

El proceso de elaboración del Estatuto Ferroviario de 1924: la opinión de Flores de Lemus sobre el «Proyecto Mayandía»

Autor: *José Miguel Fernández Pérez*
Catedrático de Economía
Universidad Pontificia Comillas

Resumen

Cuando Primo de Rivera tiene en su poder el «Proyecto Mayandía», y antes de que sea enviado al Consejo Superior de Ferrocarriles para su dictamen, lo remite a Flores de Lemus. El dictador, con escasos conocimientos en cuestiones relacionadas con la explotación del sistema ferroviario, quiere conocer la opinión de un experto en la materia que sea, a la vez, una persona de su entera confianza. Ambas cualidades las reúne plenamente Flores quien, a pesar del escaso tiempo que se le concede para ello, redacta un «informe confidencial» que envía al jefe del gobierno. En este documento, que se conserva en el Archivo Histórico Nacional y que ha permanecido inédito hasta ahora, formula diversas observaciones sobre los aspectos más destacados de dicho proyecto. Dado su interés, en este nuevo trabajo se pretende analizar el contenido de este escrito en el que Flores de Lemus demuestra, una vez más, su profundo conocimiento de los problemas del sector ferroviario y de los entresijos que esconde la actuación de las grandes compañías.

Palabras clave: Red ferroviaria, Planificación del transporte, Dictadura de Primo de Rivera, España, siglo XX

Abstract

As soon as the «Mayandía Project» is in the hands of Primo de Rivera and just before the project was sent to the Higher Council of Railways in order to issue a report as usual, he delivers it to Flores de Lemus. The dictator, with little knowledge on matters concerning the exploitation of the railway system, needs to hear the opinion of an expert on the subject, who at the same time has to be an entirely reliable person. Both virtues are met in the person of Flores who, in spite of the little time given to perform the task, writes a «confidential report» and sends it to the prime minister. In this document, housed in the National Historic Archive and unpublished to date, Flores makes his own remarks on the project's most noteworthy points. Because of its relevance, in this new paper the aim is to study the content of this writing where Flores de Lemus proves once again, his deep understanding of the railway sector's problems and the many ins and outs underlying the actions taken by the big companies.

Key words: Railway network, Transport planning, Dictatorship of Primo de Rivera, Spain, 20th century

Recibido: 03.09.2009

Aceptado: 13.09.2009

I. Introducción

Como se ha visto en un trabajo anterior¹, la elaboración del Estatuto Ferroviario de 1924 tiene como punto de partida el proyecto redactado por el teniente coronel Julián Gil Clemente. Este primer proyecto suscita una gran preocupación entre las grandes compañías ferroviarias que, de forma inmediata, redactan un informe muy crítico con el contenido del mismo que consideran inaceptable, por lo que formulan un proyecto alternativo. La respuesta de este militar no se hace esperar. Elabora un escrito de réplica en el que trata de refutar con vehemencia las críticas de las compañías, a las que acusa de defender unos intereses que no coinciden con los del Estado. Por ello, cuando las empresas ferroviarias ven el ardor con que Gil Clemente defiende su proyecto y que no está dispuesto a introducir cambios en él, se ponen en contacto con el general Mayandía, que había presidido la ponencia nombrada por el

¹ Véase FERNÁNDEZ PÉREZ (2009).

gobierno para la elaboración del proyecto ferroviario. Este general, adoptando una postura más conciliadora que Gil Clemente, hace saber a las empresas que no tiene inconveniente en efectuar algunas modificaciones en aquellos puntos del proyecto que consideran más conflictivos y que han suscitado un mayor rechazo por su parte. Tras la introducción de estos cambios, el 14 de enero de 1924 Mayandía da a conocer su nuevo proyecto de régimen ferroviario a las compañías. Éstas reconocen que, atendiendo al menos en parte a sus peticiones, se han suavizado algunos de los extremos del proyecto inicial que consideraban más perjudiciales para sus intereses. Por ello, señalan que, aunque siguen pensando que no es el proyecto ideal que desearían fuera aprobado, están dispuestas a aceptarlo.

Este nuevo proyecto Mayandía se pone inmediatamente en conocimiento del presidente del gobierno. Pero antes de remitirlo al Consejo Superior de Ferrocarriles para su dictamen y aprobación, Primo de Rivera, con escasos conocimientos en cuestiones relacionadas con la explotación del sistema ferroviario y con los problemas a los que tiene que enfrentarse este sector, recaba la opinión de un experto en la materia. Esta persona es Flores de Lemus, que ha tenido una destacada participación en la elaboración de los proyectos ferroviarios presentados por diversos políticos y, de forma muy especial, en el de Antonio Maura. Por otra parte, el dictador sabe que puede contar con la total confianza personal de Flores y con la necesaria discreción que el caso requiere. Por ello, le pide que le envíe con toda urgencia un informe que refleje su opinión personal sobre el contenido del Proyecto Mayandía².

Hasta ahora no se ha sacado a la luz este «informe confidencial» redactado por Flores de Lemus, que permanece inédito³. Por ello, en este nuevo trabajo se pretende analizar el contenido de este interesante documento en el que este economista

² Debe advertirse que en el informe redactado por Flores no se hace referencia en ningún momento al «Proyecto Mayandía» con esta denominación expresa, sino que se habla indistintamente de «anteproyecto» y de «proyecto», sin mencionar a su autor. A pesar de ello, está claro por la fecha y, sobre todo, por el análisis del contenido de dicho informe que el objeto directo de sus comentarios es el proyecto que lleva el nombre del citado general.

³ El informe de Flores va dirigido al «Excmo. Sr. D. Miguel Primo de Rivera», a quien da el tratamiento de «mi respetado amigo y General», y está mecanografiado en papel que lleva el membrete de la Dirección General de Contribuciones del Ministerio de Hacienda. En el texto se observan varias correcciones hechas a mano por el propio Flores. Lo forman nueve páginas y en la primera de ellas llama inmediatamente la atención la fecha que figura en la misma: «Madrid 21 de enero de 1923». Evidentemente, se trata de una errata producto del despiste de su autor, que quizá no ha asimilado todavía que está viviendo un nuevo año. Este documento, que no ha sido utilizado hasta ahora por ninguno de los historiadores que se han ocupado de esta cuestión, puede consultarse en el Archivo Histórico Nacional, sección Presidencia del Gobierno, Dictadura (1923-1930), legajo 362. Ortúñez, al hacer referencia en su tesis doctoral a los «archivos consultados», cita expresamente éste, indicando que en él «también existía alguna documentación perteneciente al Ministerio de Fomento, pero de poca entidad para los años que se abarcan en este trabajo». Véase ORTÚÑEZ GOICOLEA (1999), pág. 15. Se deduce, por tanto, que su labor de búsqueda no ha sido muy completa. Para enjuiciar adecuadamente este informe de Flores debe tenerse en cuenta que no se trata de un escrito redactado con tranquilidad durante un plazo largo de tiempo, sino que la urgencia con que se solicita obliga a su autor a prescindir de los detalles para centrarse en los puntos más importantes del proyecto. La denominación de «informe confidencial» la utiliza el propio Flores en la página 7.

demuestra ser, una vez más, un profundo conocedor no sólo de los problemas que tiene el sector, sino también de los entresijos que esconde la actuación de las grandes compañías ferroviarias.

II. La opinión de Flores de Lemus sobre el Proyecto Mayandía

Cuando el escrito de Primo de Rivera llega al domicilio particular de Flores, éste ha salido ya hacia el Ministerio de Hacienda «dispuesto a no levantar mano en todo el día en lo de exacciones municipales», es decir, en la parte hacendística del *Estatuto Municipal*, y no vuelve a casa hasta entrada la noche⁴. Por esta razón, Flores se disculpa ante Primo de Rivera por no poder remitirle hasta el día siguiente el informe que le pide. En las páginas que siguen se intenta realizar un estudio de las principales cuestiones abordadas por Flores de Lemus en relación con el proyecto ferroviario de Mayandía, dando preferencia a la reproducción textual del informe para facilitar así un conocimiento más exacto de su contenido.

Flores empieza su escrito señalando que «la lectura ha sido tanto más fácil cuanto que la mayor parte del proyecto sigue literalmente el texto del Sr. Maura»⁵. Sin embargo, se queja de que «no siempre ha pasado al anteproyecto el espíritu con la letra». Si esa escasa fidelidad al proyecto original afecta a cuestiones secundarias no tiene para él excesiva importancia. Así, escribe: «Dejo aparte los lapsus que a un jurista puedan parecer enormidades y que yo tengo por pecados veniales fáciles de redimir. Así por ejemplo el llamar al Estado obligacionista especial. Eso era en un proyecto que hace tiempo fue hecho por las compañías y enviado por el gobierno al cesto de los papeles, y lo era también en el proyecto del Sr. Cierva, salido con igual destino por disposición de las Cortes y en especial por obra del diputado Sr. Maura»⁶.

⁴ Como se sabe, el *Estatuto Municipal* es aprobado por R.D.-Ley de 8 de marzo de 1924 (*Gaceta* del 9). Si su Libro Primero regula la «organización y administración de las entidades municipales», el Libro Segundo, que tiene por título «de la Hacienda municipal», contempla todo lo relativo a la actividad financiera de los municipios, en su doble vertiente de ingresos y gastos. Pues bien, Flores estaba trabajando sobre esta segunda parte del *Estatuto*.

⁵ Se ha corregido la acentuación original de Flores, que escribe sistemáticamente, a lo largo de todo el informe, «Máura», con acento en la primera «a».

⁶ Flores no hace más que destacar un hecho conocido: el papel decisivo que juega la intervención de Maura en la derrota que sufre en el Congreso el proyecto del ministro de Fomento. Por otra parte, para entender la alusión de Flores al Estado como «obligacionista» debe tenerse en cuenta lo siguiente. En el «Proyecto de bases para la resolución del problema ferroviario», de 15 de abril de 1921, redactado por las Compañías Norte y MZA a petición del ministro de Fomento, Juan de la Cierva, se dice en su base 2^a: «Las cantidades anticipadas a las compañías por este concepto [los capitales procedentes de la emisión por el Estado de una deuda especial destinada a adquisiciones de material y ejecución de obras de ampliación y mejora de las líneas] devengarán un interés de 5 por 100 anual y serán amortizadas en 60 años mediante anualidades iguales, comprensivas del interés y amortización, que serán consideradas como cargas de la explotación en cada año y cubiertas con los ingresos normales de la misma». Véase Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (en adelante AFFE), S/71/164, documento núm. 8. Este planteamiento es criticado en el «Informe de los sabios», donde se afirma: «Las compañías en su propuesta (base 2^a) no reconocen al Estado por sus aportaciones otros derechos que los de un obligacionista cualquiera, o sea un interés y la amortización correspondiente. Y aun todavía le ofrecen

Pero en el proyecto que V. me envía, el Estado entra a riesgo y ventura, como en el de Maura y en el mío; su participación en los beneficios depende esencialmente del resultado de la explotación, como pensamos Maura y yo, y las aportaciones son tales aportaciones, esto es participaciones en el capital de los ferrocarriles, y no créditos contra sus empresas. Si se pudieran traer aquí esos conceptos que son de otro terreno, diríamos que el Estado era en el anteproyecto accionista especial; pero obligacionista ¡por nada del mundo!».

El concepto «obligacionista especial», que Flores rechaza rotundamente, figura en la base 1ª del proyecto, según la cual «el Estado será interventor y obligacionista especial, en relación con las empresas». En la base 3ª del proyecto de Gil Clemente se dice que «el Estado será interventor y obligacionista de las empresas». Este militar intenta justificarlo así: «Hay que dejar bien sentado, hay que *entender muy bien entendido*, que al intervenir el Estado en la gestión ferroviaria, *imponiendo* unas tarifas a los usuarios, concediendo anticipos en metálico a los concesionarios y garantizando, a la vez, las obligaciones y acciones de las empresas de activo saneado, no es un obligacionista cualquiera, no es tampoco un comunero con la empresa, porque el Estado no debe ser simplemente consocio en un servicio público, ni es tampoco un interventor-moderador. No es nada de eso; pero no es nada de eso, y es *más que todo ello*»⁷. Durante la discusión del proyecto en el CSF se introduce una enmienda según la cual el Estado «no será interventor y obligacionista especial» de las empresas⁸, por lo que este concepto no figura ya en el texto definitivo del *Estatuto*⁹.

bastante peores condiciones que a los obligacionistas actuales porque dada la enorme carga que pesa sobre las líneas, el Estado no tendría otra garantía real que las presuntas obras que las compañías realizaran con los fondos por él suministrados, sin que para nada pudiera inspeccionar debidamente su inversión». Véase AFFE, S/71/164, documento núm. 15, pág. 3. Como he señalado en otro lugar, el contenido del «Informe de los sabios», que es redactado por Flores de Lemus, no fue del agrado del ministro que lo había encargado. Por eso, La Cierva presenta a las Cortes su propio proyecto el 13 de mayo de 1921, basándose en el proyecto elaborado por MZA y Norte. De este modo, se explica que el proyecto del ministro incorpore el planteamiento de las compañías. Así, la base 2ª del proyecto del gobierno se dice: «El Estado aportará a ese Consorcio las sumas adelantadas a las compañías para pago de personal y adquisición de material móvil a partir de 1º de enero de 1920, y las sumas que para las obras y mejoras de las líneas, adquisición de material y adelantos de todas clases que en lo sucesivo se empleen en las concesiones. Todos esos anticipos y empleo de cantidades devengarán a favor del Estado, a partir del establecimiento del Consorcio, el interés de 5 por 100 anual, que será carga de las explotaciones respectivas». Véase el «Proyecto de ley sobre transportes, obras públicas y fomento de la riqueza nacional», que se publica en la *Gaceta* el 14 de mayo de 1921. Sobre el informe solicitado por La Cierva, véase FERNÁNDEZ PÉREZ (1995), págs. 131-152.

⁷ Véase FUNDAMENTOS DEL PROYECTO (1924), pág. 86. Cursivas en el original.

⁸ COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES... (1932), pág. 59.

⁹ En la base 1ª del *Estatuto Ferroviario* se dice simplemente: «Dentro de los límites mencionados, el Estado ejercerá por sí mismo las funciones de intervención, y por convenios particulares las de auxilio». Véase CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES (1925), pág. 16. Y antes, en la «Exposición de motivos», se rechaza explícitamente considerar al Estado como un obligacionista. En efecto, se afirma que los productos obtenidos, «sean los que fueren, dependen, no sólo de la gestión de la empresa, sino de la total intervención técnica y económica del Estado, que equivale a una gestión. Y, por tanto, es muy justo que, después de atender como corresponde a los capitales y a la gestión de las empresas, disfruten de los remanentes, tanto éstas como el Estado (...), pues dada la manera especial de intervenir el Estado y los auxilios directos e indirectos que presta, no es posible considerarle como un obligacionista que sólo lleva capital para obtener una colocación aceptable del dinero». *Ibidem*, págs. 11-12.

Pero Flores no se entretiene más en estas cuestiones menores y pasa a analizar lo que considera que es la «esencia» del proyecto, «porque supongo que es en ella donde V. tiene al presente su atención». Para ello, centra su análisis en seis aspectos del mismo que considera los más importantes y que son los siguientes: Consejo Superior de Ferrocarriles, siete por 100 de interés real como límite del quebranto en la emisión de obligaciones, arrendamiento, estructuración, distribución de beneficios y, por último, tarifas. A continuación, se hace referencia individualizada a cada una de estas cuestiones.

II.1. Consejo Superior de Ferrocarriles

De este organismo Flores critica sobre todo tres cosas: la primera, su carácter meramente consultivo; la segunda, su composición; y, por último, otros aspectos relativos a los comités y las delegaciones. En primer lugar, Flores dice que en el proyecto Mayandía el Consejo aparece como una especie de inválido, mientras que él insiste en que debe tener un claro carácter ejecutivo para que pueda actuar con eficacia. Sobre esta cuestión escribe lo siguiente:

«Al tratar de resolver el problema de los ferrocarriles, Maura y yo independientemente el uno del otro, llegamos a esta conclusión: que era preciso escogitar [*sic*] una forma jurídica que pudiera engastarse en nuestro Derecho constitucional, evitando sin embargo hasta donde fuera humanamente posible los ferrocarriles parlamentarios y los de caciquismo regional. Y entrambos vinimos a dar en la misma fórmula a saber, la de un Consejo que, a diferencia de los demás que en España existen, tenía por carácter fundamental el de ser ejecutivo¹⁰. No podíamos ni debíamos borrar el poder

¹⁰ Precisamente una de las críticas que, en mayo de 1921, hace Maura en el Congreso al proyecto de La Cierva se refiere a la insuficiencia de las funciones consultivas que se le encomiendan al Consejo en la base 1ª del mismo. Sobre esto dice que, «sin perjuicio de que el Consejo tenga aquellas facultades consultivas y todas las demás que queráis asignarle, (...) tiene que ser una cosa completamente distinta, tiene que ser la delegación, el mandatario de las compañías y del patrimonio del Estado, entre otras muchas cosas que le incumben, para las tarifas, para tener en su mano, con autoridad propia, el establecimiento de las tarifas ordinarias». Insistiendo en la misma idea, más adelante añade que hay que «constituir el Consejo Superior de Ferrocarriles, no como un consultor del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de que lo sea, sino esencialmente como un organismo autónomo, al cual hay que transferir, por ley, las atribuciones sustantivas, las facultades efectivas para todo el régimen económico e industrial de los ferrocarriles del Estado y de los intereses del Estado en las líneas actuales». El discurso de Maura se reproduce en la sección «Estudios y documentos de economía española» de la *Revista de Economía Política*, núm. 27, enero-abril 1961, con una introducción del profesor Juan Velarde. Las citas corresponden a las páginas 145 y 154, respectivamente. En el mismo sentido, en el «Informe de los sabios», ya citado, Flores afirma: «Todo el régimen que se propone (...) requiere desde el comienzo de la aplicación de éste, la existencia de un órgano que, por definición, no puede ser meramente consultivo». Véase la pág. 21. Al año siguiente, Argüelles, ministro de Fomento en el gobierno de Sánchez Guerra, intenta sacar adelante su reforma ferroviaria por partes. Primero, por R.D. de 15 de marzo de 1922 (*Gaceta* del 6), crea el Consejo Superior Ferroviario. Unos días después, por R.O. de 27 del mismo mes (*Gaceta* del 4 de abril), se aprueba su Estatuto Provisional. Y, por último, el 4 de abril del mismo año Argüelles presenta en el Congreso el proyecto de ley de ordenación ferroviaria. Pues bien, al día siguiente Maura le envía una carta en la que trata de comprender las razones del ministro al desglosar la reforma, pero le pide que respete su integridad, en especial en lo que se refie-

de las Cortes ni capitidiminuir [*sic*] al Gobierno; pero poníamos los dos cabos del hilo en las manos del Consejo para que éste pudiera tirar del que le conviniera, y aun de los dos a la vez, haciendo girar a derecha o a izquierda, adelante o atrás el asunto, según estimase que correspondía al interés público. El dibujo del Consejo ha sido difuminado unas veces; otras se han reformado sus rasgos, así durante la preparación del proyecto de Maura como en el tiempo que duró su tramitación parlamentaria. Ahora veo que el Consejo queda como una especie de inválido sin brazos ni ojos y casi sin voz, empleando todas sus energías en reprender chiquillos o cosa parecida. Por añadidura y a no dudarle con la mejor intención se ponen a los consejeros del Estado condiciones con las cuales me parece más que dudoso que ni éste ni ningún gobierno encuentren un hombre siquiera que valga la pena y que se preste a ir a esa oficina a perder el tiempo»¹¹.

En segundo lugar, Flores critica la composición del Consejo y, de forma especial, la inclusión entre los diecisiete miembros del mismo de «otro vocal, en representación de los agentes y obreros ferroviarios, que será nombrado por el gobierno, previa propuesta de los vocales obreros del Tribunal Central del Trabajo Ferroviario, eligiendo por votación a uno cualquiera de los agentes u obreros que presten servicio en las empresas de ferrocarriles», según se dice en la base séptima del proyecto¹². Pues bien, Flores manifiesta su rechazo total a la presencia de ese vocal obrero en el Consejo porque la considera una grave imprudencia:

re a las atribuciones del Consejo. Sobre ello escribe Maura: «En suma, no doy desmedida importancia a que se escriba de una sola vez todo lo que ha de tener fuerza de ley, o se consigne en dos o tres parciales textos; pero es esencial la integridad positiva del ordenamiento legal; y lo que hallo no es el fraccionamiento literal de la expresión, sino la amputación de partes vitales, y la contingencia de que, aun lo escrito, quede atenuado, desvirtuado o frustrado en el venidero y desconocido Estatuto. A lo dicho necesito añadir que toda la cuidada organización del Consejo Superior, serviría de poco si no le fueran atribuidas las facultades que el proyecto del anterior gobierno le asignaba. Lo uno es cáscara; meollo lo otro. Pues bien, (...) hallo que se cercenan al cabo las facultades del Consejo, a punto de resultar muy cambiada la concepción esencial del sistema». Véase la carta de Maura a Argüelles fechada el 5 de abril de 1922. Argüelles le contesta el mismo día diciendo que hará «las modificaciones convenientes para que queden las facultades del Consejo Superior perfectamente definidas, pues, como no podía menos de ser, coincido con Vd. en que el intento del proyecto quedaría atenuado o desvirtuado si sufrieran merma las facultades que al Consejo Superior se conceden». Estas dos cartas, que se conservan en el Archivo de la Fundación Antonio Maura (en adelante AFAM), legajo 395, expediente 14, se reproducen en el Apéndice 1, documentos 2) y 3).

¹¹ Flores parece estar haciendo referencia en el último párrafo a aquella parte de la base 7ª del proyecto que dice: «Los vocales que constituyen la delegación del Patrimonio ferroviario nacional en el Consejo Superior de Ferrocarriles, al ser nombrados, serán baja en los destinos que tuvieren, debiendo dedicar todas sus actividades, con carácter constante, en viajes, oficina o sesiones del Consejo y ponencias al desempeño de su nuevo cargo, que será incompatible con cualquier otro destino o cometido. Los sueldos de dichos vocales serán los mismos que disfrutasen en sus anteriores destinos, o los correspondientes a su categoría, con independencia de las dietas por asistencias al Consejo, que serán de 50 pesetas para el vicepresidente, vocales y suplentes, por cada sesión del Pleno del Consejo».

¹² La inclusión por primera vez de un vocal obrero tiene lugar en la base 7ª del proyecto Gil Clemente, en la que, al regular la organización del Consejo, se dice: «Es aproximadamente la actual aumentando un vocal a la representación de los usuarios para que esté representada la riqueza minera y otro vocal en representación del personal de agentes y obreros de los ferrocarriles nombrado por el gobierno a propuesta de los vocales obreros del Tribunal paritario central».

«No me entretengo en los cambios que se advierten en la constitución del Consejo; pero no quiero dejar de llamar la atención de V. acerca del vocal obrero. En mi proyecto había dos señores del Estado Mayor; pero no existía ningún obrero. En el de Maura, no había ningún militar ni ningún obrero¹³. Yo veo con gusto el que entre por lo menos un militar. Si no estuviéramos como estamos, sería cosa de preocuparse muy seriamente de lo que es hoy nuestra red de ferrocarriles desde ese punto de vista. Pero eso del obrero lo tengo por una verdadera imprudencia, y no se me alcanza que haya hombre de gobierno capaz de esa ceguedad. Cuando durante la tramitación parlamentaria del proyecto de Maura las presiones de esta superstición obrerista llegaron a ser temibles, yo le di al gobierno la fórmula de que el vocal obrero entrase cuando se hubieran de tratar cuestiones relativas al estatuto y régimen del trabajo. V. sabe cómo andan hoy por el arroyo los secretos de las cuentas más reservadas de nuestros Bancos, habiendo bastado para ello una huelga perdida para esos trabajadores. Y a mí se me pone el vello de punta de pensar que si eso del Consejo llega a ser alguna vez una cosa seria y se tratan en él los problemas que afectan a lo más grave y delicado de la seguridad del Estado y del crédito de la nación eso haya de hacerlo en presencia de un obrero que bien puede ser un marxista internacionalista furibundo».

Estas dos observaciones de Flores no son tenidas en cuenta, al menos de manera inmediata, al crearse el Consejo Superior de Ferrocarriles por R.D. de 30 de enero de 1924, que sigue en esto las líneas trazadas en el proyecto Mayandía¹⁴. Pero, a pesar de eso, se podría afirmar que, al menos parcialmente, serán tomadas en consideración –aunque quizá no pueda hablarse de una influencia directa– al año siguiente cuando se procede a la reorganización de este organismo por decreto de 17 de diciembre de 1925.

En efecto, en la «Exposición motivos» de esta disposición se dice que, «en vigor el Estatuto, y al comenzar a publicar sus preceptos, todavía tiene el Consejo que realizar una función consultiva para preparar la legislación y reglamentación complementaria de aquella disposición fundamental. Pero, al propio tiempo, ha de efectuar

¹³ En un proyecto ferroviario elaborado por Antonio Maura se dice lo siguiente sobre la composición del Consejo: «En el Consejo deliberarán, guardada proporción de equidad, una delegación conjunta de las concesiones, una delegación del interés patrimonial del Estado, y una representación de las clases que tienen interés más directo en los transportes». Pues bien, en unos comentarios que Flores le envía a Maura sobre este proyecto, le dice en torno a esta cuestión: «Yo creo además conveniente llevar al Consejo un par de señores del Estado Mayor Central. Por ahora y en bastante tiempo no hay que contar con que los servicios militares se aproximen a lo que todos deseáramos; pero aun así, ese lazo de unión es conveniente para mantener viva en el Consejo la representación de las exigencias, y en el Estado Mayor, la de las posibilidades». El proyecto de Maura se contiene en un documento de cuatro páginas sin título. La cita corresponde a la pág. 1. A su vez, el comentario de Flores se incluye en «Problema ferroviario», pág. 10. Ambos documentos se pueden consultar en el AFAM, legajo 400, carpetas 2 y 3, respectivamente.

¹⁴ En la «Exposición de motivos» de este decreto se destaca la inclusión del representante de los trabajadores. En este sentido, se dice: «Se da también entrada al elemento obrero, completando así la representación de todas las entidades que tiene [sic] relación directa con los ferrocarriles». Como se sabe, durante la Segunda República, por Decreto de 30 de mayo de 1931 (*Gaceta* de 1 de junio) y a propuesta del ministro de Fomento, Álvaro de Albornoz, se amplía a tres vocales la representación de los agentes y obreros ferroviarios.

otra labor no menos interesante y mucho más intensa para implantar y aplicar dicho Estatuto sin la menor pérdida de tiempo (...). Para realizar cumplidamente este propósito no puede resultar eficaz la organización actual del Consejo Superior, que obliga a someter hasta los menores detalles de tramitación a la deliberación de una Asamblea numerosa y por su propia naturaleza constituida por representaciones de intereses distintos (...). Se impone, por tanto, dar al Consejo otra organización apropiada a su finalidad futura, adaptada a la misión que ha de realizar y semejante, en lo posible, a la que tienen las empresas industriales de gran importancia. La solución natural para conseguir este objetivo es la de reservar al Pleno la función consultiva, tal como hasta ahora ha venido realizando (...) y constituir dentro del Consejo, y con elementos del mismo que estén en condiciones de ofrecer la máxima asiduidad en su trabajo, otro organismo más sencillo y de más flexibilidad en su actuación, que, a modo de Consejo de Administración, asuma toda la función ejecutiva que corresponde al Consejo. En esta forma se propone la creación del Comité ejecutivo, reservando al Pleno las funciones puramente consultivas de carácter general, y atribuyendo al Comité el cumplimiento y aplicación del Estatuto».

Por otra parte, al regularse en el artículo 10^o de este decreto la composición de dicho Comité ejecutivo, se dice que estará formado por diez miembros: el vicepresidente y tres vocales de la representación del Estado, cuatro vocales de la representación de las compañías y dos de la de los usuarios. Desaparece, por tanto, la representación obrera, tal como quería Flores de Lemus, pero sólo en el Comité ejecutivo, pues se mantiene en el Consejo o Pleno del Consejo.

En tercer lugar, la crítica de Flores al Consejo Superior de Ferrocarriles se extiende a otros aspectos de su regulación contenidos en el proyecto, como son la creación de comités y la supresión de las delegaciones permanentes. Sobre estas cuestiones escribe lo siguiente:

«Este Consejo con comités y plenos no estaban [*sic*] en la mente de Maura, ni estaban, ni están, ni estarán nunca en la mía¹⁵; para eso tengo demasiada experiencia de lo que son los hombres y de lo que es la Administración¹⁶.

»Hice antes referencia a la falta de brazos en este Consejo y a las vacilaciones que en este respecto se notan en la tramitación del proyecto de Maura. Me refiero

¹⁵ Las distintas formas verbales del verbo estar que Flores utiliza en esta primera frase del párrafo debieran figurar en singular para que concuerden con el sujeto, pero se respeta el texto original.

¹⁶ En este párrafo Flores hace referencia a los tres comités que, con carácter permanente, se crean como «organismos anejos al Consejo Superior» en la base 7^a del proyecto: el Comité de Explotación Comercial, el Comité de Fusión de Líneas y el Comité de Unificación del Material. Estos tres comités figuran ya en la base 9^a del proyecto Gil Clemente. En el *Estatuto Ferroviario* estos comités pasan a denominarse «secciones». Así, se dice que «el Consejo se dividirá en secciones, a fin de facilitar su actuación. A estas secciones podrá adscribirse y funcionarán bajo su dependencia oficinas técnico-administrativas». Se añade que «se constituirán con carácter permanente» las secciones siguientes: de explotación comercial, de unificación del material, de contabilidad y caja, de agrupación de líneas y «las que en lo sucesivo se creen con tal carácter». Véase la base 8^a, IV, «Secciones y servicios del Consejo Superior».

concretamente a las Delegaciones permanentes¹⁷. Yo había recogido en mi proyecto las experiencias alemanas anteriores a la estatificación y las de los Estados Unidos, que habían producido en los profesionales la opinión unánime de que sin la Delegación permanente es música celestial cuanto se diga de supuesto *contrôle* de las compañías de los ferrocarriles. Tengo por tanto por fundamentalmente equivocada toda solución que prescindiera de esas Delegaciones permanentes¹⁸; pero, me explico que a los que no son profesionales les pueda parecer discutible este punto cuando, como acontece en el proyecto de Maura, las compañías no ven ni una sola peseta del Estado. Pero lo que es para mí incomprensible es la solución del proyecto que en principio y por sistema entrega los dineros del Estado a las compañías, al punto que el caso contrario tiene expresa y claramente carácter de excepción. Y al mismo tiempo priva al Estado de todo *contrôle*¹⁹ eficaz de la inversión de ese dinero. Decir que el Consejo inspeccionará y vigilará después de sacarle los ojos, casi parece una broma²⁰. He tocado el punto de la forma en que el Estado hace sus aportaciones. En este punto el anteproyecto es justamente el reverso del de Maura y del mío. Recuerdo la frase de Maura: “A las compañías, ni una peseta”²¹. Me costó Dios y ayuda el convencer a D. Antonio de que era preciso permitir las aportaciones en dinero del capital de explotación. Claro está que ni el Sr. Maura ni yo pensamos nunca en excluir a las compa-

¹⁷ Entre las atribuciones que tiene el Consejo, según la base III del proyecto de «Ordenación Ferroviaria» de Maura, figura en cuarto lugar la de «intervenir, por medio de permanentes delegaciones suyas, la explotación y administración de los ferrocarriles sometidos al régimen de comunidad». Después, en la base IV, se regula con mayor detalle la composición y la actuación de estas delegaciones. Respecto a las «vacilaciones en la tramitación», de que habla Flores, puede comprobarse que a su paso por el Senado, en mayo de 1922, estas dos bases sufren modificaciones importantes. Así, en la base cuarta, 9ª, se dice que es función del Consejo «inspeccionar e intervenir la gestión técnica, económica y financiera de las empresas en sus respectivos ferrocarriles», pero sin mencionar expresamente a las delegaciones. Es cierto que más adelante se añade que, para ejercitar esa tarea, «el Consejo Superior, cuando lo estime necesario y por el solo tiempo que dure tal necesidad, podrá constituir una delegación que intervenga la gestión de determinada empresa ferroviaria; delegación que a lo sumo se compondrá de tres miembros». Pero ahora se habla ya sólo de una delegación que no tiene carácter permanente, que se puede crear o no, pero siempre con duración temporal y para casos concretos.

¹⁸ Entre los organismos anejos al Consejo, con carácter temporal, figuran en la base 7ª del proyecto unas Delegaciones sobre las que se dice lo siguiente: «El Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, cuando lo estime necesario, constituirá, con carácter temporal, Delegaciones que intervengan la gestión de las empresas». Su origen parece estar en la base 3ª del proyecto inicial de Gil Clemente, donde se dice: «El Consejo podrá formar también delegaciones interventoras de la gestión de las empresas, con carácter temporal, compuestas de tres miembros que formen parte de cualquiera de los organismos antes enumerados [los Comités] o de nuevo nombramiento».

¹⁹ Cursiva del autor en los dos casos.

²⁰ En la base 7ª se dice que entre las atribuciones del Consejo está, en décimo lugar, la de «inspeccionar e intervenir la gestión técnica, económica y financiera de las empresas concesionarias en sus respectivos ferrocarriles». Este párrafo pasa de forma textual al *Estatuto Ferroviario*, con el añadido de «en cuanto afecte a la aplicación de estas bases». Véase base 8ª, I, «Atribuciones del Consejo», 4ª.

²¹ En la carta que Flores de Lemus envía a Maura el 20 de junio de 1921 hace referencia a esta cuestión: «El principio “A las compañías, ni una peseta” produciría algún estremecimiento. ¿No convendría añadir que el principio no obsta a que el Estado contrate con la compañía explotadora la ejecución de aquellas obras y trabajos en que tal medio de ejecución tenga superioridad evidente? Yo veo tres razones para esta aclaración, de ellas, dos muy fuertes». Flores no indica cuáles son esas razones. Véase AFAM, legajo 400, carpeta 3.

ñías completamente de la ejecución de obras. ¿Quién puede hacer mejor un arreglo de rasantes o un tendido de doble vía en un ferrocarril que está en explotación? Pero en tales casos, la compañía es un contratista como otro, y con Delegaciones permanentes, un contratista intervenido. Y de ahí a ser por ley un factótum, hay mucha distancia que el proyecto salva, pero que yo no salvaré nunca»²².

Esta defensa que hace Flores de la necesidad de disponer de unas Delegaciones permanentes no tiene un resultado positivo. La explicación, posiblemente, está en la fuerte oposición a su creación desplegada por las compañías ferroviarias, que argumentan que supone un aumento de gastos que repercutirá en las tarifas²³. Quizá por esa razón, el *Estatuto* de 1924 sigue en esta cuestión al proyecto Mayandía, pues dice que el Ministerio de Fomento «constituirá con carácter temporal Delegaciones que intervengan la gestión de las empresas». La única diferencia reside en que, en algún caso, cuentan con mayores competencias. Así, se reconoce el derecho a requerir por escrito la intervención del Consejo «siempre que la Delegación considere ilegítimo o lesivo para el Estado o para el interés general algún acto o contrato de las empresas (...) y este requerimiento tendrá efecto suspensivo del acto o contrato»²⁴.

II.2. Siete por 100 de interés real como límite del quebranto en la emisión de obligaciones

Uno de los puntos del proyecto Mayandía que desencadena una mayor polémica durante su discusión en el Consejo es la base octava²⁵, en la que se determina la evaluación de los capitales aportados por el Estado, del valor real de los establecimientos y de los capitales reales de los concesionarios. Estos conceptos son de una importancia primordial para regular la distribución de beneficios y, de forma especial, para fijar en su día el precio del rescate. Como señala el profesor Artola, en el *Estatuto Ferroviario*, «a la hora de fijar la aportación de las compañías el Directorio fue generoso y aceptó procedimientos de evaluación que incrementaron sensiblemente el *capital real* que se les imputó como aportación». En efecto, por un lado,

²² En la base 1ª del proyecto se dice que «el Estado costeará y construirá directamente las líneas de nueva construcción y las obras ferroviarias, en general, de nueva planta, independientes de las redes actuales, salvo en casos excepcionales, previamente justificados y propuestos por el Consejo Superior de Ferrocarriles, que se costearán por el Estado y ejecutarán por las empresas».

²³ A esta oposición de las compañías hace referencia la representación agraria, que sí era partidaria de crear esas Delegaciones permanentes. Así, se dice en su informe: «Al tratar de la Oficinas técnico-administrativas de que, a nuestro juicio debe dotársele al Consejo, se riñó una verdadera batalla para que se establecieran con carácter permanente y para que empezaran inmediatamente a funcionar (...). Hemos afirmado, en el curso de las deliberaciones, que, *de no existir esas Oficinas, sería preferible llegar incluso a la supresión del Consejo*, porque su labor, probablemente, sería estéril o contraproducente (...). Las compañías han impugnado la propuesta de creación de la Oficina, muy especialmente en su carácter permanente, sin otro argumento que el de que ocasionaría muchos gastos». Véase CÁMARA OFICIAL AGRÍCOLA DE LA PROVINCIA DE MADRID (1923), págs. 44-45. *Cursivas* en el original.

²⁴ Véase base 8ª, V, «Delegaciones».

²⁵ Como se sabe, pasa al *Estatuto* como base novena.

«permitió que el *valor real*, compuesto en su mayor parte por los gastos de establecimiento y el coste del material móvil, se acrecentase al admitir la capitalización al 4,25 por 100²⁶. De haberse aceptado el 5 por 100 propuesto por Flores de Lemus²⁷ aquél hubiese descendido en un 15 por 100 y si se hubiese admitido el 5,5 por 100 que defendieron en su voto particular los representantes de los intereses agrícolas²⁸ la

²⁶ Este tipo de capitalización del 4,25 por 100 consta ya en la base 14ª del proyecto Gil Clemente, que lo justifica así: «Los valores reales de los establecimientos deben también tener un límite, si se tasan por su valor en cuenta, y ese límite debe ser el de la capitalización de los productos netos a un interés equitativo, que debe ser el 4,25 por 100, ya sancionado como resultado de muchas discusiones, a fin de prevenir todo error, siempre posible, debiendo llegar a la tasación, como procedimiento más seguro, cuando los valores de los establecimientos que se obtengan por las cuentas exceda al límite de referencia». Véase *FUNDAMENTOS DEL PROYECTO* (1924), pág. 79. Cursivas en el original. Debe señalarse que ese mismo tipo de capitalización e idéntica argumentación figuran en la «Exposición de motivos» del proyecto Mayandía, donde se dice lo siguiente: «También se pone límite a los valores reales de los establecimientos, si se tasan por su valor en cuenta y ese límite es el 4,25 por 100 de la capitalización de los productos netos, interés equitativo ya sancionado como resultado de muchas discusiones, a fin de prevenir todo error, siempre posible». Por último, esta frase pasa de forma textual, añadiéndole dos comas, a la «Exposición de motivos» del *Estatuto* de 1924.

²⁷ En la base VII del proyecto de «Ordenación ferroviaria» que Maura pone en circulación en el verano de 1921 se dice: «El valor real correspondiente al disfrute del concesionario no podrá en caso alguno exceder de la capitalización al 5 por 100 del beneficio líquido medio que se haya obtenido en la línea respectiva durante los últimos quince años». Véase «Ordenación ferroviaria», AFAM, legajo 400, carpeta 5, pág. 3. Sin embargo, a su paso por el Senado este tipo de capitalización se modifica. Así, en el «Proyecto de ley votado definitivamente por este cuerpo colegislador sobre Ordenación Ferroviaria», figura en la base séptima: «el valor real y actual de la aportación del concesionario (...) no podrá exceder de la capitalización al 4 y medio por 100, aumentada en un 15 por 100 del producto neto obtenido en la línea o red durante los últimos quince años». Este proyecto aprobado por el Senado se publica en el *Diario de Sesiones de Cortes, Senado*, Apéndice único al núm. 42, 24 de mayo de 1922, 9 págs. A continuación, el 8 de junio de 1922, es dictaminado por el Congreso, estableciéndose que «el valor real y actual de la aportación del concesionario (...) no podrá exceder de la capitalización al 4,25 por 100 del promedio del producto neto obtenido en la línea o red durante los últimos quince años». Véase la base séptima, regla segunda, c) del «Dictamen de la Comisión Permanente de Fomento del Congreso de los Diputados sobre el proyecto de Ordenación Ferroviaria remitido por el Senado con el informe de la Comisión de Presupuestos», publicado en DAMAS RICO (1976), pág. 363.

²⁸ Aunque no da más detalles, Artola hace referencia al extenso y detallado voto particular emitido por los vocales Mariano Matesanz y Andrés Garrido, que ostentan la representación de los intereses agrícolas en el Consejo Superior de Ferrocarriles. En él critican el método seguido para determinar el valor real de los establecimientos de los concesionarios en los términos siguientes: «Se nos puede argüir, que el valor obtenido por el sistema que impugnamos, ha de confrontarse con el resultado de capitalizar al **¡¡4,25 por 100!!** el promedio del producto neto obtenido en la red durante los últimos quince años (depurado convenientemente por el Consejo); pero (...) no cabe duda que el procedimiento de valoración que comentamos dará un precio muy alto y muy por encima del valor real de las líneas. Y si el límite que se pone a la tasación es una renta exagerada, capitalizada a un tipo excesivo, es evidente y forzoso que el valor que, moviéndose entre tales límites, ha de obtener el Consejo, tiene que ser excesivamente elevado». Más adelante se insiste en la crítica al tipo de capitalización adoptado: «**¿Cómo puede justificarse el 4,25 por 100, para capitalizar valores industriales? Al 4,25 por 100 no se capitaliza hoy, casi, ni el capital-terro, que es el menos sujeto a riesgo. La propiedad urbana, se capitaliza, por lo menos, al 6, y los buenos negocios industriales, del 5½ al 7 por 100.** ¿De dónde ha podido salir ese 4,25 por 100. La anualidad que pagan las compañías por sus obligaciones, representa el 4,7 por 100 del valor nominal de las mismas, y el 7,4 de las sumas realmente encajadas. Y la Compañía del Norte ha repartido este año a sus accionistas más del 5 por 100 de dividendo, libre de impuestos. ¿Por qué, pues, se capitaliza al 4,25 por 100? ¿Es que para buscar ese tipo se ha aceptado la media de un período más amplio que el de los últimos quince años, que sirvió para fijar la renta? La argumentación que escuchamos en las deliberaciones del Consejo no nos convenció. Nosotros propusimos el 5½ por 100; y lo consideramos, más que justo, generoso». Véase CÁMARA OFICIAL AGRÍCOLA DE LA PROVINCIA DE MADRID (1923), págs. 50-51 y 53-54, respectivamente. Los diferentes tipos de letra corresponden al original.

reducción del valor y por consiguiente del capital habría sido del 22,7 por 100». Pero, por otro lado, «ese mismo capital resultaba incrementado (...) gracias a que el Estatuto permitió descontar el quebranto con que en su día se colocaron las obligaciones hasta un límite en que el interés simple efectivo de éstas no pasase del 7 por 100»²⁹.

Pues bien, a esta segunda forma de aumentar el capital de las empresas se refiere Flores en su informe a Primo de Rivera. No está de acuerdo con la propuesta del proyecto Mayandía, según la cual «cada emisión de obligaciones habrá de estimarse con el quebranto con que fue emitida, sin que dicho quebranto pueda exceder, en ningún caso, del límite que represente el que el interés real de la misma sea superior al 7 por 100»³⁰. Flores plantea un límite inferior para dicho quebranto, el 6 por 100, un porcentaje que él ha defendido ya con anterioridad³¹. Ahora, además, hace referencia al laborioso procedimiento que ha utilizado para llegar a la determinación de esa cifra:

«Cuando yo estudié el problema ferroviario, ayudado por los muchachos que entonces trabajaban conmigo, examiné uno a uno los empréstitos de 72 compañías. Fue un trabajo de benedictino que me llevó los ratos libres de cerca de dos años. Y como resultado de esa investigación, fijé en 6 por 100 el calibrador por donde pasaban casi exclusivamente las cosas limpias, dejando atrancadas casi todas las sucias. Yo sé bien que tal cual empréstito limpio roza un poco en el 6 por 100 y hasta se me podría objetar con los últimos de las grandes compañías. Pero en este respecto yo pregunto si todo el destino de esos empréstitos ha de ser considerado por nosotros, y si se debe sacrificar la historia entera de los ferrocarriles a un pequeño episodio de post-guerra [*sic*]. La elevación del 6 al 7 por 100 dejará pasar por el calibrador mucha, muchísima cuciambre [*sic*] de la que está adherida a las maniobras de la Banca judía en las emisiones de los ferrocarriles españoles».

II.3. Arrendamiento

Al final de la base sexta del proyecto Mayandía, en la que se dictan las «normas generales a que ha de adaptarse la nueva legislación, relacionadas con la construc-

²⁹ ARTOLA (1978), pág. 426.

³⁰ Base octava del proyecto Mayandía, «Capitales reales de los concesionarios». Ese mismo porcentaje figuraba ya en la base 14ª del proyecto de Gil Clemente, que lo explica así: «Y para la determinación de dicho capital real (diferencia entre el *valor real* de los establecimientos y de las cargas evaluadas con el quebranto de emisión), llega el Estado en el proyecto, en relación con las empresas saneadas, a limitar dicho quebranto al 7 por 100, en reconocimiento de dificultades y circunstancias admisibles de los mercados, que han podido determinar la carestía del dinero. (...) El Estado no puede hacerse cargo, sino dentro de los límites que recoge el proyecto, de las mil causas, algunas inexplicables, que hayan podido determinar los quebrantos de emisión de las cargas. Bastante hace, con garantizar voluntariamente el servicio de intereses, pero si esas cargas representan 1.000 y sólo son como capital real 500 (lo que a veces no obedece sólo al valor de la compra del dinero), ese valor ficticio, esa pérdida enorme, no puede ni debe llevarse nunca al valor de los establecimientos». Véase GIL CLEMENTE (1924), págs. 54 y 56, respectivamente.

³¹ En la base 8ª del proyecto de «Ordenación ferroviaria» de Maura de 1921 se dice: «En la dicha confrontación del capital nominal de las obligaciones con el valor real del establecimiento se detraerá de aquel capital el quebranto con que hubieren sido emitidas las obligaciones, pero sin exceder en ningún caso del tipo de 6 por 100 para el interés real de las mismas».

ción y explotación de los nuevos ferrocarriles», se establece que «la explotación de los ferrocarriles se realizará, en lo sucesivo, por arriendo a las empresas particulares, salvo en casos muy excepcionales, en los que se efectuará por el Estado, previa Ley o Real decreto en que así se disponga, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles»³². Flores piensa que esta regulación es desacertada y que, además, supone una vuelta innecesaria a un lejano pasado:

«Leyendo esta parte del proyecto se siente uno transportado al año 80. Por entonces, una parte de los economistas creyó que el arrendamiento de las líneas podría conciliar en cierto modo el interés público de la construcción con el interés privado de la explotación. Se carecía entonces de experiencia bastante. Y esta experiencia ha venido después, con los ejemplos típicos de Holanda y de Italia, a demostrar que es difícil escogitar [*sic*] un modo peor para arreglar unos ferrocarriles. En el proyecto famoso de reversión anticipada del Sr. Cambó, que a estas horas parece muerto y bien muerto, se resucitaba esta antigualla, y ahora también en el anteproyecto. El Sr. Maura y yo estuvimos de acuerdo para no prohibir en su proyecto el arrendamiento, con el fin de que el Consejo tuviera despejados todos los lados del cuadrante; pero quizá hubiéramos hecho mejor prohibiendo expresamente esa evocación de los muertos tras de la cual como de ordinario acontece pueden esconderse algunos vivos».

Pues bien, la citada cláusula del proyecto Mayandía se modifica en el texto definitivo del *Estatuto*, en el que figura lo siguiente: «El Consejo Superior dispondrá y regirá, con arreglo a lo consignado en estas bases, la explotación de los ferrocarriles pertenecientes en plena propiedad al Estado, y podrá, cuando lo estime preferible, encomendarla bajo cláusulas concertadas a empresas privadas, tengan o no concesión en otras líneas»³³. Más adelante, en la base 7ª se dice: «La explotación de los ferrocarriles que pertenezcan en plena propiedad al Estado se realizará por arriendos a empresas particulares o por el Estado, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles»³⁴.

II.4. Estructuración

De esta cuestión se habla en la base primera del proyecto, al frente de un epígrafe en el que se dice: «El Consejo Superior de Ferrocarriles propondrá al Gobierno el plan de Estructuración que ha de tomarse como base esencial de la gestión ferroviaria dentro del Nuevo Régimen. A dichos fines tendrá en cuenta que ha de atenderse única y exclusivamente a los intereses públicos, una vez que las actuales empresas cesan de serlo con las reversiones». Más adelante, en la base séptima, al regular las

³² Aunque no se dice expresamente, se entiende que se trata de los ferrocarriles que son propiedad del Estado.

³³ Véase la base 1ª, IV.

³⁴ Véase *Estatuto Ferroviario*, base séptima, norma 6ª.

atribuciones del Consejo, figura en primer lugar «proponer al gobierno el plan general de Estructuración a que hace referencia la base primera». Todos los indicios apuntan a que este concepto es una herencia del proyecto de Gil Clemente, para quien la estructuración constituye «una base esencial de la política ferroviaria del Estado»³⁵. Ya se ha visto en el trabajo anterior que las compañías no estaban de acuerdo con la gran importancia que a esta cuestión se daba en dicho proyecto. Pues bien, Flores también muestra su rechazo a este término y propone utilizar en su lugar el concepto de «comunidad de explotación». Sobre todo ello escribe con un gran sentido del humor:

«Hace muchos años, la sagacidad del antiguo marqués de Comillas, con un golpe maestro, incorporó a la Compañía del Norte la línea de Almansa Valencia y Tarragona, una de las perlas de los ferrocarriles españoles³⁶. Los Sres. de MZA se quedaron con la boca abierta; mas desgraciadamente para ellos, tratándose de negocios, el abrir la boca no suele dar resultados prácticos y eficaces. Desde entonces, cada vez que la coyuntura se ofrece, y MZA ventea la posibilidad de apoderarse de la línea pone en movimiento a sus mesnadas. A esta faenita le llaman los Sres. ESTRUCTURACIÓN³⁷. No mi General; la estructuración si eso se puede decir en castellano es

³⁵ GIL CLEMENTE (1924), pág. 38. El concepto de estructuración es uno de los «Principios fundamentales» enumerados en la base 1ª del proyecto Gil Clemente, ya citada, en la que se dice lo siguiente: «2ª.- Intervención del Estado para ordenar las obras y en su caso los rescates para llegar a la conveniente estructuración [sic] de los ferrocarriles que el gobierno determine según mejor convenga». Más adelante, en la base 3ª se dice, bajo el título «Exstructuración» [sic]: «El Consejo Superior Ferroviario dentro del plazo de seis meses, propondrá el plan de exstructuración que ha de tomarse como base esencial de la gestión ferroviaria en el nuevo régimen».

³⁶ Como se sabe, entre 1874 y 1900 las compañías Norte y MZA llevan a cabo una política expansionista por medio de la adquisición de líneas más pequeñas. Con ella están intentando beneficiarse de las economías de escala, es decir, conseguir reducir los costes medios al aumentar el número de unidades transportadas (mercancías y viajeros) según se va incrementando la red. Entre 1875 y 1935, Norte y MZA disminuyen el coste medio de explotación, hasta alcanzar un mínimo en torno a 1925-1930. La mayor disminución relativa se produce entre 1875 y 1895, que es cuando tienen lugar los mayores saltos en el tamaño de la red. En el caso de Norte, de los datos de Pedro Tedde se deduce que entre 1875 y 1895 el índice del coste medio de explotación disminuye un 54,5 por 100, frente a un 25,7 por 100 en el caso de MZA. Véase TEDDE (1978), págs. 96-97. Pues bien, durante los años 1875-1895 el número de kilómetros de la red de Norte pasa de 682 a 3.656, es decir, un incremento del 436 por 100, como resultado de la puesta en marcha de «una decidida política de adquisición de líneas que enlazaban con las suyas propias». Entre las líneas absorbidas están las de Alar del Rey a Santander, Alsasua-Barcelona, Bilbao-Tudela, Asturias-León-Galicia, Lérida a Reus y Tarragona, y el ferrocarril de San Juan de las Abadesas. Según Tedde, «mucha mayor trascendencia tendría, tanto por su extensión —460 kilómetros—, como por los resultados de la explotación que en el futuro había de proporcionar, la adquisición, en 1891, del ferrocarril Almansa-Valencia-Tarragona (AVT), línea que bordeaba el litoral valenciano, conectándose con el tendido ferroviario catalán. La compra del AVT se formalizó en 1891, tras la muerte del financiero José Campo, quien, desde 1861, lo había construido y explotado a partir del primitivo Grao-Játiva. En la compra del AVT, Norte cumplió favorablemente con MZA». Al año siguiente, 1892, Norte absorbió la línea Valencia a Utiel, relacionada con la anterior y ese mismo año adquirió los derechos del ferrocarril de Huesca a Canfranc. Véase TEDDE (1996), págs. 267 y 270, respectivamente. Un estudio más detallado del proceso de construcción y explotación de los ferrocarriles valencianos puede verse en los trabajos siguientes: HERNÁNDEZ (1983 y 1999), VIDAL OLIVARES (1992), y AGUILAR CIVERA y VIDAL OLIVARES (2002).

³⁷ Letras mayúsculas o versales en el original.

algo que está cogido en el flujo de la vida económica y no es nunca definitivo, sino que cambia a compás de muchas cosas. Y además los juristas que estudian estos problemas y los hombres de Consejo han inventado hace bastante tiempo una pequeña institución para formar redes ferroviarias sin apelar al despojo. No recuerdo en cuál de los dos dictámenes de las Cámaras, yo a solicitud de la Comisión puse el concepto de eso que se llama Comunidad de explotación³⁸. Yo creo muy conveniente que le pasen al proyecto una mano de algo que borre un poco el demasiado relieve que en él tiene la estructuración. Parece excusado añadirle a V. mi General que en ésta como en las demás observaciones, la pureza de los motivos que guiaron la pluma del autor o autores del proyecto está para mí fuera de toda duda. Lo que yo sí dudo es que ellos sepan de la fauna del mundo de los negocios tanto como un viejo cazador de estos pajarracos».

Es difícil determinar la influencia que estas observaciones de Flores tienen en el proceso de elaboración del *Estatuto*. Pero sí están claras dos cosas. La primera, que a su paso por el Consejo la base primera, en la que se plantea la cuestión de la estructuración, es objeto de una profunda reforma. Según la versión de las compañías, uno de los cambios aprobados durante la discusión del proyecto Mayandía en dicho organismo consiste en que «la estructuración no será la base esencial del nuevo régimen»³⁹. La segunda, y más importante, es que en la versión definitiva del *Estatuto* desaparece el concepto de estructuración, que es sustituido en la base primera por el de «agrupación de líneas» y en lugar de hablarse de «plan de Estructuración» se habla ahora de «plan de agrupación»⁴⁰. Sólo se mantiene una referencia a dicho término en una ocasión,

³⁸ Sobre este concepto escribe Flores de Lemus en otro lugar: «Sabido es que la explotación no se hace siempre por la entidad concesionaria. Esta dualidad habrá de desempeñar en lo porvenir un papel más importante que en el pasado. La forma jurídica de la “comunidad de explotación”, “Betriebsgemeinschaft”, desarrollada por el tecnicismo jurídico alemán y que es aplicada hoy como derecho arbitral en toda Europa, incluso en España, ofrece el medio práctico más eficaz de formar redes sin mudar la propiedad de las concesiones». Véase el documento mecanografiado, sin título ni fecha y formado por 18 páginas, que se conserva en el AFAM, legajo 400, carpeta 2, pág. 1. Se trata de un comentario de Flores a un proyecto ferroviario, compuesto por XI bases, remitido por Maura en 1921. Por otra parte, en ese mismo año Maura critica la fórmula del «consorcio del Estado y cada una de las compañías concesionarias» del proyecto de La Cierva y propone en su lugar la de «comunidad de explotación». Así, dice: ...«la realidad nos ha traído a una comunidad con las compañías; pero ¿en qué? En la explotación y en los productos, y nada más (...); lo que yo tengo aquí delante es una comunidad de explotación: vamos a regularla de modo que nadie pueda decir que se perjudica a una de las partes». Véase «Estudios y documentos de economía española», *art. cit.*, págs. 143-144.

³⁹ Véase COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES... (1932), pág. 60.

⁴⁰ Así, se dice: «Con objeto de que las redes ferroviarias se acomoden, en la agrupación de sus líneas o concesiones, a la conveniencia de los altos intereses nacionales y a las exigencias geográfico-comerciales del tráfico, el Consejo Superior de Ferrocarriles propondrá al gobierno, en el plazo de un año, un plan de agrupación acomodado a tal finalidad, y el gobierno resolverá en el de tres meses. El Estado promoverá y facilitará las fusiones, cesiones, agrupaciones y rescates encaminados a realizar, total o parcialmente, el plan de agrupación, mediante la concesión de los estímulos y exenciones que se fijan en la segunda de las disposiciones adicionales de estas bases». En el mismo sentido, en la *Exposición de motivos* se afirma: «Para la implantación del nuevo régimen (...) se considera como base principal la agrupación de las líneas existentes y futuras, para llevarla a cabo, a medida que sea posible, por cuanto con ello se resolverán muchas dificultades que constituyen el actual problema ferroviario, porque se disminuyen los gastos generales y de administración, así como los de personal, por

cuando en la base octava se dice que el Consejo debe proponer al gobierno «los planes generales de ferrocarriles, los de construcción y los de estructuración o agrupamiento». Por tanto, puede decirse que, de acuerdo con lo que Flores quería, del proyecto se ha borrado «un poco el demasiado relieve que en él tiene la estructuración»⁴¹.

II.5. Distribución de beneficios

Esta cuestión es abordada en el proyecto Mayandía en la base undécima, que lleva por título «Intervención del Estado para la distribución de productos de las empresas», y en ella se introducen cambios importantes en relación con el contenido del proyecto de Gil Clemente⁴². Pues bien, Flores pretende que el régimen de Primo de Rivera pase por alto el compromiso que, en su día, se vio obligado a aceptar el gobierno de Sánchez Guerra y que se modifique en este asunto el proyecto Mayandía para volver al contenido del proyecto Maura. A Flores no le importa la oposición que puedan ejercer las empresas ferroviarias, porque piensa que el gobierno debe adoptar una postura similar a la de Maura cuando decía: «Yo tengo que expresar la voluntad del Estado, no los apetitos de las compañías»⁴³. En torno a todo ello escribe lo siguiente, aportando de paso una valiosa información que explica el porqué de algunos de los cambios introducidos en los proyectos anteriores:

«Con arreglo a las concesiones las compañías tienen que entregar al Estado al terminar el período de concesión las líneas libres de toda carga. Si ellas buscaron el capital en obligaciones, es incumbencia suya el amortizarlas en el período de la concesión. En el librito que yo escribí sobre los ferrocarriles y en el que estaba el primitivo proyecto de asociación financiera del Estado con las compañías, se explicaba por menor el mecanismo que debía dejar a salvo ese sagrado derecho del Estado. De mi librito que rompí cuando el Sr. Maura dio por terminado su proyecto, pasó la descripción del mecanismo al informe de los técnicos que asesoraron al Sr. Cierva⁴⁴, y de

el mejor aprovechamiento de éste; se facilita la ordenación de tarifas, estudiadas de modo que el tráfico pueda utilizar las líneas de más corto recorrido por supresión de competencias; permitirá la unificación de reglamentos para el personal, facilitando la solución de los problemas sociales; se obtendrá una mejor distribución del tráfico en bien del servicio público; mejor utilización del material móvil, facilitando su unificación, que redundará en beneficio de la fabricación nacional; se simplificarán igualmente las relaciones entre las empresas y el Estado, siendo, por último, mucho más expedita la intervención de éste. Este problema, de gran importancia, se propone sea resuelto por el Consejo Superior de Ferrocarriles, atendiendo solamente a los intereses públicos, habida cuenta de que las empresas cesan de serlo con las reversiones».

⁴¹ Sobre los proyectos de expansión de las dos principales compañías ferroviarias, antes y después del *Estatuto* de 1924, véase ORTÚÑEZ (1999b), en especial págs. 283-294.

⁴² En el proyecto Gil Clemente esta cuestión se plantea en las bases 17^a y 18^a. En concreto, en la segunda de esas bases se contempla el establecimiento de una «cuenta especial de obligaciones y cargas amortizadas».

⁴³ Esta expresión, que Flores pone en boca de Maura, se contiene en un breve informe, formado por cuatro páginas mecanografiadas, que el economista redacta en 1930. La cita corresponde a la página 4. Archivo Antonio Flores de Lemus, caja 20, carpeta 6302.

⁴⁴ En efecto, en este informe de los técnicos está ya prevista la formación de una «reserva por reducción de obligaciones». Así, se dice: «De otra parte, es evidente que un desenvolvimiento normal del régimen vigente,

ahí al proyecto del Sr. Maura⁴⁵. Cuando, votado este proyecto por el Senado⁴⁶ pasó al Congreso, alguien que podía⁴⁷, hizo observar al Sr. ministro de Fomento⁴⁸ que era preferible llevar la condescendencia con las compañías al máximo grado compatible con la esencia del proyecto, a quedarse sin ordenación, ya que las compañías habían movilizadado en el Congreso sus parlamentarios a sueldo. Me llamó el ministro y me expuso el caso, y le contesté que al hacer mi librito yo había estudiado los límites máximo y mínimo de participación del Estado, y que había encontrado para el mínimo la renuncia a cargar exclusivamente sobre las compañías la amortización de las obligaciones. Era pues cuestión del gobierno ver si debía tocar o no esa raya; y considerado el caso, el gobierno se decidió por fin en este sentido, cambiándose entre el ministro de Fomento y MZA unas cartas que, por lo que toca al Gobierno, fueron redactadas por mí y en que se convenía la forma de distribución que en lo esencial reproduce el anteproyecto. Pero yo tengo que insistir con toda decisión en este informe confidencial, en que aquel compromiso no existe ni poco ni mucho para este

a medida que se van amortizando las obligaciones que pesan sobre la línea, la masa social temporal de la compañía va engrosando a compás de la reducción de las obligaciones, supuestas, claro está idénticas las condiciones del activo. Síguese de ahí que a la cuenta del capital acciones de una línea se irá sumando en forma de reserva—supuesto siempre un desenvolvimiento normal del régimen vigente— una reserva por el concepto de reducción de obligaciones, reserva que es una propiedad de las compañías, de carácter enteramente temporal. Esta reserva, como parte del fondo social, ha de sumarse al capital acciones para el reparto de beneficios, según su estado, en la fecha en que entre en vigor el concierto. Sus incrementos sucesivos se imputarán al capital privado y al Estado en proporción estricta de la magnitud absoluta de las respectivas participaciones en el capital total de la empresa o de la explotación, en su caso. La parte correspondiente a la compañía y sumada al capital acciones para el reparto de beneficios debe desaparecer con aquel en el momento de la reversión». Véase el denominado «Informe de los sabios», ya citado, págs. 11-12.

⁴⁵ En la base VIII del proyecto Maura puede leerse: «No obstante lo dispuesto en la base anterior, cuando el valor real del establecimiento cuyo disfrute pertenece al concesionario exceda del capital nominal de las obligaciones hipotecarias aseguradas con este disfrute y emitidas antes de establecerse la comunidad, lo primero que se detraerá del remanente de productos cada año es el importe de los intereses y la amortización. En la dicha confrontación del capital nominal de las obligaciones con el valor real del establecimiento se detraerá de aquel capital el quebranto con que hubieren sido emitidas las obligaciones, pero sin exceder en ningún caso del tipo del 6 por 100 para el interés real de las mismas. En estos casos se constituirá una reserva, que se denominará «Reserva por obligaciones amortizadas», y a la cual se imputará en cada amortización la cuantía del valor nominal. Dicha reserva se dividirá en dos partes, una correspondiente al Estado y otra al concesionario en proporción estricta de los respectivos capitales que dan base para el reparto de beneficios en la fecha de la amortización».

⁴⁶ Puede comprobarse que el contenido de la base octava del proyecto aprobado por el Senado el 24 de mayo de 1922 coincide básicamente con el del proyecto Maura en esta cuestión. Así, dice: «No obstante lo dispuesto en la base 7ª, cuando el valor real de la aportación del concesionario (...) exceda del capital nominal de las obligaciones hipotecarias aseguradas en el disfrute y emitidas antes de establecerse la comunidad, lo primero que se detraerá del remanente de productos cada año será el importe de los intereses y la amortización de tales obligaciones. Cada emisión de obligaciones habrá de estimarse con el quebranto con que hubieran sido emitidas, sin que pueda exceder en ningún caso del límite que represente el que el interés real de las mismas no sea superior al 6 por 100. En una cuenta, que se denominará «Cuenta de obligaciones amortizadas», se anotará en cada amortización la cuantía del valor nominal amortizado y otra cuantía correspondiente al Estado, ambas en proporción estricta con los respectivos capitales que den base para reparto de beneficios en la fecha de la amortización».

⁴⁷ ¿A quién está haciendo referencia Flores? ¿Quizá al rey Alfonso XIII?

⁴⁸ Manuel Argüelles.

gobierno. Vivo está el ministro que firmó las cartas, un leal servidor de S.M. y él puede contarle a V. con todo pormenor la forma lamentable en que los Sres. de MZA maniobraron después de aquel compromiso. Yo sé bien que la fórmula del mecanismo de la famosa base VIII del proyecto de Maura que es impecable como expresión técnica, tiene como fórmula legal serios defectos. Pero sé también que las condiciones en que esos defectos desaparecen están libres de toda contradicción entre sí y que hay por tanto una fórmula legal libre de todas aquellas faltas y que deja a salvo el pleno derecho del Estado a que las compañías le limpien de cargas las líneas en el período de la concesión. Por tanto yo no puedo estimar como conveniente más fórmula que ésta, y creo sinceramente que los autores del proyecto han ido demasiado deprisa pisando desde el principio la raya del máximo de las concesiones. Del pequeño paréntesis que se introduce en la distribución de beneficios del anteproyecto, no vale la pena de hablar en estas observaciones que buscan la esencia y no los pormenores».

En este texto Flores desvela con claridad la razón de las modificaciones introducidas en el proyecto presentado por Argüelles –que sigue básicamente el contenido del de Maura– a su paso por el Congreso de los Diputados. Las compañías se oponen al texto aprobado por el Senado y no sólo movilizan a sus parlamentarios, sino que acuden a las más altas instancias, desde las que se advierte al gobierno que, si quiere realmente sacar adelante su proyecto, no le queda más remedio que ceder ante las compañías y pactar con ellas. Y eso es lo que hace Argüelles, que recaba la colaboración directa de Flores.

Afortunadamente, se conservan las cartas cruzadas entre el ministro de Fomento –redactadas por el propio Flores, como él mismo desvela– y la dirección de MZA, en concreto su director general, Eduardo Maristany, que permiten confirmar lo señalado por el economista. La cuestión es compleja, por lo que un análisis completo exigiría un estudio más detallado que aquí no se puede realizar. Por ello, se intentará hacer un breve resumen que se puede ampliar con la documentación citada a pie de página y la que se incluye en el apéndice 2⁴⁹.

A principios de junio de 1922, Maristany hace saber al ministro de Fomento que las compañías ferroviarias no están de acuerdo con el contenido del proyecto ferroviario aprobado por el Senado y, en especial, con la base 8^a, que consideran es muy perjudicial para sus intereses⁵⁰. Se compromete con Argüelles a estudiar la cuestión y a enviarle un escrito explicando las razones de su postura. Pues bien, el 14 de dicho mes le hace llegar una carta acompañada de una extensa nota de la que «se deducen

⁴⁹ La documentación que aquí se utiliza sobre la base 8^a se conserva en el AFFE, S/101/230.

⁵⁰ Se tiene constancia de que por parte de la Compañía Norte se realizan unas gestiones similares. Así, el 10 de junio de 1922, el director de la misma, Félix Boix, envía una carta a Argüelles sugiriéndole una adición a la base 8^a que permitiría a las empresas la no aplicación de la cuenta de obligaciones amortizadas. Véanse ambos documentos en el apéndice 2, 1).

las consecuencias a que se llegaría con la aplicación de la base 8ª del proyecto de Ordenación ferroviaria a un caso hipotético análogo al de las grandes compañías ferroviarias, con la interpretación que nosotros damos a dicho proyecto, consecuencias que aconsejan la modificación de dicha base 8ª»⁵¹.

En su análisis la compañía ferroviaria toma en consideración dos situaciones distintas. La primera correspondería a uno de los primeros años de comunidad entre el Estado y las empresas, mientras que en la segunda se supone que han transcurrido veinticinco años. Además, se contemplan cuatro supuestos, según que los productos obtenidos correspondan a los previstos al establecer las tarifas o sean inferiores en un 5, un 10 ó un 15 por 100. Pues bien, del análisis de los resultados a que conducen estas aplicaciones, se comprueba que «simplemente por el hecho de aumentar sus aportaciones el Estado y aun sin aumentarlas en lo más mínimo, se reducen los rendimientos del concesionario y se aumentan los del Estado, si los resultados de la explotación responden a las previsiones establecidas en la ley para el cálculo de las tarifas; y si estos resultados no llegan a tales previsiones, lo cual ha de ser fácil ocurrir, por muchas razones, entonces la reducción en los rendimientos no se reparte equitativa ni proporcionalmente entre el Estado y la compañía, sino que se reduce para ésta mucho más rápidamente que para el Estado en un trato por demás desfavorable que la conduce rápidamente, no sólo a reducir considerablemente los beneficios legítimos que en la ley se reconocen, sino a la pérdida, mientras al Estado continúan correspondiéndole beneficios en mayor o menor proporción hasta el extremo de que para que el Estado empiece a perder es preciso que antes haya perdido la compañía más de cuarenta millones»⁵².

Para evitar estos resultados perjudiciales para las compañías se propone una solución con la cual «es evidente que todos estos graves defectos desaparecen automáticamente»: que la comunidad tome «a su costa el servicio íntegro de las cargas y en compensación de ello no se le reconoce al concesionario aumento alguno de capital base del reparto por el hecho de la amortización, sirviendo para este efecto, el mismo siempre definido por la diferencia entre el valor de aportación a la comunidad y el importe del capital obligaciones, calculado con el quebranto de emisión». De este modo, si los resultados obtenidos en la explotación responden al cálculo hecho al establecer las tarifas, «lo mismo el Estado que el concesionario e igualmente al principio que al fin de la comunidad, obtendrán beneficios iguales proporcionalmente». Y si resulta que los resultados son inferiores a los previstos, «aun así, los rendimien-

⁵¹ Véase la carta de 14 de junio de 1922 en el apéndice 2, 2). La nota a la que Maristany hace referencia lleva por título «Proyecto de ley de ordenación ferroviaria. Aplicación de la base 8ª a un caso concreto y consecuencias que se deducen». Está fechada el 14 de junio de 1922 y consta de 27 páginas mecanografiadas más la portada. Se sabe que Maristany envía una copia de este documento al director de la Compañía del Norte, Félix Boix, el mismo día 14, indicándole que la aplicación que hace de la base 8ª está «desarrollada según la interpretación que le damos nosotros al proyecto, según se justifica en la propia Nota».

⁵² Véase «Proyecto de ley... Aplicación de la base 8ª...», *cit.*, pág. 26.

tos serán en todos los casos proporcionalmente iguales para el Estado que para la compañía, sufriendo ambas partes comuneras la reducción en igual proporción»⁵³.

Unos días más tarde, el 19 de junio, el ministro de Fomento remite su contestación a Maristany, que está escrita por Flores⁵⁴. En ella le dice que «un caso análogo [al descrito por el directivo de MZA] ha sido considerado al redactarse el anteproyecto, ya que el régimen fue previamente probado en todas y cada una de las compañías que según las previsiones racionales, dado lo que sabemos por fuera de su historia y estado presente, habían de quedar sujetas a esa Base». Por tanto, «la discusión sobre este punto no tendría apenas consecuencias prácticas, tanto menos cuanto que algunos de los que usted llama defectos evidentes del sistema nos parecen a nosotros excelencias. Otros defectos no existen, como el pretendido círculo vicioso, que no es tal círculo, y así lo demás»⁵⁵.

Pero después de esta descalificación inicial, el ministro reconoce que en la nota de Maristany hay «un punto de extraordinaria importancia para mí, y es la propuesta de un régimen basado en la eliminación total del mecanismo de la Reserva por obligaciones. El anteproyecto tenía en este punto dos propuestas de las que la tramitación ulterior destacó una. La otra guarda con lo que me parece ser el pensamiento de usted tal analogía que si usted desea enviarme una propuesta concreta, yo tendré sumo gusto en examinarla. Hay evidentemente un sistema posible, en que el capital del concesionario se mantiene constante. Si las indicaciones que hasta ahora se me han hecho en este sentido no han sido aceptadas ello consiste en que no representan un sistema, si no [*sic*] su negación más violenta». El ministro termina la carta rogándole que le «envíe con urgencia la nota».

La respuesta de Maristany es rápida, pues está fechada el día 21 de junio⁵⁶. En ella le dice que «conforme a sus deseos le incluyo una minuta de la adición que a mi juicio podría hacerse a la base 8ª para corregir las diferencias a que se refiere la Nota que envié a V. sobre aplicación de dicha base». Indica que, «como la materia no es sencilla», está preparando una nueva nota que espera «poder enviársela antes de 48 horas», pero que de todos modos le anticipa la fórmula.

Sin dejar que pase el plazo señalado, al día siguiente Maristany envía una nueva carta al ministro⁵⁷ en la que le dice que «he preparado una Nota que incluyo con la

⁵³ *Ibidem*, pág. 27.

⁵⁴ Véase el apéndice 2, 4).

⁵⁵ El escrito de MZA habla de la existencia de un círculo vicioso al referirse al reparto de los beneficios obtenidos entre el Estado y la compañía. Sobre ello escribe: «Se abre una cuenta de obligaciones amortizadas con el total que este año ha importado la amortización y se reparte entre el Estado y la compañía en proporción a las bases de reparto. Pero aquí se da el caso de que para evaluar estas bases de reparto hay que *conocer antes* la distribución del fondo de obligaciones amortizadas, y para hacer esta distribución hay que conocer precisamente aquellas bases. Se trata, pues, de un círculo vicioso que establece la ley, sin duda involuntariamente y del cual no puede salirse sin dejar de atenerse a la misma en algún punto». Véase «Proyecto de ley... Aplicación de la base 8ª...», *cit.*, pág. 9. Las cursivas corresponden al subrayado del original.

⁵⁶ Véase apéndice 2, 5).

⁵⁷ Véase apéndice 2, 6).

presente y que basada en la total eliminación del mecanismo de la cuenta de obligaciones amortizadas de la base 8ª, conduce a repartos equitativos evitando las diferencias a que me refería en mi dicha Nota anterior». Añade que inserta también «un gráfico que, aunque referido a un caso hipotético, creo aclara suficientemente el sistema» y termina diciendo que «mucho celebraré que con estos elementos halle V. cumplida justificación a la fórmula que ayer adelanté, conforme a sus deseos»⁵⁸.

En el nuevo escrito de MZA se afirma que los injustos resultados para las empresas que se derivan de la aplicación de la base 8ª a un caso concreto «podrían desaparecer automáticamente (...) modificando el régimen de reparto de beneficios» previsto en esa base⁵⁹. La propuesta que se hace ahora señala que «se llegaría a un reparto más equitativo de productos en dicha base 8ª suprimiendo esta cuenta y también como consecuencia obligada, el aumento gradual del capital base de reparto para el concesionario por la amortización de sus obligaciones». En efecto, «con la variante en el régimen de la base 8ª, la comunidad tomaría íntegramente a su cargo el pago de los intereses y de la amortización de las obligaciones, o sean las cargas financieras que en la base 7ª quedan, íntegramente también, a cargo del concesionario; y (...) el capital de éste, base del reparto de beneficios, sería en todo momento la diferencia entre el valor de su aportación y la parte que en ésta representan los fondos obtenidos con la venta o colocación de obligaciones»⁶⁰.

Al aplicar esta nueva fórmula a los dos supuestos contemplados en la nota anterior, se consigue que desaparezcan «las diferencias a nuestro juicio injustificadas y muy dañosas para el concesionario que resultaban en el cuadro análogo de la Nota del 14 del actual, *no ocurriendo aquí que el concesionario tenga que soportar íntegramente el déficit y dar además dinero al Estado*, como ocurría allí, sino que cuando hay déficit lo soportan ahora simultáneamente ambos socios desde el primer momento y cada uno en proporción de sus capitales bases de reparto»⁶¹. Por tanto, «son a nuestro parecer, más que suficientes estos resultados para aconsejar, sino [*sic*] la modificación de la base 8ª, la ampliación de la misma en el sentido de hacer posible que las compañías que lo deseen puedan acogerse a esta variante que no tiene otra finalidad que la de poner en igualdad de condiciones la remuneración de los capitales del Estado y de la compañía»⁶². En definitiva, lo que propone Maristany, en nombre de MZA, al ministro de Fomento es que se efectúe una adición al final de la base 8ª, según la cual «cuando las compañías incluidas en el régimen de esta base 8ª lo solici-

⁵⁸ La Nota, que lleva por título «Proyecto de ley de ordenación ferroviaria. Variante que podría introducirse en el régimen de la base 8ª y consecuencias que se deducen», consta de 19 páginas mecanografiadas más la portada y está fechada el 22 de junio de 1922. El gráfico citado tiene por título «Capitales del Estado y concesionario a remunerar con los apartados C) y D) de la base 5ª y bases para el reparto de beneficios con arreglo a la variante que se introduce en la base 8ª». Ambos documentos pueden verse en AFFE, S/101/230.

⁵⁹ Véase «Proyecto de ley de ordenación ferroviaria. Variante que podría introducirse...», pág. 1.

⁶⁰ *Ibidem*, pág. 2.

⁶¹ *Ibidem*, pág. 13. Las cursivas corresponden al subrayado del original.

⁶² *Ibidem*, pág. 17.

ten expresamente al constituirse la comunidad, ésta tomará íntegramente a su cargo los intereses y la amortización de las emisiones hechas por el concesionario y en su consecuencia quedará suprimida la cuenta de obligaciones amortizadas»⁶³.

¿Cómo reacciona el ministro ante esta propuesta de las compañías ferroviarias? Su contestación –redactada también por Flores de Lemus– lleva fecha de 24 de junio y en ella Argüelles escribe lo siguiente: «He recibido y examinado cuidadosamente la nota que tuvo usted la bondad de enviarme. Su semejanza con la base del anteproyecto a la que me refería en mi anterior es casi perfecta. Ello me complace porque el gobierno no desea nada más vivamente que resolver este problema dando satisfacción a cuantas aspiraciones legítimas se manifiesten y sean compatibles con el interés supremo del Estado». A continuación, hace observar que existe una pequeña diferencia entre el anteproyecto y la nota de Maristany, que se refiere a la parte del capital del concesionario que debe tener prima de amortización. Pero afirma que, «siendo como es la prima de amortización una cantidad muy pequeña y estando como lo está la distinción del anteproyecto, perfectamente fundada, yo espero que la fórmula que le indico satisfará todas las aspiraciones»⁶⁴. Termina diciendo que «si así fuera, yo daría cuenta de ello a las instancias competentes y a las personalidades que ejercen decisivo influjo en la decisión de esta propuesta».

En su respuesta del día 26 de junio, Maristany dice que le complace «que el sistema expuesto en mi última Nota sobre la base 8ª del proyecto, coincida con una de las propuestas que ya figuraban en el anteproyecto de Vds.». Y con relación a la observación del ministro de que «no procede la aplicación de cuota de amortización y sí solamente el interés, a la parte del capital base de reparto de beneficios al concesionario, constituida por subvenciones no devueltas y fondos procedentes de emisiones ya extinguidas», afirma que «la encuentro perfectamente fundada y por consiguiente no se me ocurre hacer sobre esta distinción reparo alguno»⁶⁵.

De estas negociaciones, Maristany da cuenta inmediatamente a Renato Lisle, del Comité de París de MZA. El 26 de junio le escribe una carta en la que le anuncia que le envía toda la documentación sobre el tema y se alegra de que, por fin, el gobierno «haya tenido que reconocer nuestro punto de vista». También le dice que la impresión dominante es que cierren las Cortes sin que se apruebe el proyecto⁶⁶.

Unos días más tarde, el 6 de julio, Maristany vuelve a escribir a Lisle⁶⁷. Le dice

⁶³ *Ibidem*, pág. 18. El texto completo de esta adición a la base 8ª puede verse en el apéndice 2, 5), anexo a la carta de Maristany a Argüelles.

⁶⁴ Véase en el Apéndice 2, 7) el texto completo de esta carta.

⁶⁵ Véase en el Apéndice 2, 8) el texto completo de esta carta en la que se hacen otras consideraciones de carácter secundario.

⁶⁶ Véase esta carta en el Apéndice 2, 9). La respuesta de Lisle, que está fechada el 3 de julio de 1922, puede verse en el Apéndice 2,10). En ella alude a una supuesta carta de Maristany de 30 de junio, que no se ha localizado, en la que anuncia como inminente el establecimiento del nuevo régimen ferroviario, lo que se contradice con lo que se dice en la carta de 26 de junio.

⁶⁷ Véase su contenido en el Apéndice 2, 11).

que el ministro ha dado su conformidad a la propuesta y señala que «esta modificación que mejora un punto esencial y determinado del proyecto, deja en pie todas las demás observaciones y dificultades del mismo, algunas muy graves, hasta el extremo de que conforme decía a V. en mi carta aun en el caso de que se hiciera esta modificación interesada por nosotros, el proyecto seguiría siendo inaplicable». Añade que «por ahora no se ha reanudado la discusión en el Congreso y hay alguna esperanza de que no se apruebe antes de la clausura de las Cortes». Como se sabe, el articulado del proyecto de ordenación ferroviaria de Argüelles no llega a ser aprobado por el Congreso por la caída del gobierno de Sánchez Guerra a principios de diciembre de 1922, siendo sustituido por un gabinete presidido por García Prieto. Pero lo que importa destacar aquí es que las compañías, con sus presiones a todos los niveles, consiguen uno de los objetivos que se habían marcado, que es modificar el contenido de una de las bases que les podía ocasionar perjuicios económicos.

Pues bien, la pretensión de Flores de que el gobierno de Primo de Rivera prescindiera del acuerdo que las compañías habían logrado arrancar al ministro Argüelles no es aceptada. Por tanto, el *Estatuto* de 1924 sigue en esta cuestión, con ligeros cambios, el contenido del proyecto Mayandía, que se aparta tanto de lo previsto en la base 8ª del proyecto Maura como de la propuesta hecha después por Gil Clemente en la base 18ª. Una vez más, el gobierno decide complacer a las empresas ferroviarias y favorecer sus intereses económicos.

II.6. Tarifas

La cuestión de la fijación de las tarifas y su revisión posterior se contempla en las bases novena y décima del proyecto Mayandía. Sobre este asunto, la idea principal que Flores quiere poner de relieve es que la regulación de las tarifas tiene que hacerse de tal forma que éstas, además de cubrir todos los gastos de explotación, garanticen la rentabilidad de las compañías ferroviarias. Pero para que pueda cumplirse lo que denomina «principio estático de una economía», en la determinación de las tarifas debe utilizarse el interés real del mercado y no el interés legal del dinero, como se establece en la base novena⁶⁸:

«El anteproyecto es en este respecto un ejemplo típico de cómo se pueden copiar las palabras dejándose el concepto. De mi librito y proyecto, pasó el sistema de fijación de tarifas al informe de los técnicos de Cierva⁶⁹, y de allí al proyecto de

⁶⁸ Esta base 9ª sigue básicamente el contenido de la base 15ª del proyecto Gil Clemente, pero se sustituye el término «interés corriente» de éste por el de «interés legal».

⁶⁹ En el informe de los técnicos que asesoraron a Cierva se dice: «Es una verdad demostrada que en una economía nacional que haya recibido históricamente la estructura fundamental que resulte de la división interlocal del trabajo y que tiene consiguientemente establecidas las corrientes de tráfico que correspondan a la mayor economía en la aplicación del capital y trabajo nacionales, el máximo rendimiento económico-político del transporte como de cualquiera otra rama de la economía nacional, se obtiene cuando la remuneración del servicio corresponde a su valor. Esto es, los que suscriben están unánimes en la afirmación de que la rentabili-

Maura⁷⁰. Todo el sistema descansa en el llamado en nuestra ciencia “principio estático de una economía” según el cual el rendimiento de capital y trabajo es máximo cuando los precios gravitan alrededor del costo. Síguese de ahí que es el *interés real* del mercado de dinero el que ha de regir la tarifa, sin lo cual no hay ninguna garantía de que la economía trabaje al máximo de aprovechamiento de su fuerza. Pues bien, en el proyecto se sustituye *el interés real* del mercado por el *interés legal* del dinero. No han reparado sin duda los autores en que teniendo que remunerarse los capitales a su interés real, si el interés legal está por bajo, el negocio trabaja en déficit; y al contrario, está chupando de la economía nacional si el interés legal está sobre el que rige en el mercado. La conversión de una variable en una constante reduce aquí al absurdo todo el sistema⁷¹».

Esta observación de Flores no es tenida en cuenta en la redacción del texto final del *Estatuto*, en cuya base décima se sigue utilizando el concepto de «interés legal». Unos años más tarde, con ocasión de la elaboración de un nuevo proyecto ferroviario, Flores vuelve a referirse con mayor detalle a lo que, en su opinión, constituye «la cuestión más interesante y más grave», la determinación de las tarifas, sobre la que escribe lo siguiente:

«Los economistas clásicos tuvieron siempre el convencimiento de que el rendimiento máximo de una economía nacional se obtiene cuando los precios gravitan alrededor del coste, comprendido en éste, claro está, el beneficio del capital. La más bella parte de la economía moderna es aquella en que se da la demostración matemática de este principio.

»Síguese de aquí que la tarifa más conveniente para un país es aquella que cubre los gastos de explotación en su más amplio sentido, esto es, incluso los derechos pasivos del personal y el beneficio normal del capital invertido.

dad económico-privada de las empresas ferroviarias ha de ser el principio fundamental que ha de presidir a la regulación del régimen de tarifa. Pero no olvidan los que suscriben que en las economías nacionales que se hallan como la nuestra, retardadas en su desenvolvimiento, acontece y ha de acontecer en lo futuro con bastante frecuencia, que el establecimiento del ferrocarril preceda al de la corriente de tráfico, o dicho en los términos corrientes aunque inexactos: que el ferrocarril genere su propio tráfico. Síguese de aquí estas consideraciones: 1ª. Que la norma fundamental en el establecimiento de la tarifa debe ser la rentabilidad suficiente de la empresa, y 2ª. Que esta rentabilidad debe computarse, no ejercicio por ejercicio, sino en más largos períodos de tiempo». Véase el «Informe de los sabios», ya citado, págs. 24-25.

⁷⁰ En la base V del proyecto Maura se dice: «Al ejercitar el Consejo la séptima de las facultades que se le atribuyen en la base tercera, establecerá o revisará las tarifas con el designio que, mediante buena gestión, el rendimiento global de cada red, según están agrupadas o se agrupen luego las líneas, cubra los cuatro capítulos que a seguida se enumeran, a saber: A) Los gastos completos de la explotación. B) Las pensiones de retiro. C) Las cargas financieras (...). D) Un rédito, variable por las circunstancias, pero de racional certeza, para el valor real del establecimiento ferroviario, así en la porción de este valor, que, según la base 7ª, hace a los accionistas partícipes en el producto anual, como en la aportación del Estado (...). A los efectos de la rentabilidad, se computará, para lo concerniente al Estado, el total interés real y la cuota de amortización del capital aportado; y para la participación privada, el rendimiento que matemáticamente le corresponda, dados el tipo así fijado a la dicha aportación y el margen de preferencia reconocido al capital privado».

⁷¹ Las cursivas corresponden al subrayado del original.

»En el régimen de concesiones temporales, en el régimen en que están concedidas la inmensa parte de las líneas españolas, la tarifa no puede ajustarse a la norma que acaba de indicarse, sino que ha de comprender un elemento adicional y extraño que la eleva, pero que es indeclinable en el sistema. En efecto, siendo la concesión temporal, y habiendo de revertir la línea al Estado libre de cargas, la tarifa ha de producir además del costo “stricto sensu” como se ha definido más arriba, la cantidad necesaria para reproducir en el tiempo de la concesión, el capital empleado en el ferrocarril. En este régimen, pues, y por su propia naturaleza, la tarifa es considerablemente mayor pero que corresponde al máximo rendimiento de la economía nacional. Pero ello es una necesidad del régimen y ese régimen estaba ahí antes que nuestros Estatutos.

»Por eso en el Proyecto del que suscribe, de 1908, la tarifa se regulaba por el coste más esa amortización.

»En el Proyecto del Sr. Maura llevado a las Cortes, las tarifas tenían un nuevo recargo que hubieran podido soportar si las condiciones económicas de España no hubieran caído tan abajo como al presente se hallan. Pero tal y como es la situación, no se puede mantener ese recargo sin gravísimo daño del país. Y eso es lo que hace precisamente el Proyecto del Sr. Matos, y aún le añade un nuevo recargo por si no fueran bastantes los anteriores.

»Dos palabras sobre la naturaleza de ese recargo disimulado en el Estatuto vigente [el de 1924].

»Hemos dicho que en el régimen de concesión, la tarifa ha de soportar además del coste del servicio la prima de amortización necesaria para reproducir el capital en el *período de la concesión*. Pero en el Estatuto vigente se carga sobre la tarifa la *prima de amortización contractual* de las obligaciones. Y como el período de amortización es menor que el de la concesión, se produce por esta diferencia una acumulación de capital a costa de la tarifa, que para las grandes empresas MZA y Norte de España no debe diferir mucho de unos novecientos millones de pesetas por empresa.

»Tal y como está el Estatuto vigente, esos millones van a parar íntegros a las compañías. En las conferencias a que el Sr. ministro de Fomento tuvo la bondad de invitar al que suscribe, éste hizo presente al ministro y al consejero de las compañías que se hallaba presente, que ese enriquecimiento de las empresas era injusto. El Proyecto de Estatuto, aceptando en esto nuestro punto de vista, divide esos millones entre el Estado y las compañías. Y ése es el único extremo en que el Proyecto mejora el régimen actual.

»Pero los dos millares de millones aproximadamente que ahora se distribuyen con mayor justicia no dejan de salir de la tarifa, y para dejar ésta en la elevación que corresponde al régimen de concesiones temporales, que como ya se ha dicho es superior al de la tarifa ideal, habría que deducir de la tarifa la diferencia entre la prima de amortización que corresponde a todo el período de la concesión y la prima contrac-

tual. No se hace así en el Proyecto y por ello no es extraño que se pida con tanta urgencia el aumento de tarifas»⁷².

Flores finaliza su informe a Primo de Rivera diciendo que «los puntos esenciales de discrepancia son los indicados» y que, como la carta es ya bastante larga, no va a tratar del «régimen transitorio» previsto en el proyecto Mayandía⁷³. Por eso, concluye su escrito con unas consideraciones de carácter general en las que señala la necesidad de realizar algunas modificaciones en este proyecto para tratar de acercarlo más al de Maura:

«Mi opinión personal es que hay que retocar esto y que de este retoque tiene que resultar una mayor aproximación al proyecto del Sr. Maura. Y en este caso, se le plantearía a V. el problema de si vale la pena renunciar a la enorme autoridad que aquel proyecto tiene en el país en general y en el mundo de los negocios en particular, no sólo por el prestigio del autor y por su acierto, sino también por el hecho de haber sido votado por el Senado, tan sólo por cambiar meros pormenores y la forma de redacción. De decidirse a perder esa autoridad, sería para ganar en perfección técnica, ya que en este respecto el proyecto del Sr. Maura es muy susceptible de perfeccionamiento; lo sabe él, lo sé yo; y si no fuimos más lejos fue temiendo el paso del proyecto por las Cámaras. Al menos de mí puedo decir que ése fue el motivo. V. está mi General en unas condiciones enormemente favorables en este respecto, y V. verá si debe aprovecharlas en este sentido»⁷⁴.

Pero hay también otra cuestión en la que Flores no está de acuerdo con lo previsto en el proyecto Mayandía y con lo aprobado después en el *Estatuto* de 1924. Se refiere a las condiciones exigidas a las compañías para poder ingresar en el régimen de comunidad con el Estado. Alude a ello en 1930 con ocasión del proyecto de Matos:

«En el Estatuto propuesto por el que suscribe, solamente eran admitidas a comunidad con el Estado las empresas con un capital real positivo superior a $\frac{1}{4}$ del valor efectivo del establecimiento, es decir, las compañías chicas o grandes, pero sólidamente constituidas.

»En el discurso primero de Maura en el Congreso, se prescinde de la situación económica de la empresa. Al acoplar, pues, el pensamiento de Maura con el primitivo Estatuto hubo que hacer ciertas concesiones al compromiso de aquel político eminente y se dividieron las compañías en dos categorías: las sólidamente establecidas, únicas consideradas en el primitivo Estatuto y las de constitución económica endeble.

⁷² Véase el informe confidencial de Flores sobre un proyecto de Estatuto ferroviario elaborado en 1930 por el ministro de Fomento, Leopoldo Matos. Está formado por 13 páginas mecanografiadas y se desconoce a quién va dirigido. Archivo Antonio Flores de Lemus, caja 20, carpeta 6302, págs. 8-11. Las cursivas corresponden a los subrayados del original.

⁷³ Se refiere a las «Disposiciones transitorias» que, junto a las «Disposiciones adicionales», figuran a continuación de la base 17^a.

⁷⁴ Como formalmente se trata de una carta, Flores se despide del destinatario y estampa su firma: «Respetuosamente suyo amigo y subordinado q. e. s. m. Antonio Flores de Lemus».

»[En] la tramitación parlamentaria del proyecto el texto legal se fue aproximando cada vez más, a la previsión primera; esto es, a exigir que las compañías que no satisfacían las condiciones de solidez apetecida se saneasen antes de entrar en el régimen.

»El Estatuto ferroviario vigente [el de 1924] se sitúa en un punto de vista radicalmente distinto; a saber, que el Estado tiene por objeto sacar de apuros a toda empresa que tenga un tren, aunque sea del “Todo a sesenta y cinco”. Se han enchufado así en el Estado las compañías quebradas, las que tienen déficit de explotación, y hasta se dice que hay compañía minera que transporta minerales a costa del Erario.

»Hasta ahora, este mal con ser grave tenía su remedio; porque el Estado presente es provisional. ¿Qué hace el proyecto del Sr. Matos para poner remedio a esta situación sin la cual no hay nivelación posible de la Hacienda? Pura y simplemente consagrarla y perpetuarla tomando toda clase de precauciones para que no les falte a esas empresas el calor reconfortante del Tesoro de la Nación»⁷⁵.

Por último, sobre esta misma cuestión de las empresas ferroviarias que viven a costa del Estado escribe también Flores en 1930:

«La extensión y gravedad de los daños de la situación presente, exige remedios pronto y enérgicos. Ante todo, hay que desenchufar del Estado ese pelotón de empresas quebradas o voraces que la esquilman.

»Lo que con más relieve o claridad destaca en la historia ferroviaria española, es esto: que si España tiene una red de ferrocarriles ello se debe a que los hombres esclarecidos que nos rigieron durante la era ferroviaria, presenciaron impasibles las quiebras de las compañías, y opusieron resistencia invencible a que el Estado o la Nación pagaran las orgías de la *Haute finance*. No hay más que imitarlos aunque sea de lejos.

»Es claro que la escandalosa debilidad que se ha venido teniendo con estas gentes va a plantear problemas muy graves. Cuando a una empresa totalmente quebrada se le han entregado sin la menor garantía doscientos millones de pesetas, la posición del Estado en la quiebra real y efectiva es un problema jurídico y económico de importancia suma, y cuya solución no está especialmente reglada en la ley como debiera estarlo, y aún se pretende en el Proyecto [de Matos] que siga así en el régimen definitivo. La posición jurídica del Estado es, sin embargo, tan fuerte que a poco que el gobierno vigile la decisión de la jurisprudencia ha de serle favorable. Más aún en el caso peor, y supuestas como realidades todos los absurdos e injusticias contra el Estado, aun ello sería preferible a seguir dando millones a un deudor insolvente.

»Este corte de las ligaduras que amarran al Estado a todos los naufragos, es condición primera e indispensable de la salvación de la Hacienda, de la Economía nacional en general, y de la política ferroviaria en particular.

»El medio de realizar este corte puede ser el Estatuto definitivo que debe substituir al Proyecto del Sr. Matos, ordenando que no serán admitidas al régimen definiti-

⁷⁵ Véase el informe confidencial de Flores de 1930, ya citado, págs. 1-3.

vo sino las compañías sólidamente establecidas. Esta fórmula habría de redactarse con la hipocresía necesaria para que las compañías rechazadas no pudieran quejarse de ser dañadas en su crédito, ya que el nuevo Derecho penal español ha construido finamente la figura de delito “violación de la prostituta”, y cabe con la misma lógica pensar en el “descrédito del quebrado”. Ello es fácil»⁷⁶.

Bibliografía

- AGUILAR CIVERA, I. y VIDAL OLIVARES, J. (2002): *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana, 1852-2002*, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, Valencia.
- ARTOLA, M. (dir.) (1978): *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, 2 volúmenes.
- (1978): «La acción del Estado», en ARTOLA, M. (dir.), volumen I, págs. 339-453.
- CÁMARA OFICIAL AGRÍCOLA DE LA PROVINCIA DE MADRID (1924): *Régimen ferroviario. Voto particular formulado ante el Consejo Superior de Ferrocarriles, en representación de la Agricultura nacional, por los señores D. Mariano Matesanz y D. Andrés Garrido*, Sobrinos de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos, Madrid.
- COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (ed.) (1996): *La empresa en la historia de España*, Civitas, Madrid.
- COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA Y DE MADRID A ZARAGOZA Y ALICANTE (1932): *El problema ferroviario. Estudios realizados y medidas legislativas adoptadas en España para intentar su resolución, 1918-1932*, Gráfica Administrativa, 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 Velasco, Madrid.
- DAMAS RICO, P. M. (1976): «Flores de Lemus y la política ferroviaria: el proyecto de “Ordenación ferroviaria” Maura-Flores de Lemus», *Hacienda Pública Española*, núm. 42-43, págs. 315-368.
- FERNÁNDEZ PÉREZ, J. M. (1995): «La postura de Flores de Lemus ante el problema ferroviario: el “Informe de los sabios”», *Información Comercial Española*, núm. 740, abril, págs. 131-152.
- (2009): «El proceso de elaboración del Estatuto Ferroviario de 1924: del proyecto inicial de Gil Clemente al “Proyecto Mayandía”», *ICADE. Revista Cua-*

⁷⁶ Véase el breve informe, ya citado, formado por cuatro páginas mecanografiadas, que el economista redacta en 1930. La cita corresponde a las págs. 1-3.

- trimestral de las Facultades de Derecho y de Ciencias Económicas y Empresariales*, núm. 77, mayo-agosto, págs. 59-92.
- FLORES DE LEMUS, A. (1924): Informe confidencial sobre el «Proyecto Mayandía», Archivo Histórico Nacional, Sección Presidencia del Gobierno, Dictadura (1923-1930), legajo 362, 9 págs. mecanografiadas.
- (1930): Nota crítica del proyecto ferroviario del ministro de Fomento Leopoldo Matos, Archivo Antonio Flores de Lemus, caja 20, carpeta 6302, 13 págs. mecanografiadas.
- (1930): Informe confidencial, Archivo Antonio Flores de Lemus, Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, caja 20, carpeta 6302, 4 págs. mecanografiadas.
- FUNDAMENTOS DEL PROYECTO de Real Decreto para un nuevo Régimen ferroviario (1924), Gráficas Reunidas, Madrid.
- GIL CLEMENTE, J. (1924): *Refutación de las observaciones presentadas por la delegación de las Compañías ferroviarias al proyecto de nuevo régimen ferroviario redactado por el teniente coronel don Julián Gil Clemente*, Gráficas Reunidas, Madrid.
- HERNÁNDEZ, T. M. (1983): *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano, 1843-1913*, Ayuntamiento de Valencia, Valencia.
- (1999): «Sociedades ferroviarias, mercado y transporte en el País Valenciano (1844-1914): Nuevos planteamientos», en MUÑOZ RUBIO, M., SANZ FERNÁNDEZ, J. y VIDAL OLIVARES, J. (1999), págs. 415-431.
- MUÑOZ RUBIO, M., SANZ FERNÁNDEZ, J. y VIDAL OLIVARES, J. (1999): *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- ORTÚÑEZ GOICOLEA, P. P. (1999): *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías ferroviarias, 1913-1943*, Universidad de Valladolid, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Valladolid.
- TEDDE, P. (1978): «Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)», en ARTOLA (dir.) (1978), volumen II, págs. 9-354.
- (1996): «La expansión de las grandes compañías ferroviarias españolas: Norte, MZA y Andaluces (1865-1930)», en COMÍN y MARTÍN ACEÑA (ed.) (1996).
- VIDAL OLIVARES, J. (1992): *Transportes y mercado en el País Valenciano (1850-1914)*, Edicions Alfons el Magnànim, Valencia.

Apéndices

Apéndice 1: Correspondencia entre el ministro de Fomento, Manuel Argüelles, y Antonio Maura

1) *Carta del ministro de Fomento a Maura*

1 de abril de 1922

Excmo. Sr. Don Antonio Maura

Mi querido y respetado amigo:

Adjunto le envío el Proyecto de Ley de Ordenación Ferroviaria que es el mismo exactamente que a mí me entregó el Sr. Maestre. No hay más variación que aquellas que son consecuencias [*sic*] de la publicación del R.D. nombrando el Consejo y del Estatuto su consecuencia, del que también incluyo un ejemplar.

Ruégole lo vea con atención y si no recibo aviso en contrario el lunes a las 9 de la mañana iré a hablar con Vd.

Perdone la molestia y sabe es suyo afectísimo amigo s. s.

q. e. s. m.

Manuel de Argüelles

2) *Carta de Maura al ministro de Fomento*

Excmo. Sr. D. Manuel Argüelles

Querido amigo:

No dispuse de hora ninguna la tarde del lunes; pero ayer pude, al fin, leer y examinar los textos que Vd. tuvo la bondad de comunicarme, concernientes a la ordenación ferroviaria; o sean el RD y el Estatuto provisional, insertos en la GACETA y el Proyecto de ley que ha leído Vd. en el Senado.

Por lo hablado con Vd. sabe que cuanto se contiene en el texto que le entregó a Vd. su antecesor, que había sido revisado y limado muchas veces, me parece que necesita tener *fuerza de ley*⁷⁷; de modo que no se pueda alterar en ninguna de sus partes sino mediante otra ley hecha en Cortes.

Después que lo que establezcan un RD y un Estatuto, quede ratificado categóricamente como parte integrante de la ley, *casi* se satisfaría aquella necesidad; y al intento puso Vd. en su proyecto la Base adicional; pero con respecto al Estatuto, que contiene partes muy sustanciales del sistema, como quiera que tan sólo existe un texto provisional, refiérese la tal Base, *al que se publique como definitivo*.

Causaría extrañeza que las Cortes se aviniesen a dar fuerza de ley a lo desconocido, y aún *non nato*. Así endosarían la potestad de hacer la venidera ley. Pero aunque ellas se prestasen, yo, por mi parte, jamás admitiré que la ley esté completa, ni aun se

⁷⁷ Todas las cursivas utilizadas en esta carta corresponden al subrayado del original.

haga inteligible, faltándole el trozo de su concertada estructura, que veo asignado a la comprensión del Estatuto. En suma, no doy desmedida importancia a que se escriba de una sola vez todo lo que ha de tener fuerza de ley, o se consigne en dos o tres parciales textos; pero es esencial la integridad positiva del ordenamiento legal; y lo que hallo no es el fraccionamiento literal de la expresión, sino la amputación de partes vitales, y la contingencia de que, aun lo escrito, quede atenuado, desvirtuado o frustrado en el venidero y desconocido Estatuto.

A lo dicho necesito añadir que toda la cuidada organización del Consejo Superior, serviría para poco si no le fueran atribuidas las facultades que el proyecto del anterior gobierno le asignaba. Lo uno es cáscara; meollo lo otro.

Pues bien, no obstante las referencias acotadas con lápiz al margen de aquel texto, referencias que he evacuado, hallo que se cercenan al cabo las facultades del Consejo, a punto de resultar muy cambiada la concepción esencial del sistema.

Respetando como ageno [*sic*] ese otro ordenamiento, me parece a mí que no ampara verdaderamente los intereses del Estado en la comunidad; me sería imposible, así, no ya defenderlo, ni votarlo, sino dejar de impugnarlo. La innovación que resulta (además de lo antedicho a propósito del Estatuto) no abulta mucho; pero me parece *esencial, esencialísima*.

Por lo que le tengo oído a Vd. y por la estimación en que tengo su leal sinceridad, infiero que el ánimo y propósito de Vd. no han sido variar el proyecto en la medida de la mutación que hallo positivamente al estudiar los tres documentos entre los cuales ha preferido Vd. distribuir lo que estaba junto en una sola redacción. Si persiste Vd. en aquel designio, que me manifestó reiteradamente, nada me será más grato que hallar restablecida la integridad del proyecto, para dar a todas sus partes fuerza de ley; porque deseo que no se entorpezca la satisfacción de las necesidades nacionales, y porque deseo seguir coadyuvando para ello y no verme compelido a una impugnación. Pero todo esto se ha de subordinar a lo que el ministro y el gabinete estimen, bajo su responsabilidad, acertado y justo. No pretendo que estando yo fuera, valga mi parecer que no por ser leal se sustrae a mi falibilidad.

Le saluda su afmo.

A. MAURA
5 abril [1]922.

3) *Carta del ministro de Fomento a Maura*

5 de abril de 1922

Excmo. Sr. Don Antonio Maura

Mi respetado amigo:

Recibo su carta de hoy y muy sinceramente agradezco las leales advertencias que en ella se contienen, pudiendo Vd. estar seguro [de] que mi propósito respecto al

proyecto no discrepa de su criterio y que sólo a la facilidad de la discusión y a la necesidad de adelantar los trabajos para la revisión de tarifas constituyendo con rapidez el Consejo Superior Ferroviario, obedeció el fraccionamiento del proyecto.

Tiene Vd. mucha razón en que las Cortes deben oponerse a dar fuerza de ley a un Estatuto definitivo que no conozca[n (?)], pero me vi obligado a redactar así la base adicional, hoy artículo 2º del proyecto leído en el Senado, para poder cumplir lo que entendí obligada deferencia con el Consejo Superior, de oírlo previamente antes de dar carácter definitivo al Estatuto, con tanto más motivo cuanto que en el proyecto limado por Vd., se le encomendaba al Consejo Superior Ferroviario la redacción de su Estatuto, aunque claro está que sin poder contradecir ninguno de los preceptos que iban incorporados a la Ley.

Constituido el Consejo le pediré informe sobre el estudio con toda rapidez, y espero que antes de reunirse nuevamente las Cortes el día 18 habré podido publicar el texto definitivo del Estatuto, y de este modo se modificará la base adicional, dándole ya fuerza de ley a ese texto definitivo.

No me parecieron importantes las pequeñas modificaciones que al redactar el capítulo 2º del Estatuto, o sean las atribuciones del Consejo, se introdujeron y que completadas con la base 2ª tal como ahora se ha leído en el Senado, deben componer íntegramente las facultades que el proyecto de Vd. atribuía al Consejo; volveré a revisar ambos textos y llevaré al Estatuto definitivo o a la base 2ª, según que sean o no atribuciones de las que actualmente dispone el gobierno, las modificaciones convenientes para que queden las facultades del Consejo Superior perfectamente definidas, pues, como no podía menos de ser, coincido con Vd. en que el intento del proyecto quedaría atenuado o desvirtuado si sufrieran merma las facultades que al Consejo Superior se conceden.

Introducidas estas modificaciones creo que no ha de faltarme su valiosa ayuda en el empeño de resolver adecuadamente este problema y ella será siempre muy agradecida por su afectísimo amigo

s. s. q. e. s. m.
Manuel de Argüelles

Apéndice 2: Documentación relacionada con la Base 8ª

1) *Carta de Félix Boix, Director gerente de la Compañía del Norte, al ministro de Fomento*

10 de junio de 1922

Excmo. Sr. D. Manuel Argüelles

Mi distinguido amigo:

Adjunta remito a Vd. la adición a la base 8ª que a mi juicio pudiera intercalarse en la misma después de la norma sexta y que conservando enteramente la estructura

[sic] de la citada base para las compañías que pudieran acogerse a la misma, permite optar por el procedimiento indicado en la referida adición conforme a la cual no juega la Reserva (sería preferible llamarla Cuenta) de obligaciones amortizadas, no aumentándose por esta amortización la participación del concesionario.

Me reitero de Vd. affmo. amigo y s. s.

q. e. s. m.
Firmado: Félix Boix

Anexo: ADICIÓN A LA BASE 8ª (Para intercalar después de la norma 6ª)

No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, respecto del reembolso de las obligaciones, cuando el concesionario lo solicite al empezar la comunidad, quedará el reembolso de las obligaciones a cargo de ésta, y en tal caso, el valor real de la aportación de dicho concesionario, determinado al entrar en la comunidad, no vendrá aumentado por el hecho de las amortizaciones, y sí únicamente por las cantidades que pudiera emplear en la aportación de nuevos elementos al negocio común.

En consonancia con lo dispuesto anteriormente, en este caso no funcionará la «Reserva de obligaciones amortizadas», y el capital participante del Estado quedará limitado a la suma de sus aportaciones.

2) Carta de Eduardo Maristany, Director general de MZA, al ministro de Fomento
14 de junio de 1922

Excmo. Sr. D. Manuel Argüelles

Mi estimado amigo:

Conforme ofrecí a V. le remito adjunta una Nota en la que se deducen las consecuencias a que se llegaría con la aplicación de la base 8ª del proyecto de Ordenación ferroviaria a un caso hipotético análogo al de las grandes compañías, con la interpretación que damos nosotros a dicho proyecto, consecuencias que aconsejan la modificación de dicha base 8ª.

Siempre suyo aff^o. amigo

q. e. s. m.
Maristany

3) Carta de Eduardo Maristany a Félix Boix
14 de junio de 1922

Excmo. Sr. D. Félix Boix

Mi querido Félix:

Adjunto una copia de la Nota que me pidió el ministro sobre aplicación de la base 8ª, desarrollada con arreglo a la interpretación que le damos nosotros al proyecto, según se justifica en la propia Nota.

Tuyo affm^o. amigo y compañero que te abraza

Maristany

4) *Carta del ministro de Fomento a Eduardo Maristany*⁷⁸

19 de junio de 1922

Excmo. Sr. D. Eduardo Maristany

Mi distinguido amigo:

He recibido la nota que se sirvió enviarme. Si no idéntico, un caso análogo ha sido considerado al redactarse el anteproyecto, ya que el régimen fue previamente probado en todas y cada una de las compañías que según las previsiones racionales, dado lo que sabemos por fuera de su historia y estado presente, habían de quedar sujetas a esa Base.

La discusión sobre este punto no tendría apenas consecuencias prácticas, tanto menos cuanto que algunos de los que usted llama defectos evidentes del sistema nos parecen a nosotros excelencias. Otros defectos no existen, como el pretendido círculo vicioso, que no es tal círculo, y así lo demás.

Pero hay en la nota que usted me envía un punto de extraordinaria importancia para mí, y es la propuesta de un régimen basado en la eliminación total del mecanismo de la Reserva por obligaciones. El anteproyecto tenía en este punto dos propuestas de las que la tramitación ulterior destacó una. La otra guarda con lo que me parece ser el pensamiento de usted tal analogía que si usted desea enviarme una propuesta concreta, yo tendré sumo gusto en examinarla.

Hay evidentemente un sistema posible, en que el capital del concesionario se mantiene constante.

Si las indicaciones que hasta ahora se me han hecho en este sentido no han sido aceptadas ello consiste en que no representan un sistema, si no [sic] su negación más violenta.

Le ruego que me envíe con urgencia la nota.

Me reitero suyo afectísimo amigo q. e. s. m.

Argüelles

5) *Carta de Eduardo Maristany al ministro de Fomento*

21 de junio de 1922

Excmo. Sr. D. Manuel Argüelles

Mi estimado amigo:

Conforme a sus deseos le incluyo una minuta de la adición que a mi juicio podría hacerse a la base 8ª para corregir las diferencias a que se refiere la Nota que envié a V. sobre aplicación de dicha base.

De todos modos, como la materia no es sencilla, creo indispensable, para que se dé V. cuenta exacta del alcance de la adición, que examine V. la Nota que me pidió en su carta del 19 y que estoy preparando, creyendo poder enviársela antes de 48 horas.

⁷⁸ Como se indica en el texto, estas cartas de Argüelles a Maristany están redactadas por Flores de Lemus.

Le anticipo de todos modos la fórmula, atendiendo sus indicaciones posteriores.

Aprovecho la ocasión para enviar a V. un nuevo ejemplar de la Nota que le remití, en el que se ha subsanado algún error que se deslizó por la precipitación con que se preparó, pero que no altera las consecuencias fundamentales que se dedujeron en la anterior.

Siempre suyo afectísimo amigo,

q. e. s. m.
Maristany

Anexo: ADICIÓN A LA BASE 8ª

«Cuando las compañías incluidas en el régimen de esta base 8ª lo soliciten expresamente al constituirse la comunidad, ésta tomará íntegramente a su cargo los intereses y la amortización de las emisiones de obligaciones hechas por el concesionario y en su consecuencia quedará suprimida la cuenta de obligaciones amortizadas.

En este caso, el capital base del reparto de beneficios será para el Estado la suma de sus aportaciones según la regla 1ª de la base 7ª, y para el concesionario la diferencia entre el valor de su aportación, según la regla 2ª de la misma base y el importe total de los fondos obtenidos con las emisiones de obligaciones cuyo servicio de intereses y amortización satisfaga la comunidad de conformidad con el párrafo precedente. Dicho capital base de reparto para el concesionario permanecerá, pues, invariable (salvo las nuevas cantidades que pudiera emplear en la aportación de nuevos elementos al negocio común) hasta que revierta al Estado alguna de las líneas o hasta que quede totalmente extinguida alguna de las emisiones. Cuando suceda lo primero se irá reduciendo la aportación del concesionario en el importe, imputable al mismo, del valor de las líneas revertidas; y cuando se produzca lo segundo dejarán de detraerse de aquella aportación los fondos obtenidos con las emisiones que se extingan y que dejen por lo tanto liberada a la comunidad de la carga correspondiente a su servicio.

El remanente de productos que resulte después de satisfechas las cargas de la comunidad, se repartirá entre el Estado y las compañías con arreglo a las normas 1ª y 2ª de esta base 8ª, considerando como capitales base de reparto los que acaban de definirse».

6) *Carta de Eduardo Maristany al ministro de Fomento*

22 de junio de 1922

Excmo. Sr. D. Manuel Argüelles

Mi estimado amigo:

Conforme anuncié a V. en mi carta de ayer, y atendiendo muy gustoso las indicaciones de la suya del 19, he preparado una Nota que incluyo con la presente⁷⁹, justificando el sistema distinto de reparto de productos de que hacía mención en mi primera Nota y que basado en la total eliminación del mecanismo de la cuenta de obligaciones amortizadas de la base 8ª, conduce a repartos equitativos evitando las diferencias a que me refería en mi dicha Nota anterior.

Como verá V. incluyo también un gráfico que, aunque referido a un caso hipotético, creo aclara suficientemente el sistema.

Mucho celebraré que con estos elementos halle V. cumplida justificación a la fórmula que ayer le adelanté, conforme a sus deseos, y con este motivo me repito suyo y aff^o. amigo

q. e. s. m.
Maristany

7) *Carta del ministro de Fomento a Eduardo Maristany*

24 de junio de 1922

Excmo. Sr. D. Eduardo Maristany

Mi distinguido amigo:

He recibido y examinado cuidadosamente la nota que tuvo usted la bondad de enviarme. Su semejanza con la base del anteproyecto a la que me refería en mi anterior es casi perfecta. Ello me complace porque el gobierno no desea nada más vivamente que resolver este problema dando satisfacción a cuantas aspiraciones legítimas se manifiesten y sean compatibles con el interés supremo del Estado.

La diferencia entre el anteproyecto y la nota que usted me envía es de escasa trascendencia; pero como hace relación a la lógica interna del proyecto y por tanto a su justificación, no podría el gobierno pasarla por alto. Consiste en lo siguiente:

Reconocida al concesionario como capital con derecho a remuneración el resto del valor real y actual una vez deducido el capital obtenido de la emisión de obligaciones cuyo servicio pese en cada momento sobre la comunidad, el anteproyecto, pasa a determinar en qué haya de consistir esa remuneración; y observa que la cuota de amortización imputable al capital del Estado por razones que antes ha expuesto, debe aplicarse asimismo a una parte del capital del concesionario, a saber, a toda

⁷⁹ Esta Nota, que por su extensión no puede incluirse aquí (consta de 20 páginas mecanografiadas más un gráfico), lleva por título «Proyecto de ley de ordenación ferroviaria. Variante que podría introducirse en el régimen de la base 8ª y consecuencias que se deducen», y está fechada el 22 de junio de 1922. Puede consultarse en AFFE, S/101/230.

aquella que está sujeta a devolución. Pero no a lo demás. Si se supone una correspondencia perfecta entre los valores reales y actuales, y los valores en cuentas, y que el quebranto de emisión de obligaciones se mantiene dentro del límite legal, el capital entero del concesionario estará teóricamente representado por la suma de las partidas siguientes, una o varias de las cuales pueden ser iguales a cero:

- a) Capital desembolsado a cuenta de las acciones.
- b) Beneficios acumulados fuera y aparte de la amortización de obligaciones.
- c) Subvenciones en capital no devueltas; y
- d) Capital obtenido de emisión de obligaciones cuyo servicio de intereses y amortización se haya extinguido, no pesando por tanto sobre la comunidad.

De estos conceptos, los dos primeros tienen en el anteproyecto prima de amortización e interés; los dos últimos, interés solamente, quiero decir beneficios.

Siendo como es la prima de amortización una cantidad muy pequeña y estando como está la distinción del anteproyecto, perfectamente fundada, yo espero que la fórmula que le indico satisfará todas las aspiraciones.

Si así fuera, yo daría cuenta de ello a las instancias competentes y a las personalidades que ejercen decisivo influjo en la decisión de esta propuesta.

Me es gra[to] reiterarme de usted atento y afectísimo amigo

q. e. s. m.
Argüelles

Ya sabe que el tiempo apremia⁸⁰.

8) *Carta de Eduardo Maristany al ministro de Fomento*

26 de junio de 1922

Excmo. Sr. D. Manuel Argüelles

Mi distinguido amigo:

He recibido su carta fecha 24 y mucho me complace que el sistema expuesto en mi última Nota sobre la base 8ª del proyecto, coincida con una de las propuestas que ya figuraba en el anteproyecto de Vds.

La única observación de V. haciéndome notar que no procedería la aplicación de la cuota de amortización y sí solamente el interés, a la parte del capital base de reparto de beneficios al concesionario, constituida por subvenciones no devueltas y fondos procedentes de emisiones ya extinguidas, la encuentro perfectamente fundada y por consiguiente no se me ocurre hacer sobre esta distinción reparo alguno.

Esto sentado, voy a permitirme exponer a V. algunas consideraciones que me sugiere este punto.

Al hacer aquella distinción entre la parte del capital que en el régimen de la base 8ª sólo debe percibir intereses y la que debe percibir, además, cuota de amortización,

⁸⁰ Esta última frase está escrita a mano por el ministro.

parece natural que para conservar la debida unidad en el proyecto se establezca también la misma separación en los casos de la base 7ª aclarando en lo menester la regla 2ª de la base 5ª para que no se diera el caso de que el capital subvenciones no devueltas y el procedente de emisiones ya extinguidas, fuera retribuido con interés y cuota de amortización en unos casos, y sólo con interés en otros, lo que no se hallaría conforme con el espíritu del proyecto.

Además, es de suponer que estará en el ánimo del Gobierno aplicar el mismo criterio, que repito considero muy racional, a las aportaciones del Estado, aclarando la regla 1ª de la base 5ª para que no se atribuya cuota de amortización a las aportaciones del mismo cuando éstas se hallen constituidas por líneas que habiendo sido concedidas, pasen a formar parte de la participación del Estado al llegar la fecha de reversión, ya que el capital que éstas representen no estará sujeto a devolución por parte de aquel, como lo están, por ejemplo, los fondos aportados que obtenga con la emisión de deuda especial, a los que, indudablemente, corresponde aplicar dicha cuota de amortización.

Finalmente me permito llamar la atención de V. sobre la nueva complicación que se introduce con esta distinción de los capitales bases de reparto, en el conjunto ya de suyo complejo del proyecto. En efecto, el reparto de productos que según la base 8ª ha de hacerse después de la preferencia concedida al concesionario, a razón de doble tipo para el Estado según la norma segunda de dicha base hasta que las asignaciones de ambos socios guarden estricta proporción con las respectivas bases de reparto, se complicaría mucho, como V. puede comprobar con cualquier ejemplo, al querer tener en cuenta que una parte del capital, distinta para cada socio, habría de ser retribuida de modo diferente que la otra parte, siendo probable que para realizar esta liquidación en la práctica hubiera que valerse de los coeficientes de reducción que calculados de modo adecuado y aplicados a los capitales de ambos socios permitieran adjudicar a las cifras así resultantes un mismo tipo de rendimiento.

Como por otra parte V. mismo reconoce, con mucha razón, la escasa trascendencia de esta distinción y la pequeñez de la cantidad que puede significar la cuota de amortización para una parte de los capitales bases de reparto, yo no sé si realmente vale la pena de apurar este extremo a cambio de todas las aclaraciones que serían precisas en relación con la base 7ª y con las aportaciones del Estado y sobre todo de las mayores complicaciones que se producirían en el reparto de productos de la base 8ª cuando precisamente es manifiesto el general deseo de mayor simplificación y claridad.

Por ello me permito someter a V. esta duda como consecuencia de las observaciones expuestas, aun cuando si el gobierno entiende, por unas u otras razones, que no puede prescindir de establecer esta distinción en la ley, con el natural criterio de unidad en el proyecto, ningún reparo debe oponerse a tal decisión, desde el momento en que se halla bien fundada, como al principio he manifestado a V.

Con este motivo me repito suyo aff^{te}. amigo

q. e. s. m.
Maristany

9) *Carta de Eduardo Maristany a Renato Lisle*

26 de junio de 1922

Excmo. Sr. D. Renato Lisle

Mi estimado amigo:

En pliego separado y certificado envío los documentos siguientes:

1º. Copia de la primera Nota, fecha 14 del actual, que envié al ministro por habérmela éste pedido en una conversación que tuvimos y que se refiere a los resultados injustificados y muy desventajosos para la Compañía a que conduce la aplicación de la base 8ª del proyecto de Ordenación ferroviaria, como consecuencia del funcionamiento del mecanismo de la cuenta de obligaciones amortizadas. En dicha Nota se indica al final la posibilidad de llegar, en este punto concreto, a una solución más sencilla y del todo equitativa.

2º. Copia de la carta del ministro en la que me acusa recibo de la Nota anterior y en la que no deshace ninguna de mis conclusiones, rogándome en cambio con gran insistencia que le concrete mi pensamiento sobre la proposición de un nuevo sistema de la base 8ª.

3º. Nueva Nota fecha 22, entregada al ministro, exponiendo el nuevo sistema y demostrando que con él desaparecen todos los graves inconvenientes del que se define en el proyecto.

4º. Copia de la nueva carta del ministro aceptando el nuevo sistema propuesto por mí y haciendo una pequeña observación.

5º. Copia de la contestación al ministro reconociendo el fundamento de su observación, pero exponiéndole todas las consecuencias que llevaría consigo.

Como V. verá, hemos tenido la fortuna de que, en este punto, haya tenido que reconocer el gobierno nuestro punto de vista que he de confesar a V. no está compartido por Norte ni por otros señores de los que han estudiado el proyecto, siendo de lamentar que se llegue a este reconocimiento por el gobierno cuando el Senado ha aprobado ya el proyecto y lo ha dictaminado el Congreso. Y todo por no querer tratar con las compañías. Sólo cuando han visto el desatino demostrado, han recogido velas.

Esto, sin embargo, no altera otros puntos del proyecto, que sigo considerando inaplicable, pero demuestra que si quisieran escucharnos despacio y hacerse cargo de nuestros argumentos y demostraciones personas debidamente capacitadas, quizás hubiéramos conseguido hacer la idea mucho más viable.

La impresión general dominante es la de que se cerrarán las Cortes antes de que quede aprobado el proyecto.

La abraza su buen amigo

Maristany

10) *Carta de Renato Lisle a Eduardo Maristany*⁸¹

París, 3 de julio de 1922

Mi querido amigo:

Dos observaciones después de leer su carta del día 30 que acabo de recibir. Yo tenía bien claro que la base 8ª del proyecto de ley debía llevar a resultados absurdos, pero no teniendo a nadie que hiciera los cálculos ni tiempo para hacerlos yo mismo, me había quedado con mi impresión sin poder demostrarla. Creo, por otra parte, que se podrían encontrar igualmente otros absurdos si se analizan con datos las demás bases. Hay, además, un último punto que sigue estando oscuro para mí: el Estado ¿interviene, a la vez, con su capital, primero para percibir intereses y la prima de amortización, y después para participar en el reparto del producto neto? Leídas sus notas, la cuestión no está todavía para mí clara del todo.

Mi segunda observación se refiere al establecimiento de un nuevo régimen que su carta anuncia como inminente. Ustedes disponen de un Consejo Superior cuyas atribuciones son ridículamente enormes en comparación con el nuestro. ¿No convendría que nos preparáramos para que no nos cause demasiados perjuicios? He leído esta mañana los acuerdos de la reunión del Consejo de 22 de junio. Mi atención se ha fijado en el párrafo que se refiere al ensayo de *block* automático entre Barcelona y Mataró. Sus explicaciones me han encantado por su método y su claridad; pero no puedo evitar decirle a la vez: qué arma, un informe oficial de la compañía que puede dar información contra ella a gente malintencionada si cae un día entre sus manos. Me parece que nuestras actas no deberían registrar más que los acuerdos, sin incluir todas las discusiones verbales habidas.

Mis mejores afectos

R. Lisle

11) *Carta de Eduardo Maristany a Renato Lisle*

6 de julio de 1922

Excmo. Sr. D. Renato Lisle:

Mi querido amigo:

Recibo su carta de 3 del actual y voy a tratar de aclarar a V. las observaciones que me hace en la misma relacionadas con el proyecto de ordenación ferroviaria.

Me pregunta V. si el Estado interviene a la vez, con su capital para obtener primero los intereses y la prima de amortización y después para participar en el reparto del producto neto.

A esto debo contestar a V. que por lo que se refiere al capital del Estado las tarifas deben calcularse de manera, según el proyecto, que el producto neto resultante sea en la parte correspondiente al Estado, exactamente el que corresponda al interés y a la prima de amortización de su capital.

⁸¹ Esta carta está redactada en francés. Traducción del autor.

Ahora bien, como luego el producto neto será mayor o menor del previsto, y lo que se hace es sencillamente distribuir dicho producto neto en las condiciones que el proyecto determina, resultará para el Estado una remuneración mayor, igual o menor de la correspondiente al interés y prima de amortización según que el producto neto obtenido sea mayor, igual o menor que el previsto para la fijación de la tarifa.

Pero ahora entremos en la segunda observación que V. me hace. Todo esto es lo que establece el proyecto; pero como en la base 8ª hace intervenir además la cuenta de obligaciones amortizadas, resulta que en virtud de la misma no sería equitativa la distribución definitiva del producto neto sino muy perjudicial para las compañías, según se demuestra en la primera de mis Notas, especialmente cuando el producto neto obtenido sea inferior al calculado, que es lo que ocurrirá corrientemente. Y a esto obedece mi propuesta de corregir la base 8ª suprimiendo la cuenta de obligaciones amortizadas y haciendo la distribución como propongo para que en todos los casos sea equitativa y no haya desproporción en el reparto, conforme se muestra en la segunda de las dos Notas que le remití y a la cual vino a prestar su conformidad el ministro en su última carta con una ligera observación que yo admití, como verá V. por la contestación que le di y cuya copia le envié.

Por consiguiente en dicha segunda Nota tiene V. completamente detallada la modificación por mí propuesta y que habría de traducirse en añadir a la base 8ª del proyecto los tres párrafos que puede V. ver entre comillas en la página 18 de dicha segunda Nota y que resultan aclarados con el gráfico que la acompaña.

No me resta añadir más que conforme decía a V., esta modificación que mejora un punto esencial y determinado del proyecto, deja en pie todas las demás observaciones y dificultades del mismo, algunas muy graves, hasta el extremo de que conforme decía a V. en mi carta aun en el caso de que se hiciera esta modificación interesada por nosotros, el proyecto seguiría siendo inaplicable.

Por ahora, no se ha reanudado la discusión en el Congreso y hay alguna esperanza de que no se apruebe antes de la clausura de las Cortes.

Respecto del otro punto de su carta relativo al acuerdo del Consejo sobre el establecimiento del *block* automático entre Barcelona y Mataró, he dispuesto para dar a V. satisfacción, que la redacción que figura en el extracto se modifique en el sentido indicado por V. al figurar en el acta definitiva.

Le abraza su buen amigo

E. Maristany

Por ahora no sé cuándo podré marchar a Barcelona porque pienso continuar en Madrid mientras las Cortes estén abiertas. Después veremos lo que sucede. Ya le enteraré de todo⁸².

⁸² Estas últimas frases están escritas a mano.