrendamiento para la explotación de las líneas de Sur. Esta operación se justificaba por parte de los gestores de Andaluces desde la lógica espacial que suponía la integración de las líneas de Sur en la explotación de la compañía andaluza. El acuerdo de arrendamiento era sorprendente: Andaluces se hacía cargo de la explotación y conservación de las líneas, y debía entregar a los propietarios de Sur el líquido de explotación, aunque no se sabe bien cual, puesto que la compañía almeriense no contó nunca con beneficios de explotación.¹⁷

Broder dejó patente la extraña operación en la que se mezclaron oscuras maniobras de los herederos de Ivo Bosch,¹⁸ muerto en 1915, intereses internacionales con el Foreign Office británico y el Quai d'Orsay francés por medio, y la actuaciones del financiero belga Meersmans como albacea de Bosch. Ante el riesgo, en realidad, parece que poco probable, de la entrada de los capitales alemanes en el negocio, tanto franceses como ingleses —en plena Gran Guerra— optaron por ceder derechos a Andaluces para que esta asumiera una verdadera ruina:

Las condiciones de la fusión son, en verdad, de las peores para el comprador que hayamos encontrado. En la mayor parte de los casos precedentes, el capital en acciones había sido bien anulado o bien transformado finalmente en obligacio-

15. Entre otras cuestiones, por ejemplo, Real decreto de 14 de junio de 1916 prohibía la emisión, circulación, venta o pignoración en el mercado bursátil español de títulos de deuda extranjeros, salvo autorización expresa. Más tarde, 11-8-1918, se dispuso que los que ya estuvieran domiciliados debían ser regulados mediante estampillado en Hacienda.

16. Sobre esta compañía, véase Cuéllar (2003), pp. 218-322

17. Cuéllar (2003), cuadro VI:17, p. 237. Descontadas las cargas financieras, Sur nunca tuvo un saldo positivo en sus treinta y tres años de actividad empresarial, entre 1896 y 1928, cuando definitivamente se integró en Andaluces.

18. Un apunte biográfico sobre este personaje en Cuéllar (2011), pp. 349-355.

nes (o en acciones del tomador) por capitalización del producto neto. Lo que, en el caso que nos ocupa, no habría costado nada a Andaluces. Sin embargo, le costó 3,4 millones de francos que recibieron los sucesores de Bosch por unas acciones que, como era de dominio público, no fueron nunca liberadas. Por otra parte, Andaluces, por el contrato inglés, ¡concedía a sus clientes la fijación de las tarifas! Además, se veía obligada, para liquidar el pasivo, a firmar con los acreedores un nuevo convenio que fija en cerca de 1,8 millones de francos por año sólo la carga de intereses. ¡Cuando el producto neto es negativo!¹⁹

La empresa afrontaba, pues, los inicios del problema ferroviario en una situación crítica, desfallecida financieramente y en un entorno socioeconómico poco alentador para la recuperación. Se daban, pues, todos los condicionantes para que en un breve plazo de tiempo Andaluces fuera absorbida por una compañía mayor, y MZA era su destino lógico. Sin embargo, como hemos señalado, la economía española sufrirá un vuelco significativo en ese momento, con abundancia de inversión y renovación de los mercados bursátiles de Madrid o Barcelona, ya no tan dependientes del parqué parisino. Así, además de en Madrid, con la reapertura de la Bolsa de Barcelona (15 de julio de 1915), la cotización de Andaluces estaba presente, junto a otras compañías ferroviarias con capital catalán, como Norte, MZA o MZOV, tanto en el mercado oficial como en el dinámico mercado libre que, en paralelo al anterior, daba una actividad financiera notable a la plaza barcelonesa. La presencia de Andaluces en estas cotizaciones desde 1915 obedecía, sin duda, al interés que tendría para los inversores el devenir de esta empresa que, como veremos, pasó a tener una presencia importante de financieros catalanes a partir de 1921. La compañía ya había tenido un corto periodo de cotización en el mercado libre barcelonés entre 1883 y 1885, como también había ocurrido con Sur —propiedad de un catalán, Ivo Bosch— entre 1902 y 1913, aunque no de modo continuo.²⁰

El cambio de accionariado en el marco del problema ferroviario

Como ya advirtiera Tedde (1980), la presencia de administradores catalanes creció de manera significativa a partir de 1919. Esto fue consecuencia de la progresiva domiciliación de títulos de las empresas españolas que se dio a partir del cambio legislativo anteriormente apuntado.²¹ Este hecho hacía in-

19. Broder (2012), pp. 325-326.

20. Sobre estas informaciones y un balance general de la Bolsa de Barcelona, Hortalá (2006). Además, *Anuario de la Asociación del Mercado Libre de Valores de Barcelona*, varios años.

21. Como consecuencia de la legislación antes mencionada, los obligacionistas ferroviarios optaron por el traslado inmediato de los títulos a suelo español. Según Casares (1973), pp. 226-227, en apenas cinco años, 1917-1921, se habían domiciliado 1,2 millones de títulos. En el

necesaria la presencia de capitales foráneos. De ahí la dimisión masiva de los consejeros franceses de cara a la asamblea anual de 1920.²²

Pero ¿quiénes se hicieron con los títulos y a qué precio? A la primera cuestión vamos a intentar responderla en las próximas líneas; para la segunda pregunta todavía no tenemos una respuesta clara, pero en ningún caso los títulos fueron vendidos a su valor nominal, sino que creemos que muy por debajo. Hemos de tener en cuenta que la cotización de la Bolsa de Madrid situaba por esos años a las acciones de Andaluces al 50%, posición mínima desde la remontaría hasta casi el par en 1928, justo antes del colapso final. Es indudable que la venta de los franceses se tuvo que hacer más próxima a la primera cotización que a esta última, por lo que el posterior reparto de dividendos, aunque ya no se tratara del mejor momento, fue siempre positivo para estos accionistas (véanse gráficos 5 y 6).

Con respecto a la nueva estructura y presencia de inversores, constatamos una localización evidente en torno a bancos o industriales catalanes. De todos modos, en primer lugar habría que hacer mención a la figura del presidente, que como bien es sabido tenía habitualmente un perfil meramente representativo, dotado de una elevada capacidad de acceso a los principales foros de decisión política y económica del país. En ese momento, tras el fallecimiento del marqués de Guadalmina, en diciembre de 1920,²³ se nombró presidente a Joaquín de Arteaga, duque del Infantado y marqués de Santillana, diputado a Cortes desde 1907, senador por derecho propio desde 1920 y activo empresario especialmente en el sector eléctrico madrileño y consejero también del Banco Hipotecario.²⁴

El desembarco catalán en el capital de Andaluces estuvo asociado a una comunión de intereses entre bancos de nueva creación, repatriación de capitales americanos e inversiones comunes en industrias eléctricas. Así, en el repaso de los principales nombres del Consejo de Administración (cuadro 3) encontramos una excelente representación de la gran burguesía catalana que había hecho fortuna en los años de la Gran Guerra. Los industriales textiles como José Llobet Gurí, José Compte Viladomat o Antonio Gassol Civit son bastante re-

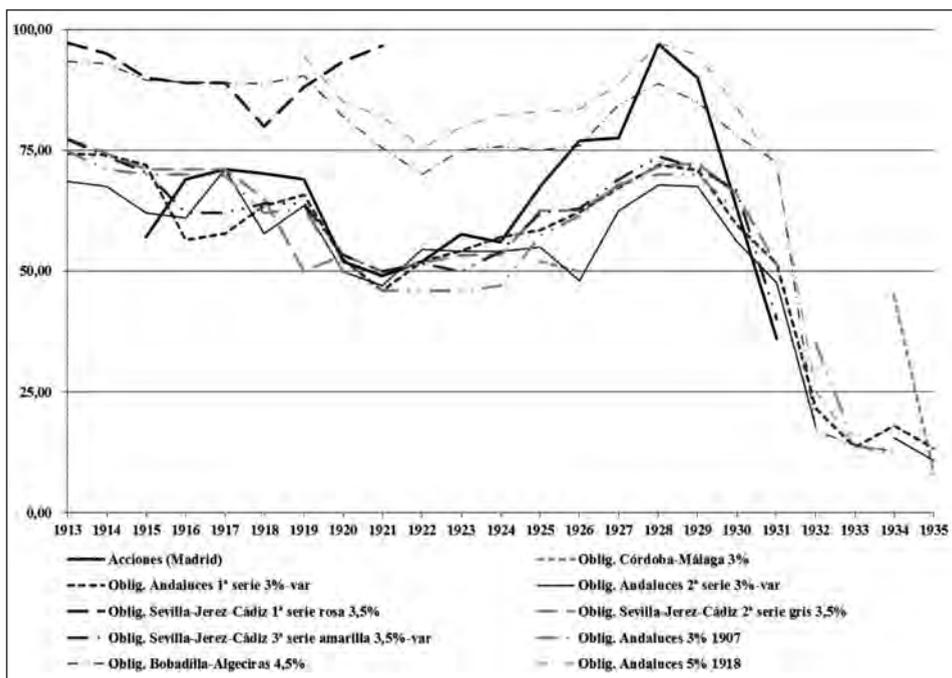
caso de Andaluces, en 1925 ya se habían nacionalizado 323.000 títulos, estando pendientes de este trámite 137.900, lo que suponía un 70% de los mismos (Tedde, 1980, p. 33). Finalmente, en 1935, solo quedaban 12.429 títulos por domiciliar, véase *Anuario Oficial de Valores de la Bolsa de Madrid* (1936), p. 845.

22. Moisés de Camondo, Edgardo Stern, Luciano Villars, Fernando Auburtin, Raoul Jourde y Carlos Gormel cesaron en sus puestos ese año. Memoria de Andaluces (1920), p. 29.

23. Los anteriores presidentes de Andaluces fueron: el conde Abraham de Camondo, 1877-1888; Antonio Cánovas del Castillo, 1888 y 1892-1895; Eugenio Page, 1897-1899; Emilio Cánovas del Castillo, 1900-1910; el marqués de Guadalmina, 1910-1920.

24. Algunos datos biográficos procedentes del Archivo del Senado, en Asenjo (1994), pp. 79-82. Una visión hagiográfica del personaje, con algunas referencias de interés, realizada por su hija Cristina, en Arteaga (1948).

GRÁFICO 5 ▪ Evolución de la cotización máxima de los títulos de Andaluces en la Bolsa de Madrid (1913-1935). En % sobre el valor nominal



Fuente: Elaboración propia a partir de *Anuario Oficial de Valores de la Bolsa de Madrid*, varios años. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura P-048.01.

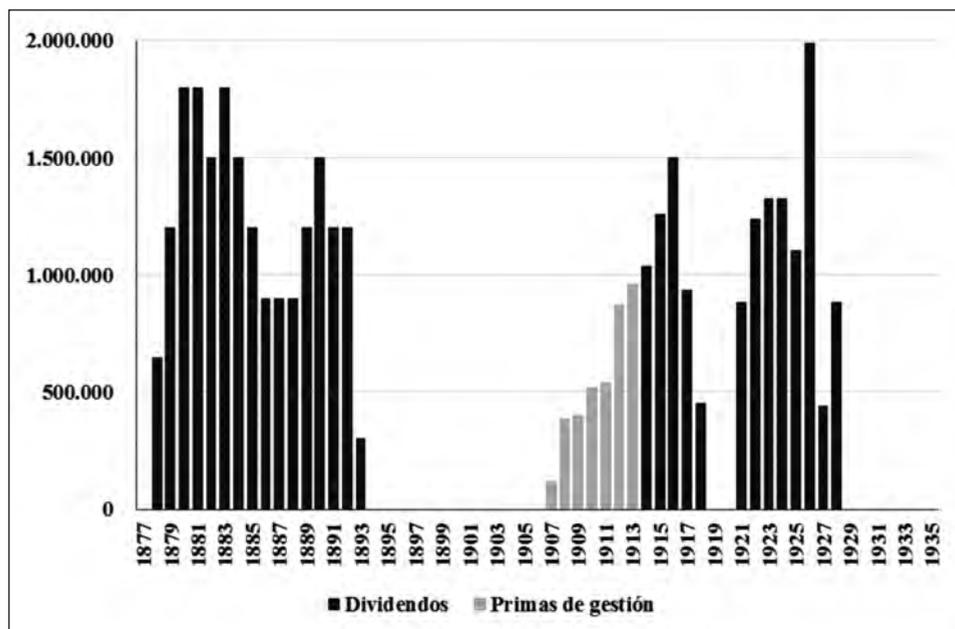
representativos de ello, así como la poderosa banca Arnús-Gari que tendría a un representante importante en el consejo de administración de Andaluces, Juan Antonio Gamazo Abarca, primer conde de Gamazo, hijo del influyente político castellano Germán Gamazo y casado con Marta Arnús Gayón.²⁵

Otros grupos bancarios también se detectan, como el del Banco Español del Río de la Plata²⁶ que aumentaba sus intereses en España en esos momen-

25. A través de la banca Arnús, también emparentada con la familia Güell, formando parte en esos años del consejo de administración de la Banca López Bru S.A. y del Banco Hispano Colonial. Además, fue presidente de la junta directiva de la influyente Asociación del Mercado Libre de Valores de Barcelona, de la que dimitió con el advenimiento de la Segunda República. Sobre la familia Gamazo, véase Hidalgo (1995), *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*, varios años, y *Anuario de la Asociación del Mercado Libre de Valores de Barcelona*, varios años. Para más evidencia, la Memoria de Andaluces de 1917 le presentaba como el presidente de la Banca Arnús-Gari, p. 10.

26. Esta entidad nació en Buenos Aires en 1887 por un grupo de comerciantes peninsulares, convirtiéndose en poco tiempo en el principal banco privado de la Argentina, véase Tortella (2001), p. 268. De su etapa de retorno de intereses a España queda el legado del imponente edificio de la calle Alcalá de 1918, conocido como «Las Cariátides», que sería sede del Banco Central a partir de 1947 y en la actualidad es sede del Instituto Cervantes.

GRÁFICO 6 • *Capital repartido en dividendos y primas de gestión en Andaluces (1877-1935). En pesetas corrientes*



Fuente: Elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces, varios años. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A01. Nota: la compañía utilizó, entre 1907 y 1913, la fórmula de «primas de gestión» para el pago de cantidades remuneradoras a sus accionistas, según quedó establecido en el Convenio firmado con el sindicato de obligacionistas en 1904.

tos. El grupo tuvo como representante en este proyecto a Máximo Ortiz de Urbina. Este banco terminó años después en la esfera del Banco Central —aunque en esos tormentosos años no era una base estable, ni mucho menos—,²⁷ que también tenía intereses en Andaluces, especialmente a través de Alfredo de Albuquerque,²⁸ que a su vez era también el secretario del Consejo de Administración de la compañía ferroviaria, lo cual denota que la participación del Central tuvo que ser importante en ese momento. También tenía una estrecha relación con este banco Vicente Montal Cornelles, destacado financiero barcelonés,²⁹ y José Compte Viladomat, al que también hemos citado como industrial, y que constituyó junto a los anteriores en el Banco Central el denominado «grupo catalán».³⁰

27. Tortella (2001).

28. No conocemos muchos datos de este personaje. De origen portugués, obtuvo la nacionalización en 1909, según se recogía en la *Gaceta de Madrid*.

29. Tortella recoge que el papel que tuvieron ambos, Albuquerque y Montal, en el conculso periodo entreguerras en el Banco Central, Tortella (2004), pp. 136-141.

30. Tortella (2001), pp. 252-254.

CUADRO 3 - Miembros del Consejo de Administración de Andaluces y su representación financiera, 1877-1936

| | 1877 | 1889 | 1913 | 1921 | 1934 |
|--|---------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--|
| | Conde Abraham de Camondo | Antonio Cánovas del Castillo | Marqués de Guadalmina | Duque del Infantado | Duque del Infantado |
| | Eugenio Duclerc | Edmundo Joubert | Conde Moisés de Camondo | Conde de Gamazo | Conde de Gamazo |
| | Luciano Villars | Luciano Villars | Luciano Villars | Antonio Gassol Civit | José Llobet Guri |
| | A. J. Stern | Santiago Stern | Edgardo Stern | José Llobet Guri | Vicente Montal Cornelles |
| | Joaquín de la Gándara | Langlois de Neuville | Jorge Labitte | Conde de Torrenueva de Foronda | Alfredo de Albuquerque |
| | Jorge Loring | Carlos Gomel | Carlos Gomel | Vicente Montal Cornelles | José Compte Viladomat |
| | Edmundo Joubert | F. Timmerman | René de Matharel | Jaime Imbern Fort | Silvio Rahola Puignau |
| | Francisco Silvela | Conde Isaac de Camondo | León Cocagne | Máximo Ortiz de Urbina | Enrique Cabello Coscollar |
| | | Luis Silvela | F. Auburtin | Alfredo de Albuquerque | Luis Infiesta Argüeso |
| | | Emilio Cánovas del Castillo | Luis Silvela | Francisco de Laiglesia | Amadeo Álvarez-Builla y García-Barrosa |
| | | Marqués de Guadalmina | Duque del Infantado | León Cocagne | Juan Imbern Cánovas |
| | | Eugenio Page | Francisco de Laiglesia | | Salvio Iborra Guillemot |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos en Balances de Memorias anuales de la compañía Andaluces para los años referidos. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

Otros nombres destacados que muestran una clara relación con intereses catalanes eran los de Mariano de Foronda y González-Bravo (conde de Torrenueva de Foronda), que tras dirigir brevemente los tranvías de Madrid estuvo al frente de la compañía tranviaria barcelonesa entre 1902 y 1931, además de ser el director de la Exposición Universal de Barcelona de 1929; más modesto era el papel de Luis Infiesta Argüeso, experto agente de Bolsa que, suponemos, representaría a otros intereses. Como nombre de prestigio que accedía a un puesto directivo e iniciaba su fortuna personal, encontramos a Silvio Rahola,

ingeniero catalán, conocido sobre todo por su imponente *Tratado de Ferrocarriles*, que fue el designado para realizar la dirección de la explotación de la compañía tras el cambio de accionariado y que a finales de la década de 1920 ya se incorporó al Consejo de Administración, recorriendo así un camino que fue bastante habitual en un numeroso grupo de ingenieros-empresarios en España, como había pasado en el resto de Europa y Estados Unidos.³¹

También banquero hecho en las Antillas era el asturiano Amadeo Álvarez-Builla y García-Barrosa, conde del Real Agrado, fundador y presidente del Banco de Gijón, y consejero en sociedades como el Banco Hispano-Americano, Telefónica y, cómo no, en empresas eléctricas como Saltos del Alberche e Hidroeléctrica del Cantábrico.

Resulta sintomático encontrar a una nutrida representación de ellos (Imbert, Arteaga, Llobet, Montal y Cabello) reunidos en otro proyecto empresarial formando parte del Comité Administrativo de la Cooperativa de Fluido Eléctrico de Barcelona.³² De hecho en este periodo se generaliza en el empresariado español esa especial omnipresencia en diferentes negocios, inversiones y consejos de administración, con el doble objetivo de preservar un margen de seguridad en su cartera de valores y, también, como una respuesta a la demanda de las propias empresas para elevar el prestigio de su proyecto. Aunque el periodo de la Restauración se había caracterizado por esa identificación entre los intereses políticos y económicos, como quedó recogido en los consejos de administración de las principales compañías ferroviarias (Cánovas en Andaluces o Alonso Martínez en Norte fueron modelo de ello), en realidad no fue hasta la consolidación capitalista en España cuando pudimos ver en toda su intensidad esa relación, que seguía los modelos occidentales, a modo de una versión doméstica y algo tardía de *robber barons* que protagonizarán los años de la expansión económica española. Además, si algo caracteriza el éxito económico y político en nuestro país es, precisamente, la consecuente titulación nobiliaria.³³

Los dirigentes de Andaluces tuvieron claro desde el primer momento que uno de los objetivos era conseguir el prestigio del negocio con el fin de garan-

31. Podemos contabilizar hasta media docena de manuales técnicos de este ingeniero, además de algún juicio político-económico, pero no hemos localizado una biografía sobre él que se nos antoja necesaria. El texto más importante del ingeniero, Rahola (1913-1923), son unos brevísimos apuntes sobre su relación con Málaga como director de Explotación de Andaluces, González Castillejo (2002).

32. Con un capital en acciones de 32,5 millones, que duplicaba con una emisión similar de obligaciones en 1923. Sobre este grupo y su relación con otras cooperativas eléctricas de la época, véase Zaar (2012).

33. De forma despectiva, el término *robber barons* fue acuñado en Estado Unidos a partir del libro de Josephson (1934) sobre los hombres de negocios (especialmente de ferrocarriles y financieros, en general) que habían utilizado prácticas cuestionables para acumular su riqueza, combinando la idea de ladrón (*robber*) y el prestigio social aristocrático (*baron*). Una reciente revisión sobre este asunto, Folsom (1993).

tizar una completar convertibilidad de los valores en los múltiples negocios que se extendían por doquier en ese momento. Así, al comenzar la década de 1920, y por lo tanto su gestión en Andaluces, buscaron la autorización para que sus títulos pudieran ser considerados una garantía en la concesión de préstamos en las sucursales del Banco de España. Esto ya había ocurrido con anteriores emisiones de obligaciones, y ya lo tenían también compañías como MZA o Norte, pero no ocurría así con las nuevas emisiones de obligaciones de la compañía malagueña, ni tampoco con sus acciones.³⁴

Las alianzas para conseguir el beneplácito del Banco de España fueron importantes y, desde dentro, contaron con el apoyo de Pío García Escudero, a la sazón subgobernador del Banco de España durante toda esta etapa, que llegó a ejercer provisionalmente de gobernador entre septiembre de 1923 y febrero de 1924. Gamazo, que en el nuevo Consejo de Andaluces tenía una función de enlace entre Madrid y Barcelona, y que llegaría a ser gobernador del Banco de España en 1930, escribía en 1926 a Pío García Escudero recordándole conversaciones anteriores «... toda vez que llega el momento de resolver sobre el asunto a que la misma se refiere...».³⁵ Y este asunto no era otra cosa que la necesaria convertibilidad de los títulos de Andaluces, tal y como habían recogido anteriormente (agosto de 1919) desde la Asociación del Mercado Libre de Valores de Barcelona en una carta dirigida al Gobernador del Banco de España:

La importancia que de bastante tiempo a esta parte han adquirido las Acciones de la Compañía de los F.C. Andaluces, de su muy acertada Dirección, en la Bolsa de esta plaza, que, sin ninguna clase de jactancias, es el mejor mercado de que en la actualidad dispone, y la confianza que por esa misma importancia les dispensa el público haciéndolas objeto de una contratación constante e intensa, las ha colocado en igualdad de condiciones, y en muchos casos por encima, de las Acciones de las más importantes Compañías ferroviarias españolas.

Todas estas circunstancias traen aparejadas el que sobre las referidas Acciones se realicen otras muchas operaciones mercantiles tanto en el terreno bursátil como en el bancario; y como el Banco de España no les da igualdad de trato a las de otras Compañías ferroviarias, con lo que causa bastante perjuicio a los tenedores de las referidas Acciones y a los que con las mismas negocian, esta Junta Directiva, convencida de que las Acciones de esa Compañía por la merecida importancia adquirida, a que antes se alude, pueden y deben aspirar a que desaparezcan

34. Lo cual tenía cierta lógica, vistas las dudas que habían surgido sobre la compañía, especialmente tras la adquisición del pasivo de Sur. Y que finalmente se conseguiría, según recoge en Memoria de Andaluces de 1914, p. 14.

35. Archivo del Banco de España (ABE), Leg. 987. Se recordaba en la documentación que se habían lanzado peticiones sobre este asunto en octubre de 1914, noviembre de 1918, diciembre de 1919, diciembre de 1925, utilizando como argumento la estabilidad de la cotización que se había alcanzado en ese momento. Ya en febrero de 1927 encontramos un informe favorable del jefe de operaciones del Banco de España, precisamente unos meses antes de que los títulos caigan de modo definitivo.

las trabas que hoy se le ponen por aquel establecimiento de crédito para cierta clase de operaciones y haciéndose eco de la aspiración general de los Socios del Mercado Libre de Valores de Barcelona, se ha dirigido al director de la sucursal del Banco de España en esta plaza, suplicándole que las Acciones de la Compañía de los F.C. Andaluces sean admitidas a la pignoración en idénticas condiciones y por el mismo valor que se admiten las de las Compañías de los caminos de Hierro del Norte de España y de los F.C. de Madrid a Zaragoza y a Alicante.³⁶

Andaluces, sin duda, tenía prisa por conseguir dar solvencia al negocio. Sin embargo, los datos disponibles, como la evolución de los tráficos e ingresos en comparación con otras compañías ferroviarias españolas mostraban una preocupante caída, lo que era una mala noticia. Además, el relativo equilibrio financiero que se había conseguido en 1913, antes de la nueva ola de adquisiciones de líneas, como la Algeciras a Bobadilla, El Puerto a Sanlúcar y red de Sur, había quedado roto por la necesidad de nuevas emisiones hipotecarias. Fueron en total tres:³⁷ 1913, 45.000 títulos al 4,5% para la compra de la línea de Bobadilla a Algeciras; 1918, 32.000 obligaciones al 5% con la garantía en primera hipoteca sobre la línea de Alicante a Murcia y en segunda hipoteca sobre las de Osuna a La Roda, Jerez a Sanlúcar y Bonanza, Marchena a Valchillón, Puente Genil a Linares y Bobadilla a Algeciras; y 1920, 40.000 nuevas obligaciones al 6% que quedaron inicialmente en cartera «por la mala disposición del mercado»,³⁸ aunque sí circularían poco después, ya que la compañía necesitaba financiar, entre otras cuestiones, el incremento de gastos derivados del arrendamiento de Sur.

Consecuencia de este creciente endeudamiento, se produjo una inversión en la tendencia de reducción progresiva del lastre de la deuda hipotecaria que había caracterizado la explotación ferroviaria en España durante el siglo XIX. La caída progresiva que se había dado en la mayoría de las compañías ferroviarias desde finales del siglo XIX, cuando la necesidad de financiación de la deuda hipotecaria sobre ingresos bajó del 35% al 20%, alentada por la mejora de la coyuntura económica, se cortó bruscamente con el comienzo del problema ferroviario, quedándose estancado en ese 20% ya durante todo el periodo (gráfico 7). Si tenemos en cuenta, como hemos visto, que los ingresos también se congelaron, cuando no cayeron, la situación tenía poco atractivo para los inversores privados y era el Estado el que debía asumir el mantenimiento del sistema.

36. ABE, Leg. 987.

37. Poco antes, en 1907, se habían emitido 10.150 nuevos títulos, que recogían los acuerdos aprobados en 1903 en el conflicto con los obligacionistas, validado por los tribunales en 1906, para refinanciar las obligaciones del Sevilla-Jerez-Cádiz y las series 1.^a y 2.^a de Andaluces. Memoria de 1907, pp. 7-8.

38. Memoria de Andaluces, 1920, p. 9.

GRÁFICO 7 ▪ Evolución de la cobertura de la deuda hipotecaria por los ingresos de explotación en Norte, MZA y Andaluces, 1879-1935. En porcentaje



Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos en Memorias anuales de las compañías Norte, MZA y Andaluces para los años referidos. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signaturas A-01, C-01 y E-01.

La Dictadura de Primo Rivera, el Estatuto Ferroviario y Andaluces

Como es conocido, el Estatuto Ferroviario de 1924 no tenía la finalidad de convertir en rentables los negocios ferroviarios, sino solamente la mejora de los resultados mediante la ordenación de la gestión. Los planteamientos de la Administración eran ofrecer a las empresas la posibilidad de adscribirse al nuevo régimen ferroviario, que tenía el objetivo de crear un sistema general que pretendía, como aspectos más relevantes, la agrupación de líneas, la unificación de los criterios de explotación, la ordenación tarifaria, la unificación de los reglamentos del personal y una mayor combinación del material móvil de las empresas. El Estado sería el vínculo de este sistema. Así, las empresas quedaban solo reducidas a la explotación del negocio ferroviario.³⁹

39. Esta es la interpretación de Velarde (1968). Véase el texto de la ley en *Gaceta de Madrid*, 13-7-1924.

Por otro lado, otros autores han remarcado, que el Estatuto Ferroviario de 1924 vino a regular la creciente participación del Estado en el sector ferroviario que, desde la segunda década del siglo xx, había contribuido a la financiación y sostenimiento de estas empresas mediante la revisión de tarifas, la aportación de capital para instalaciones y material y la entrega de anticipos para gastos de personal. Las empresas aceptaron esta nueva situación, aunque desconfiaban de la pérdida de autonomía que de él se derivaba, si bien, era una solución consentida para mantener la titularidad de la explotación y esperar acontecimientos futuros sobre la nacionalización o el rescate de sus redes.⁴⁰

El Real Decreto de 29 de diciembre 1925 promulgaba la inclusión de Andaluces en el nuevo régimen ferroviario, considerando que del valor de establecimiento provisional declarado por la compañía, de 290.136.229 pesetas, se le reconocía un capital real de concesionario de 72.184.412 pesetas. Es decir, el Estado consideraba acertada la cifra de establecimiento que figuraba en los balances de la compañía (sobre los 290,5 millones que recogía Andaluces, se hizo una baja del 0,1%), pero deducía de este valor la carga financiera que tenía la empresa, 218 millones de pesetas, lo que otorgaba el resultado final de capital real del concesionario. Andaluces consideró aceptables las valoraciones del Consejo Superior de Ferrocarriles.⁴¹

Esto puede sorprender, pero a nadie escapará que esta fue una resolución negociada y que el mayor interés de la compañía estaba en ese momento en conseguir estabilidad y fiabilidad, y el Estado debía ser el garante de ello. Según nuestros datos, recogidos en los balances anuales de la compañía, la aportación total del Estado entre 1920 y 1935 fue de 203 millones de pesetas (véase cuadro 4). De esa cifra consta la devolución de partidas pequeñas, recogidas en valores negativos en el cuadro adjunto, que llegarían como máximo al 4% del total, y correspondía a la partida de anticipos para material móvil.

Los cuatro conceptos básicos por los que se recibieron aportaciones del Estado fueron: anticipos para atender subidas salariales y aplicación de la jornada de ocho horas al personal; financiación extraordinaria para la adquisición de material móvil y reparación, en su caso, del mismo; conceptos generales recogidos en el nuevo régimen ferroviario para atender a renovación de equipos, instalaciones e inversiones de primer establecimiento (conocida como Caja Ferroviaria); otras partidas derivadas también de las aportaciones de la Caja Ferroviaria.

40. Aunque desde ópticas distintas —comienzo de la etapa pública y final de la etapa privada, respectivamente—, véase Muñoz Rubio (1995), pp. 40-80, y Ortúñez (1999), pp. 205-218.

41. Memoria de Andaluces, 1925, pp. 9-10.

CUADRO 4 ▪ Saldo anual de las aportaciones del Estado por diferentes conceptos a Andaluces. En pesetas corrientes

| | Anticipos: salarios para personal | Anticipos: compra de material* | Caja Ferroviaria: principal | Caja Ferroviaria: otros | Total anual |
|---------|---|--------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|-------------|
| 1920 | 6.078.121 | | | | 6.078.121 |
| 1921 | 8.104.162 | 7.481.431 | | | 15.585.593 |
| 1922 | 7.428.815 | 15.865.461 | | | 23.294.276 |
| 1923 | 8.104.162 | 1.800.054 | | | 9.904.216 |
| 1924 | 2.260.888 | -1.324.080 | | | 936.808 |
| 1925 | 5.200.171 | -1.257.696 | | | 3.942.475 |
| 1926 | 4.727.427 | 2.908.875 | 3.814.662 | | 11.450.964 |
| 1927 | 0 | -335.897 | 14.253.741 | 2.234.244 | 16.152.088 |
| 1928 | 0 | -1.080.989 | 18.970.501 | 7.986.363 | 25.875.874 |
| 1929 | 7.455.631 | -674.255 | 41.982.171 | 11.410.951 | 60.174.498 |
| 1930 | 0 | -1.283.454 | 13.477.493 | 4.532.237 | 16.726.276 |
| 1931 | 0 | -34.194 | 3.723.223 | 0 | 3.689.029 |
| 1932 | 0 | 0 | 6.612.000 | 78.123 | 6.690.123 |
| 1933 | 0 | 0 | 169.718 | 170.645 | 340.363 |
| 1934 | 0 | 0 | 500.000 | 0 | 500.000 |
| 1935 | 0 | 0 | 687.841 | 1.407.893 | 2.095.734 |
| Totales | 49.359.377 | 22.065.256 | 104.191.350 | 27.820.455 | 203.436.438 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos en Balances de Memorias anuales de la compañía Andaluces para los años referidos. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

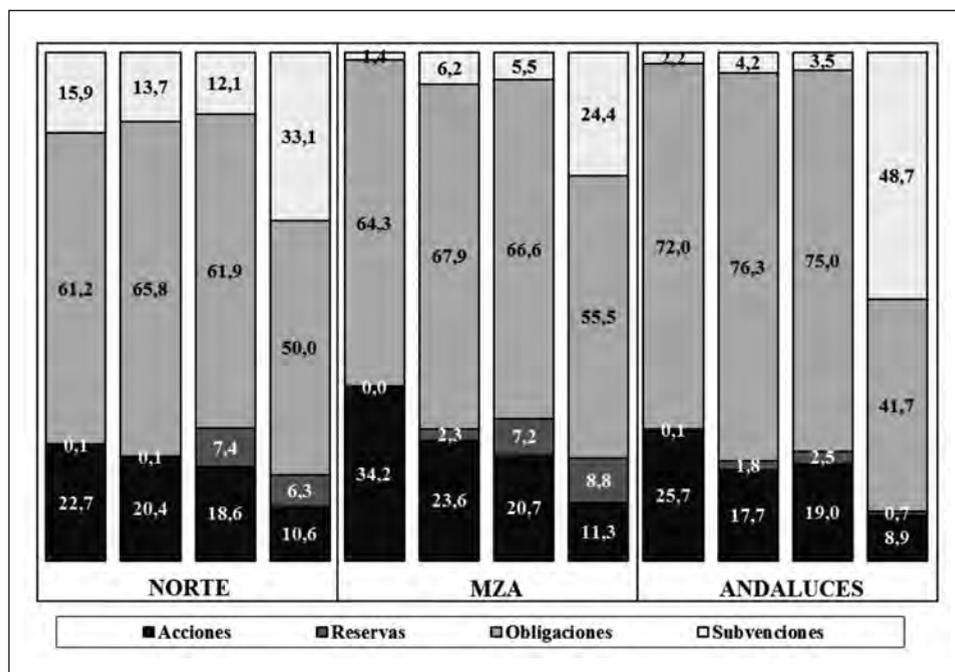
* Las cifras negativas recogen las devoluciones de anticipos.

También hay que señalar, especialmente a partir de 1930, que estas aportaciones fueron vitales para alargar la explotación privada, como veremos más adelante.⁴²

Como decimos, las consecuencias empresariales fueron la obtención de la ansiada estabilidad buscada por Andaluces, lo que otorgaba a la inversión un aspecto seguro, garantizado por la aportación pública. Así se desprende de la evolución de la cotización de los diferentes productos financieros en las bolsas de Madrid y Barcelona (véase gráfico 8), donde todos los títulos sin ex-

42. Entre otras referencias, figurarían en el pasivo aportaciones por conceptos como: Anticipo para atender las pagas extraordinarias de 1930 (2.171.437 pts), de 1934 (2.271.465 pts) y de 1935 (1.578.535 pts).

GRÁFICO 8 - Evolución de la distribución de recursos financieros en las principales compañías ferroviarias españolas, 1880-1935. En porcentajes



Fuente: Elaboración propia a partir de memorias y estadísticas de las compañías ferroviarias, varios años.

cepción comienzan una etapa clara de recuperación desde el 50% en el que se encontraban valores como las acciones, las obligaciones de las series gris y amarilla de las primeras emisiones o de la de 1907, hasta el 70% —las acciones, como hemos dicho antes, tocaron el techo del 97% en 1927—, mientras otros títulos, como las emisiones de obligaciones de 1913 y 1918, que estuvieron un año en cartera esperando mejor coyuntura, se mantuvieron entre el 80-90%.

La segunda consecuencia de esta intervención fue la recuperación de la senda del reparto de beneficios entre los accionistas, con primas especiales al Consejo de Administración.⁴³ Efectivamente, tras la breve crisis de 1919-1920 de reorganización tras el final de la guerra, Andaluces tuvo ocho años de reparto de dividendos que coinciden además con las mayores aportaciones de la Caja Ferroviaria. Para un capital de acciones en circulación de 44 millones

43. Como en la mayoría de las compañías ferroviarias e industriales, los gestores tenían remuneración especial y notablemente aumentada sobre los accionistas: de la cantidad establecida para dividendo, de resultados de la liquidación anual de explotación, quedaba un 4% para los administradores, otro 6% para los fundadores y el 90% para dividendo.

de pesetas⁴⁴ se repartió un total de 9,2 millones de pesetas, lo que supone una rentabilidad media anual del 2,6%, baja sin duda para otros negocios empresariales mucho más rentables en ese momento (como el eléctrico), pero nada despreciable para una compañía abocada a la quiebra. Además, si tenemos en cuenta que la compra de los títulos en 1920 no se haría a la par (la cotización en bolsa estaba en ese momento al 50%), la rentabilidad sobre la inversión real realizada subiría notablemente y la recuperación de la inversión estuvo próxima al 50% en este corto periodo de tiempo.

Una tercera consecuencia que tuvo para Andaluces todo este proceso fue la entrada masiva de capital público en el pasivo de la compañía (gráfico 8). Esto fue común en todas las compañías ferroviarias españolas y era producto directo de la aplicación del Estatuto Ferroviario, si bien en el caso de nuestra compañía había llegado a cambiar completamente el perfil empresarial, llegando prácticamente al 50% del capital de origen público, aunque la titularidad de las acciones siguiera en manos privadas. MZA con un 25% y Norte con un 33% también usaron ampliamente de las aportaciones públicas.

Sin embargo, esta situación era insostenible y no podía prolongarse por mucho tiempo: el régimen político que la había creado y mantenido estaba abocado a la caída, propiciado por sus propias incongruencias y por la falta de veracidad de los datos contables estatales. El régimen ferroviario, por su parte, había nacido con un espíritu provisional a la espera de una solución definitiva que no se había cerrado en este periodo, por lo que, ante la caída de las aportaciones públicas del crédito de la Caja Ferroviaria, sumada al descenso previo de los tráficos ferroviarios, la quiebra estaba ya muy cerca.

La lenta agonía y la incautación

En diciembre de 1929, Andaluces envió un escrito al Ministerio de Fomento en el que reconocía que

no solo no se ha logrado el desenvolvimiento que justificaría la terminación de aquéllos auxilios, por no haberlo tenido en ninguno de sus grados ni la industria ni el comercio de la región que sirve, sino que su situación económica ha empeorado.⁴⁵

Debido a esto, solicitaba la prórroga del régimen de auxilios del Estado. Unos días más tarde, la llamada fue todavía más angustiada, buscando liqui-

44. Así, se pasó de los 88.269 títulos emitidos hasta 1921 a los 88.296 de 1928 (cada acción a 500 pts).

45. Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1933), p. 5.

dez incluso en la devolución de las cantidades satisfechas a la Caja Ferroviaria en concepto de reintegro: 2,5 millones de pesetas, para atender al pago de los obligacionistas.⁴⁶ El Estado accedería a dicha petición, y no sería la última, pero señalaría en la Real Orden de 27 de enero de 1930 que dado que la compañía se encontraba «en el caso de insuficiencia de productos netos» se debía estudiar su integración en otras redes españolas para normalizar la situación económica.⁴⁷ Aparece aquí ya una clara amenaza para los gestores de Andaluces que, no obstante, consideraban al Estado como verdadero culpable de la situación ya que, sin derogar claramente el Estatuto de 1924, este había cesado en sus funciones.

Este argumento fue repetido una y otra vez por el *lobby* ferroviario que se había constituido como tal a partir del problema ferroviario y así se puede seguir en las numerosas publicaciones que hicieron conjuntas las principales compañías ferroviarias o bien la Asociación General de Transportes por Vía Férrea,⁴⁸ si bien este grupo planteaba el debate de algunas cuestiones de interés como la competencia y coordinación de transportes terrestres, la revisión de la fiscalidad del transporte o la incidencia de las políticas de transportes en la balanza de pagos, los gestores ferroviarios utilizaron la fuerza de este grupo para defender los intereses de unos títulos que valían poco o casi nada sin el respaldo del Estado.

La tensión entre la compañía y el Ministerio de Fomento iría en aumento en los meses siguientes, llegando a su punto máximo en enero de 1931, cuando se procedió a liquidar el ejercicio anterior y el déficit se había incrementado considerablemente (se pedía en este caso un auxilio de 4,7 millones de pesetas), amenazando con no abonar los incrementos salariales acordados con los trabajadores desde 1920, para mantener el pago de las amortizaciones de los obligacionistas de la compañía. El Estado dio un plazo de 48 horas para que la empresa asegurara «el abono de los jornales y haberes de los

46. Constatamos, pues, que la empresa pasó en apenas unos meses de repartir beneficios generosos entre sus accionistas y administradores a poner en duda el pago de la deuda hipotecaria. Y eso cuando el tráfico de mercancías resistiría todavía un año, mientras que el de viajeros mostraba una estabilidad, tras varios años de caída, propiciado por la celebración en Sevilla, desde mayo de 1929, de la Exposición Iberoamericana que, aunque estuvo claramente por debajo de las expectativas, al menos revitalizó algo el tráfico y las inversiones.

47. Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1933), pp. 7-10.

48. La lista es extensísima, y no procede hacer un análisis aquí de ello, pero sus títulos nos ponen sobre la pista de sus argumentos: *El problema de la coordinación de los transportes ferroviarios y de los mecánicos por carretera* (1932), *Régimen fiscal del transporte mecánico por carretera* (1932), *El problema ferroviario francés* (1933), *La electrificación desde el punto de vista económico* (1933), *Las entidades económicas y el problema ferroviario* (1934), *Resumen de los trabajos de la Comisión para el estudio de un proyecto de ordenación ferroviaria y de transportes por carretera* (1934), *Conclusiones adoptadas por la Asamblea de la Asociación General de Transportes por Vía Férrea* (1935), *Tres años de política ferroviaria* (1935), *La influencia del automóvil en el desnivel de la balanza de pagos* (1936), o *Servicios comunes de las grandes compañías de ferrocarriles* (1940), entre más de medio centenar de publicaciones.

agentes», amenazando con la intervención de las cuentas de la compañía. Decisión que sería refrendada por la Real Orden de 31 de enero de ese año en la que se nombraba una Comisión Interventora para «la gestión económica y financiera de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces».⁴⁹

Esta primera comisión interventora de Andaluces dispuso la suspensión del pago de dividendos a los accionistas y de intereses y amortización a los obligacionistas. La compañía había agotado todas las vías de crédito posibles y se encontraba ya con serios problemas de suministro para continuar con la explotación. La comisión, iniciada bajo el gobierno de transición de Berenguer, quedó disuelta en octubre de 1932, ya bajo el ministerio de Indalecio Prieto, en el primer Gobierno de la Segunda República, aunque la crítica situación económica de la compañía se reprodujo más tarde y fue necesario constituir dos comisiones más. La segunda operó desde el mes de junio de 1934 y tenía como finalidad emitir, en un plazo máximo de tres meses, un dictamen definitivo sobre la situación de la compañía. Este dictamen, que se demoró hasta el mes de noviembre, proponía el rescate de la compañía por el Estado mediante dos fórmulas: que el Estado realizara la explotación o que fuera la propia compañía, una vez realizado el rescate, la que asumiera la explotación, previo pago de la indemnización correspondiente. La propuesta no tuvo efecto, ya que las cifras que barajó esta comisión, unos 370 millones de pesetas, no fueron aceptadas.⁵⁰

La participación de miembros de Andaluces en esta segunda comisión fue considerada contraproducente, por lo que, en diciembre de 1934, se nombró una tercera comisión que, en realidad, tenía la misma misión que la anterior, aunque la composición debía ser diferente,

no solo porque así lo aconseja la complejidad de aspectos técnico, jurídico y económico a que ha de alcanzar su cometido, sino también por la ineficacia práctica que para la solución definitiva ha tenido con su anterior constitución.

En febrero de 1935, la comisión entregó al ministro de Obras Públicas sus conclusiones,⁵¹ que se resumían en dos cuestiones: Andaluces era incapaz de sostener económicamente la explotación de sus concesiones, y esto derivaba en la incautación de la compañía a través de un proceso de caducidad global

49. *Gaceta de Madrid*, 2-2-1931.

50. A falta de más información, esta valoración hubiera supuesto una buena operación para los propietarios de Andaluces, ya que, realizado el «demérito» de la carga hipotecaria, el valor hubiera quedado sobre los 150 millones de pesetas, mucho más de los 72 millones en los que se valoró con el Estatuto Ferroviario en 1924 y muchísimo más que el valor final otorgado en el Rescate de 1941 que, como veremos más adelante, fue de 4,4 millones de pesetas

51. Memoria de Andaluces, 1935, p. 27. Recordemos que los titulares de la cartera de ese momento eran Rafael Guerra del Río y José María Cid Ruiz-Zorrilla, en sendos gobiernos de Lerroux.

de todas sus concesiones. Es decir, no procedía indemnización alguna, como apuntaba la segunda comisión, sino el rescate por la insolvencia de la compañía concesionaria. Con algún voto particular, el proceso siguió su cauce y se dio audiencia a la compañía, que envió un largo escrito en el que exponía su postura ante la amenaza de la incautación por el Estado. Consideraba que no existía causa legal para declarar la caducidad global de las líneas, ya que, según la ley de ferrocarriles y su reglamento, no se recogía entre los motivos de caducidad la insuficiencia económica y que, en todo caso, se debían seguir los trámites establecidos para el caso, mediante la instrucción de un expediente, la audiencia del Consejo de Estado y la posibilidad del recurso contencioso-administrativo por parte de la compañía afectada.

El fundamento jurídico de la compañía era razonable, y seguramente por este motivo no tenemos más noticias del proceso de declaración de caducidad, pero la realidad era que la compañía, tal y como temía el Estado, estaba en serio trance de paralización del servicio por falta de carbón para el suministro de locomotoras, entre otros motivos.⁵²

La situación económica de la compañía continuó agravándose y en los meses siguientes prosiguieron los escritos al ministerio y a presidencia de Gobierno reclamando soluciones. El 10 de febrero de 1936 Andaluces enviaba un nuevo informe en el que se afirmaba que

Nuestras previsiones nos permiten asegurar que para con nuestros propios medios el tráfico no se interrumpa, no más lejos del día 1.º de marzo habremos de limitar el trabajo de nuestros talleres generales a cuatro días por semana, y que los haberes del personal, a partir de la expresada fecha, habrán de ser abonados en la cantidad que corresponda al prorratear entre todos los agentes de la empresa la suma que quede disponible después de atender a los pagos de los abastecedores que nos suministran los elementos indispensables para que la explotación pueda realizarse: suspendiendo a la vez, como es lógico, la entrega a la industria particular o privada del material que normalmente reparado por ella, con lo que se agravaría su crisis de trabajo.⁵³

Nuevamente, como en 1930, la compañía acudía a la velada amenaza del conflicto social para que el Estado sufragara el déficit de explotación. Seis días después de este escrito se celebraron elecciones generales en España, de cuyo resultado saldría el Gobierno frentepopulista de Azaña que puso en la cartera de Obras Públicas a un experimentado ingeniero, Antonio Velao Oña-

52. Para toda esta cuestión analizada, véase Memoria de Andaluces, Junta Extraordinaria de 15-6-1936, pp. 27-45, y Ministerio de Obras Públicas (1940), tomo III, pp. 222-229. En este último documento se indica que la tercera comisión no emitió informe, sin embargo, como hemos visto, este sí fue emitido y discutido con la compañía.

53. Memoria de Andaluces, Junta Extraordinaria de 15-6-1936, pp. 46-47.

te, que ya había ocupado otros cargos en este ministerio. Durante su breve periodo de gestión, hasta la sublevación militar de julio, atendió a dos cuestiones principales: la incautación de Andaluces y la presentación a las Cortes del proyecto de coadministración del Estado con las compañías ferroviarias.⁵⁴ Ambas cuestiones formaban parte del intento de la República del establecimiento de un régimen ferroviario definitivo en el que el Estado formara parte de los Consejos de Administración en la misma proporción que capital aportaba, también, que se produjera la agrupación de líneas en torno a los tres grandes grupos ferroviarios, Norte, MZA y Oeste-Andaluces, y, finalmente, que se atendiera debidamente a la cuestión social, esto es, a los problemas salariales y laborales, y no solo a los apuros económicos de las empresas ferroviarias.⁵⁵

Durante los meses de marzo y abril continuaron los intercambios de notificaciones y telegramas entre los representantes de Andaluces y el ministerio, resultado evidente que en breve se produciría la paralización de la explotación por parte de la compañía. De este modo, el Gobierno decretó los días 9 y 20 de mayo de 1936 la forma en la que se realizaría la incautación de la compañía, a partir de la suspensión del servicio,⁵⁶ que se consideraba inminente y, finalmente, se haría realidad el día 25 de ese mismo mes:

Confírmole mi telegrama de ayer sobre paralización parcial de nuestro servicio y le comunico que hoy no pueden realizarse los mismos trenes que ayer no se hicieron, ni tampoco circularán los siguientes: 353 y 355, 453 y 452. Por idéntica causa de falta de combustible, desde mañana martes será suspendido el servicio en todas las líneas de la Compañía.⁵⁷

La incautación de la red de Andaluces fue considerada ilegal,⁵⁸ ya que se entendía que nuestro ordenamiento ferroviario solo recogía las figuras de la caducidad de la concesión o del rescate, señalándose la posibilidad de la incautación en la ley de quiebra de las compañías ferroviarias de 12 de noviembre de 1869.⁵⁹ En todo caso, en algunos sectores, se le atribuía al Estado la responsabilidad de los déficits de las compañías ferroviarias a causa de los incrementos salariales de 1920, la implantación de la jornada de ocho horas, las indefiniciones del Estatuto Ferroviario de 1924 o de la creciente competitividad de los transportes mecanizados por carretera, en ningún caso se consideraba la responsabilidad de las propias empresas ferroviarias.

54. Ortúñez (2001), p. 139.

55. *Gaceta de Madrid*, 10-6-1936, que recoge el proyecto de ley de 5 de junio de 1936 sobre este asunto.

56. Véase *Gaceta de Madrid*, 12-5-1936 y 21-5-1936.

57. Memoria de Andaluces, Junta Extraordinaria de 15-6-1936, p. 109.

58. Véase Coderch (1936).

59. *Gaceta de Madrid*, 14-11-1869.

Andaluces quedaría integrada en la red de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, empresa de gestión pública que agrupó desde 1928 las líneas del oeste y noroeste peninsular explotadas por diferentes compañías con problemas económicos.⁶⁰ La capacidad de gestión de una red grande, superior al millar de kilómetros, fue considerada un aval suficiente para que fuera Oeste y no Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE) la que se hiciera cargo de la explotación de Andaluces, que se hizo diferenciada del resto de líneas.

Un epílogo inesperado: del rescate al premio

El final de la Guerra Civil y la consecuente decisión de nacionalizar la red ferroviaria de vía ancha dentro de una nueva empresa, Renfe (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles), hizo resurgir el problema de Andaluces, ya que el contencioso que anunciaron los dirigentes de la empresa 1936 se mantenía.⁶¹ Como es sabido, la figura jurídica elegida para la reversión de la explotación ferroviaria privada al Estado fue la del rescate, lo que planteaba en el caso de Andaluces la singularidad de su explotación estaba a cargo del Estado.⁶²

Al menos esta fue la consideración que se dio por parte del régimen franquista, ya que, como hemos visto, el gobierno republicano había realizado la incautación en base a la paralización del servicio en algunos puntos de red de Andaluces a causa de la falta de combustible para sus locomotoras.⁶³

Es decir, la decisión tomada por el gobierno de la República quedó en papel mojado y se le dio a Andaluces el trato de empresa privada rescatada en el marco de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transportes por Carretera, de 24 de enero de 1941, que establecía «el rescate por el Estado de todas las líneas férreas españolas de ancho normal de servicio y uso público».

60. Sobre esta cuestión, véase Ortúñez (1999), pp. 295-297. Carecemos aún de un estudio en profundidad sobre la «nacionalización» de una décima parte de la red ferroviaria española, dispersa en una decena de compañías y agrupada bajo la tutela del Estado. Tal vez podría haberse hecho lo mismo en ese momento con Andaluces, tal y como se desprendía de las valoraciones realizadas por las comisiones ministeriales de 1931 y 1934 sobre la falta de viabilidad de la empresa.

61. En su última Junta General Extraordinaria, celebrada el 15 de junio de 1936, los accionistas otorgaron el *quitus* (ningún reproche a su gestión) a los miembros del Consejo de Administración y se anunciaba el inicio de un proceso contencioso-administrativo contra las disposiciones del mes de mayo de 1936.

62. Muñoz Rubio (1993), vol. 2, pp. 39-45.

63. El 25 de mayo de 1936 el funcionario público Antonio Barroso se personó a las 20 horas en las oficinas de Andaluces situadas en la Carrera de San Jerónimo, 40 —junto a las Cortes— para levantar acta de la incautación. El representante de la empresa que estuvo allí fue Amadeo Álvarez-Builla (véase supra). Memoria de Andaluces, Junta Extraordinaria de 15-6-1936, pp. 109-110.

La incautación de 1936 no conllevaba compensación económica, pero el rescate de 1941 sí, aunque este sería finalmente ridículo.⁶⁴

Efectivamente, los resultados de la valoración realizada muestran el precario estado de la explotación y la necesidad de asumir unas fuertes inversiones de modo inmediato, además de contabilizar en el demérito⁶⁵ de la valoración la voluminosa aportación pública que se había realizado en los años precedentes y que suponían el 50% del activo de la compañía. Después de un habitual tira y afloja entre las primeras valoraciones de la Junta Superior de Ferrocarriles, el Consejo de Estado y la propia compañía, se fijaría un valor bruto del activo empresarial en 34,6 millones de pesetas, cifra que menguaría considerablemente por el elevado demérito estimado, de 30,2 millones de pesetas, lo que suponía el 87,3% del valor inicial estimado. Finalmente, el valor bruto final aprobado fue de 4,4 millones de pesetas, lo que representaba un ridículo 1% de las cuentas de capital que tenía la compañía en 1936. La comparación con otros rescates era demoledora para Andaluces: el demérito de Norte y MZA se situó en el 38%, y con el valor bruto final atendieron, respectivamente, al 50 y al 40% de las cuentas de capital de estas sociedades. Según la resolución final, cada kilómetro de línea ferroviaria de Andaluces se valoraba en 1941 en 2.711 pesetas, mientras que en Norte (135.803 pesetas) y MZA (131.173 pesetas) los valores fueron muy superiores.

Esta cantidad asignada a Andaluces, al igual que pasó con el resto de las compañías ferroviarias, estaba muy por debajo de las cargas financieras que tenía la compañía en ese momento, por lo que el Gobierno de Franco decidió, a través de las leyes y decretos de 27 de febrero de 1943⁶⁶ y de 31 de mayo de 1946,⁶⁷ hacer una nueva estimación del valor del activo de las compañías con base en la conversión voluntaria de las acciones y obligaciones ferroviarias en títulos de Deuda Amortizable del Estado al 3,5%, acogiéndose a lo dispuesto por la Ley de 17 de septiembre de 1942, mediante el establecimiento de un valor fijo de canje para cada título en circulación debidamente au-

64. Al margen de la discusión legal sobre el asunto, también hay que tener presente el hecho de que el régimen de Franco consideró «ilegales» todas las decisiones tomadas por los gobiernos republicanos a partir de las elecciones de febrero de 1936. Véase, Álvaro Dueñas (2006).

65. Recordemos que tras el cálculo del valor de las instalaciones, se hacía por parte del Estado la contabilización del llamado «Demérito de las instalaciones ferroviarias», que comprendía los apartados de daños por la guerra y demérito de conservación. Los daños de guerra no se imputaban a las compañías, solo se contabilizaban, pero los deméritos de conservación tasaban el estado de abandono en el que se encontraba una explotación ferroviaria y recogían las cifras que el Estado necesitaría para normalizar el servicio.

66. Esta ley sería para las empresas Norte, MZA, Central de Aragón y Bilbao-Portugalete, las más solventes. *BOE*, 1-3-1943.

67. Aquí entrarían el resto de las compañías: Alcantarilla-Lorca, Andaluces, Argamasilla-Tomelloso, Baza-Guadix, Oeste, Soria-Navarra, Villacañas-Quintanar y Zafra-Huelva. *BOE*, 17-6-1946.

torizado. Es decir, se apartaba el trabajo realizado por las comisiones ministeriales sobre el cálculo de la fórmula del rescate y se hacía una interpretación completamente nueva que compensaba a los titulares de acciones y obligaciones, y no a las empresas, ya integradas en ese momento en Renfe.

El resultado de todo esto lo podemos considerar sorprendente: el valor de rescate de 4,4 millones de pesetas fijado por las comisiones ministeriales se elevó por este cambio hasta los 35,3 millones, que suponía retomar, grosso modo, la cotización de los valores de Andaluces en las bolsas españolas en 1935, cuando ya habían caído notablemente en su valor, pero poco era mucho más que nada (véanse cálculos en este sentido en cuadro 5). Eso sí, si tenemos en cuenta la creciente inflación que sufría la economía española en esos momentos (entre el final de la Guerra Civil y 1946 los precios ya habían crecido en un 100%), el valor real de estos títulos fue mucho menos del esperado, pero aun así el premio entregado superó, sin duda, las expectativas que tuvieron los gestores de la empresa cuando fue incautada en mayo de 1936.

CUADRO 5 • *Cálculo de canje de títulos de Andaluces por Deuda Amortizable del Estado*

| | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) |
|-------------------------------------|---------|-------------|---------|------------|-----|--------|-------|-------|---------------|
| Acciones | | 441.448.000 | 74.422 | 37.211.000 | 500 | 30,22 | 6,04 | 13,50 | 2.248.809,57 |
| Oblig. Córdoba-Málaga, 3% | 5.231 | 2.484.725 | 5.231 | 2.484.725 | 475 | 44,68 | 9,41 | 8,00 | 233.736,77 |
| Oblig. Andaluces 1ª serie, 3% | 136.620 | 68.310.000 | 123.877 | 61.938.500 | 500 | 63,42 | 12,68 | 13,25 | 7.856.279,34 |
| Oblig. Andaluces 1ª serie, variable | 64.618 | 32.309.000 | 60.949 | 30.474.500 | 500 | 46,05 | 9,21 | 13,25 | 2.806.823,35 |
| Oblig. Andaluces 2ª serie, 3% | 59.408 | 29.703.000 | 53.074 | 28.537.000 | 500 | 68,05 | 13,61 | 10,75 | 3.611.473,40 |
| Oblig. Andaluces 2ª serie, variable | 29.410 | 14.705.000 | 28.518 | 14.259.000 | 500 | 59,96 | 11,99 | 10,75 | 1.709.910,76 |
| Oblig. SJC serie gris, 3,5% | 39.142 | 11.472.600 | 37.050 | 11.115.000 | 300 | 46,61 | 15,54 | 12,67 | 1.726.863,45 |
| Oblig. SJC serie gris, variable | 19.038 | 5.711.400 | 17.573 | 5.271.900 | 300 | 34,15 | 11,38 | 12,67 | 600.153,10 |
| Oblig. SJC serie amarilla, 3,5% | 36.020 | 10.806.000 | 33.134 | 9.940.200 | 300 | 50,14 | 16,71 | | 1.661.438,16 |
| Oblig. SJC serie amarilla, variable | 17.518 | 5.225.400 | 16.840 | 5.502.000 | 300 | 34,59 | 11,53 | | 582.428,24 |
| Oblig. Andaluces 1907, 3% | 21.739 | 10.869.500 | 18.539 | 9.269.500 | 500 | 69,29 | 13,86 | 12,00 | 1.284.641,47 |
| Oblig. Andaluces 1913, 4,5% | 42.900 | 21.450.000 | 39.126 | 19.563.000 | 500 | 90,77 | 18,15 | 12,75 | 3.551.506,15 |
| Oblig. Andaluces 1918, 5% | 28.757 | 14.378.500 | 27.960 | 13.980.000 | 500 | 99,98 | 20,00 | 14,50 | 2.795.412,84 |
| Oblig. Andaluces 1920, 6% | 37.937 | 18.968.500 | 35.382 | 17.691.000 | 500 | 130,14 | 26,03 | | 4.604.684,24 |
| | | | | | | | | | 35.274.160,85 |

Fuentes y notas: Elaboración propia a partir de *Gaceta de Madrid*, 6-7-1946 y 21-4-1947. (1) Títulos en circulación en 1941; (2) Capital nominal en circulación en 1936, pts corrientes; (3) Títulos a canjear en 1946; (4) Capital nominal total a canjear en 1946, pts corrientes; (5) Valor nominal de emisión de los títulos, pts corrientes; (6) Valor efectivo del canje según decreto de 1946, pts corrientes; (7) Porcentaje sobre valor nominal, cotización virtual; (8) Última cotización registrada en 1934-1935, pts; (9) Valor total canjeado (Rescate final), pts corrientes.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVARO DUEÑAS, Manuel (2006). “*Por ministerio de la Ley y voluntad del Caudillo*”. *La Jurisdicción Especial de Responsabilidades Políticas (1939-1945)*. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid.
- ARTEAGA, Cristina (1948), *La vida plural y dinámica del Marqués de Santillana, Duque del Infantado*, Editorial Católica Española, Sevilla.
- ARTOLA, Miguel (dir.) (1978), *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*, 2 vols., Banco de España, Madrid.
- ASENJO, Pilar (1994), *Las elites económicas en el Senado en el primer tercio del siglo XX*, Fundación Empresa Pública, documento de trabajo 9403, Madrid.
- BRODER, Albert (1981), *Le Rôle des intérêts économiques étrangers dans la croissance de l'Espagne au XIX^e siècle* [Microforme], 1767-1924. Tesis doctoral de Estado, Lille.
- (2012), *El gran negocio de los franceses: los ferrocarriles en España, 1854-1913*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid (en prensa)
- CAMBÓ, Francesc (1918), *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*, 6 vols., Ministerio de Fomento, Madrid.
- CARRERAS, Albert, y TAFUNELL, Xavier (1993), «La gran empresa en España (1917-1974). Una primera aproximación», *Revista de Historia Industrial*, n.º 3, pp. 127-175.
- CASARES ALONSO, Aníbal (1973), *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Instituto del Desarrollo Económico, Madrid.
- CODERCH, Rafael (1936), «La incautación por el Estado de los Ferrocarriles Andaluces», *Revista de Obras Públicas*, n.º 2697, pp. 271-272.
- COMÍN, Francisco (1996), *Historia de la Hacienda pública, II (1808-1995)*, Crítica, Barcelona.
- COMÍN, Francisco, MARTÍN ACEÑA, Pablo, MUÑOZ RUBIO, Miguel, y VIDAL, Javier (1998), *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, 2 vols., Fundación de los Ferrocarriles Españoles / Anaya, Madrid.
- COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES (1933), *Gestiones de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces ante el problema creado a la misma por diversas disposiciones oficiales, de carácter general y particular, especialmente la Real Orden de fecha 31 de enero de 1931. Instancias, escritos, decretos, órdenes, resoluciones, informes, etc.*, Imprenta Central de Ferrocarriles, Madrid.
- CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES (1925), *Estatuto del Nuevo Régimen Ferroviario establecido por Real Decreto-Ley de 12 de julio de 1924. Real Decreto de 17 de diciembre de 1925 relativo a la reorganización del Consejo*, Imp. De Ramona y Lasco, Madrid.
- CUÉLLAR, Domingo (2003), *Los transportes en el Sureste andaluz (1850-1950)*, *Economía, Empresas y Territorio*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- (2007), «El Estado y el ferrocarril en España durante el siglo XX», *Revista de Historia Actual*, n.º 5, pp. 29-42.

- (2011), «Ivo Bosch y Puig, 1852-1915», en A. PAREJO (dir.), *Grandes empresarios andaluces*, Lid, Madrid, pp. 349-355.
- CUÉLLAR, Domingo, y SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (coords.) (2008), *150 años de ferrocarril en Andalucía*, 2 vols., Junta de Andalucía, Sevilla.
- DE BENITO, José Luis (1935), *Las compañías de ferrocarriles en quiebra. Una sangría agotadora del Estado español*, Marsiega, Madrid.
- DE LA CIERVA, Juan (1915), *Conferencias dadas por el Excm.o Sr. D. Juan de la Cierva en el Círculo Mercantil el 19 y 27 de febrero de 1915*, Tip. de la Revista de Archivos, Madrid.
- (1920), *Conferencia pronunciada por el Excmo. Sr. Don Juan de la Cierva sobre el problema ferroviario español en el Teatro de la Comedia el 3 de julio de 1920*, Imprenta Comercial, Madrid.
- DE MIGUEL, Antonio (1928), *Los ferrocarriles en España*, Industrial Gráfica, Madrid.
- FERNÁNDEZ PÉREZ, José Miguel (1995), «La postura de Flores de Lemus ante el problema ferroviario: el informe de los sabios», *Información Comercial Española*, n.º 740, pp. 131-152.
- FOLSOM, Burton W. (1993), *Myth of the Robber Barons: A New Look at the Rise of Big Business in America*, Young America's Foundation, Inc.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1982), *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913*, Alianza, Madrid.
- GÓMEZ, Trifón (1936), *Fracaso de las compañías ferroviarias. ¿Quiénes son los responsables?* Gráfica Socialista, Madrid.
- GONZÁLEZ CASTILLEJO, María José (2002), «Los héroes del deber o el trabajo como virtud en España durante la Dictadura de Primo de Rivera», *Baetica*, 24, pp. 491-513.
- HIDALGO, Inés Sofía (1995), «La familia Gamazo: elite castellana en la Restauración (1876-1923)», *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, n.º 15, pp. 107-118.
- HORTALÁ, Joan (2006), «Crisis y auges en la Bolsa de Barcelona, 1830-2006», *Cuadernos de Economía*, vol. 29, pp. 5-68.
- JOSEPHSON, Matthew (1934), *Robber Barons. The great american capitalists, 1861-1901*, Harcourt, Brace and Company, Nueva York.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940), *Antecedentes y Datos para el Estudio del Problema Ferroviario*, 6 vols., Ministerio de Obras Públicas, Madrid.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel (1993), *Renfe (1941-1982), 40 años de historia*, 2 vols. Tesis doctoral. Universidad Autónoma de Madrid.
- OLARIAGA, Luis (1921), *La cuestión de las tarifas y el problema ferroviario español*, Calpe, Madrid.
- ORTÚÑEZ, Pedro Pablo (1992), «Maura, Cambó y La Cierva ante el problema ferroviario», *Anales de Estudios Económicos y Empresariales*, n.º 7, pp. 307-320.
- (2001), *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías ferroviarias, 1913-1943*. Tesis doctoral, Universidad de Valladolid, Valladolid.

- PASCUAL, Pere (1999), *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la red catalana de ferrocarriles (1843-1898)*, *Revista de Historia Industrial / Fundación de los Ferrocarriles Españoles*, Barcelona.
- PUEYO, Javier (2006), «Relaciones interempresariales y consejeros comunes en la banca española del siglo XX», *Investigaciones en Historia Económica*, n.º 6, pp. 137-168.
- ROMO, Antonio (1934), *El ferrocarril trinchera de especuladores*, Cooperativa Obrera, Madrid.
- TEDDE, Pedro (1980), «La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1878-1920): una empresa de transportes en la España de la Restauración», *Investigaciones Económicas*, n.º 12, mayo-agosto, pp. 27-76.
- (1996), «La expansión de las grandes compañías ferroviarias españolas: Norte, MZA y Andaluces (1865-1930)», en COMÍN COMÍN y MARTÍN ACEÑA (dirs.), *La Empresa en la Historia de España*, Civitas, Madrid, pp. 265-284.
- THOMSON, J.M. (1976), *Teoría económica del transporte*, Alianza Universidad, Madrid.
- TORTELLA, Gabriel (1995), *Los orígenes del Capitalismo en España. Banca, Industria y ferrocarriles en el siglo XIX* (1.ª ed., 1973), Tecnos, Madrid.
- (2001), «El Banco Central en el periodo de entreguerras o cómo llevar una empresa a la ruina», *Estudis d'Història Econòmica*, n.º 17-18, pp. 241-272.
- (2004), «Guerra en la guerra: el Banco Central en años difíciles, 1930-1942», *Estudios en Homenaje a Luis Ángel Rojo. Economía y cambio histórico Editorial Complutense*, vol. 2, pp. 125-147.
- VELARDE, Juan (1968), *Política económica de la Dictadura*, Publicaciones Guadiana, Madrid.
- ZAAR, Miriam-Hermi (2012), «Cooperativas de producción, distribución y consumo de electricidad en España en el primer tercio del siglo XX. Un análisis socioeconómico», en V. CASALS y H. CAPEL (eds.), *Actas del Simposio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930. Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos*, Barcelona, 23-26 de enero de 2012, Universidad de Barcelona, 2012, <http://www.ub.edu/geocrit/actassi.htm>.



The Andalusian Railway Company in the 1920s and the 1930s

ABSTRACT

The Andalusian Railway Company, established in 1877, was the third largest during the private exploitation of railways in Spain. Although funded in substantial part by French private capital, like its competitors Norte and MZA, the company's managerial evolution was troubled and led to its seizure by the Frente Popular Government in May 1936, motivated by partial paralysis of the service on several of the company's lines, a result of serious economic problems that prevented the company from acquiring fuel for its locomotives, among other issues.

Significant studies on the economics and management of Andalusian have been conducted by Pedro Tedde (1978 and 1980) and Albert Broder (1981), although they both limited the scope of their work to the years of the First World War. Hence our interest in the company's most contradictory period, from its apparent success in the 1920s to ultimate crisis in the 1930s.

From the naturalization of titles in 1920, it is evident there were substantial changes in the company and, indeed, we can talk about a new company from which French investors withdrew and different interests took control, including bankers and Catalan industrialists.

JEL CODES: N74, B29, L29

KEYWORDS: Railways Companies, Andalusian Railways Company, Railway Box, Financing



La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en las décadas de 1920 y 1930

RESUMEN

La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, constituida en 1877, fue la tercera empresa en importancia durante el periodo de explotación privada de los ferrocarriles en España. Financiada también en una parte sustancial por capitales privados franceses, al igual que sus competidoras Norte y MZA, tuvo sin embargo un devenir empresarial bastante conflictivo que llevó a una traumática incautación de la explotación por parte del Gobierno del Frente Popular en mayo de 1936. Esta intervención estuvo motivada por la paralización parcial del servicio en varias líneas de la compañía, como consecuencia de los graves problemas económicos de la empresa que impedían la adquisición de combustible para la alimentación de las locomotoras, entre otras cuestiones.

Andaluces cuenta con importantes estudios sobre su economía y gestión realizados por Pedro Tedde (1978 y 1980) y Albert Broder (1981), aunque ambos ponen el límite temporal de sus trabajos en los años de la Primera Guerra Mundial. De ahí nuestro interés por el periodo más contradictorio de la compañía, de aparente fulgor en la década de 1920 y de crisis final en los años treinta.

Así, conocemos que a partir de la domiciliación de títulos de 1920, los cambios en la compañía fueron sustanciales y podemos hablar de una compañía nueva de la que se retiraron los inversores franceses y fueron diferentes intereses, especialmente banqueros e industriales catalanes, los que asumieron el control.

CÓDIGOS JEL: N74, B29, L29

PALABRAS CLAVE: Empresas Ferroviarias, Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, Caja Ferroviaria, Financiación