

El proceso de elaboración del Estatuto Ferroviario de 1924: del proyecto inicial de Gil Clemente al «Proyecto Mayandía»

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

Resumen

El contenido del Estatuto Ferroviario de Primo de Rivera, que se aprueba por R.D. de 12 de julio de 1924, es conocido al menos en sus rasgos o características más importantes. Sin embargo, su proceso de elaboración no ha sido estudiado con el mismo detalle. En dicho proceso se suceden en el tiempo dos proyectos diferentes: el proyecto inicial, redactado por el teniente coronel Gil Clemente, que suscita la alarma y la oposición de las compañías ferroviarias; y el proyecto que, a partir del anterior pero con cambios importantes, presenta el general Mayandía a principios de 1924. Este nuevo proyecto, que suaviza los aspectos más discutidos del primero atendiendo algunas de las indicaciones de las compañías, será debatido en el recién creado Consejo Superior de Ferrocarriles desde finales de febrero de 1924 y pasará a convertirse en el texto definitivo del Estatuto. Pues bien, este trabajo pretende estudiar esta primera etapa del proceso de elaboración del Estatuto a partir de la información

contenida en diferentes centros documentales y, de forma especial, en el Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Todo ello quiere servir de introducción al análisis que Flores de Lemus hace del «Proyecto Mayandía» a petición personal de Primo de Rivera, una cuestión que se aborda en un nuevo trabajo.

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

Abstract

The content of the Railway Statute of Primo de Rivera, which was approved by Royal Decree of 12 July 1924, is known at least by its more important features. However, its drawing up process hasn't been studied with so much detail. In that process two different projects take place: the initial project, written by the lieutenant colonel Gil Clemente, that caused alarm and opposition among the railway companies; and lieutenant Mayandía's project, based on the former project, but with major changes, issued at the beginning of 1924. This new project, which tempers the most discussed points of the former one regarding some of the criteria stated by the railway companies, will be debated in the recently created the Higher Council of Railways from the ending of February 1924 and will turn into the final Statute text. All things considered, the present work aims to study this very first phase of the Statute's drawing up process, based on the data collected from different sources and, especially, in the Archive of the Spanish Railways Foundation. All of it is an introduction to the report's analysis conducted by Flores de Lemus about the «Mayandía Project», granting the personal request of Primo de Rivera, a point considered in a different paper.

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

Recibido: 27.04.2009

Aceptado: 30.04.2009

I. Introducción

Entre 1918 y 1924 se suceden diversos proyectos legislativos para hacer frente al denominado problema ferroviario. Como se sabe, se trata básicamente de un problema de carácter financiero que se viene arrastrando de años anteriores, pero que se agrava considerablemente debido a las nuevas circunstancias creadas por la Primera

Guerra Mundial¹. A partir de 1917 se hacen cada vez más patentes las grandes dificultades que tienen las compañías ferroviarias para afrontar las crecientes necesidades de tráfico ferroviario generadas por una economía que se encuentra en una situación claramente expansiva. Para responder de forma adecuada a esta mayor demanda de transporte, las empresas ferroviarias necesitarían efectuar importantes inversiones, tanto en la adquisición de nuevo material ferroviario como en la ejecución de obras de renovación y ampliación de las líneas existentes. Lo que ocurre, sin embargo, es que las compañías se consideran incapaces de financiar esas nuevas inversiones.

Por otra parte, es cierto que la mayor demanda de transporte da lugar a un aumento de los ingresos de explotación de las empresas ferroviarias, pero como el crecimiento de los gastos es mucho más elevado se produce un empeoramiento del coeficiente de explotación². Entre las partidas de gasto que experimentan un aumento más fuerte hay que destacar sobre todo el combustible –los precios del carbón registran un alza considerable– y los salarios, en los que se producen importantes subidas que pretenden compensar, al menos en parte, los incrementos registrados por los precios de los bienes alimenticios y demás artículos de consumo. En este sentido, deben tenerse en cuenta las repercusiones que provoca en el sector ferroviario la implantación por parte del gobierno, con carácter general, de la jornada máxima de ocho horas por decreto de 3 de abril de 1919 (*Gaceta* del 4). Esta medida, que entra en vigor el 1 de octubre del mismo año, crea «un enorme problema a las compañías ferroviarias» porque, además, «los trabajadores ferroviarios exigieron la aplicación inmediata del decreto de la jornada de ocho horas y tenían fuerza para imponerla»³.

¹ «La guerra ha acentuado las causas determinantes de la crisis ferroviaria, y ésta se presenta hoy día en toda su triste realidad», escribe Cambó en MINISTERIO DE FOMENTO (1918), volumen II, pág. 151. Tres años más tarde vuelve a insistir en la misma idea: «Con la guerra no hizo más que acentuarse y presentarse, tan al desnudo y con carácter tan estridente, que de ello pudo percatarse todo el mundo, la gravedad de la crisis ferroviaria, iniciada ya, que existía ya, que estaba planteada ya antes de la guerra». Véase la conferencia que Cambó pronuncia en el Instituto de Ingenieros Civiles el 21 de febrero de 1921, incluida como apéndice III en IZQUIERDO (2000), pág. 234.

² Sobre esta cuestión, Ortúñez escribe: «Mientras los costes de explotación pudieron permanecer bajo el control de las empresas, los problemas no fueron graves; pero cuando la guerra estaba en pleno auge, los costes de explotación se dispararon: en Norte entre 1913 y 1920, éstos aumentaron con una tasa de crecimiento anual del 14,0 por 100, mientras en MZA lo hacían al 17,7 por 100. Entre tanto los productos del tráfico crecían un 8,7 por 100 en Norte y un 8,9 por 100 en MZA». Véase ORTÚÑEZ GOICOLEA (1999b), págs. 277-278.

³ COMÍN, MARTÍN ACEÑA, MUÑOZ RUBIO y VIDAL OLIVARES (1998), volumen I, pág. 289. Los trabajadores del sector ferroviario habían demostrado ya su fuerza con las dos huelgas generales que declararon en 1916 y 1917. El artículo 1º del R.D. de 3 de abril de 1919 establece que «la jornada máxima legal será de ocho horas al día o cuarenta y ocho semanales en todos los trabajos a partir del 1º de octubre de 1919». El R.D. de 27 de agosto de 1919 (*Gaceta* del 29) dispone que «se constituirá un Comité paritario para examinar, estudiar y proponer al gobierno la mejor manera de aplicar a la explotación de los ferrocarriles españoles los preceptos del Real Decreto de 3 de abril último relativo al establecimiento de la jornada de ocho horas». Dicho Comité estará formado por cinco representantes del Estado, veinticuatro de las compañías ferroviarias y otros tantos de los trabajadores. En algunas secciones, como la de Material y Tracción, se llega rápidamente y por unanimidad a un acuerdo entre las representaciones patronal y obrera, por lo que la R.O. de 18 de octubre de 1919 (*Gaceta* del 20) aprueba que «en ningún turno la jornada media será superior a ocho horas». Pero en otras sec-

Como el gobierno no es partidario de trasladar estos mayores costes del transporte ferroviario a las tarifas, por su impacto inflacionista, las compañías se ven obligadas a hacer frente a una fuerte reducción del margen bruto de explotación, con el consiguiente deterioro de su situación financiera. En este contexto, se comprende que reclamen con urgencia al gobierno la elevación de las tarifas para intentar salir de la delicada situación en que se encuentran, así como la aportación de los cuantiosos recursos financieros que consideran necesarios para hacer frente a las nuevas inversiones, mostrándose dispuestas, en compensación, a permitir una cierta intervención del Estado en las empresas.

Al final de la Primera Guerra Mundial el problema ferroviario se plantea ya con toda crudeza. Entre los políticos que intentan resolverlo destacan tres: Francisco Cambó, Juan de la Cierva y Antonio Maura. Sin embargo, los sucesivos proyectos que elaboran no consiguen superar –por motivos diferentes en cada caso– los preceptivos trámites parlamentarios. Por tanto, habrá que esperar hasta la Dictadura de Primo de Rivera para que el nuevo ordenamiento ferroviario preparado por el gobierno llegue por fin a las páginas de la *Gaceta*, al no tener que pasar previamente por las Cortes, y empiece a aplicarse. Como afirma con razón Artola, «el problema ferroviario pendiente desde los años de la guerra no entró hasta el advenimiento del Directorio militar en su fase resolutive»⁴.

Como es sabido, Flores de Lemus tuvo una importante participación en la elaboración de los proyectos de dos de los políticos citados. A La Cierva no le convencieron las propuestas que le presentó la comisión –que él mismo había nombrado– presidida por Flores, que fue el autor y responsable principal del informe. Por eso, de forma inmediata, se rompió la colaboración entre ambos. El ministro terminó leyendo en el Congreso su propio proyecto el 13 de mayo de 1921, sin tener en cuenta las principales recomendaciones de dicha comisión y tomando como base el proyecto que le entregaron las dos grandes compañías ferroviarias, Norte y MZA⁵. A partir de

ciones, como en los servicios de ferrocarriles, ante la imposibilidad de acuerdo entre las partes y después de actuar de mediador el Instituto de Reformas Sociales, que emite un informe al respecto, se ve obligado a intervenir el gobierno al considerar «perentoria la necesidad de resolver sobre estas y otras cuestiones respecto a las cuales ni el Comité paritario ni el Instituto de Reformas Sociales han formulado propuesta». En este sentido, por R.O. de 17 de octubre de 1921 (*Gaceta* del 18) se dispone que «el exceso de jornada sobre la media de ocho horas» se considere como «prolongación de jornada», que será voluntaria en los talleres y servicios que no estén ligados directamente a la circulación de trenes y obligatoria «en casos de urgencia inmediata e inaplazable en que proceder de otro modo ocasionaría daños importantes, y habiendo además imposibilidad práctica de proceder al relevo del personal». En cuanto a la remuneración de las horas extraordinarias trabajadas, en el primer caso «se abonarán a prorrata del salario en la jornada de ocho horas, con un 20 por 100 de recargo si voluntariamente no se pactara otro mayor». En el segundo caso «se compensarán con el abono de un 25 por 100 sobre el prorrateo del salario entre las ocho horas de la jornada por lo que afecta a las dos primeras que tengan el carácter de extraordinarias, y con el 50 por 100 la tercera y sucesivas».

⁴ ARTOLA (1978), pág. 422.

⁵ En este sentido, Olariaga critica el hecho de que en España «los políticos se han dejado aconsejar con demasiada frecuencia de las compañías ferroviarias, en estas cuestiones», en vez de recurrir a profesionales competentes. Véase OLARIAGA (1921).

ese momento, y de forma inmediata, Flores se dedica a asesorar a Maura. En este sentido, existen pruebas suficientes para afirmar que, detrás de muchos de los argumentos utilizados por Maura en el Congreso, en su crítica rotunda al proyecto de La Cierva, están el consejo y la orientación del economista, plasmados en una serie de informes y de cartas que se cruzan entre ambos, que hasta ahora no han sido analizados por los estudiosos.

La colaboración entre Flores y Maura se hace cada vez más estrecha, dando como resultado el conocido proyecto de «Ordenación ferroviaria», que se pone en circulación en el verano de 1921, poco después de la formación de un gobierno de concentración nacional, tras el desastre de Annual, «la derrota más deshonrosa en los anales militares de España», según R. Carr⁶. En este gobierno, bajo la presidencia de Maura, figuran, entre otros ministros, Cambó en el ministerio de Hacienda y La Cierva en el de Guerra. Aunque este proyecto iba sin firma, se atribuyó inmediatamente al propio jefe del gabinete y, a pesar de ser presentado a la misma comisión del Congreso que había informado del proyecto de La Cierva, dicha comisión no llegó a emitir informe, por lo que puede decirse que «no llegó tampoco a tomar estado parlamentario»⁷. Se ha afirmado que, con este proyecto, Maura pretendía «solucionar el problema armonizando las diversas tendencias de sus ministros, Cambó y Cierva»⁸. Por otra parte, a diferencia de este último, Maura no consulta el contenido de su proyecto con las compañías ni se presta a negociar con ellas, al menos inicialmente⁹. Sin embargo, se sabe que más tarde se pone en contacto con las grandes compañías para conocer su opinión¹⁰.

En abril de 1922 el ministro de Fomento, Argüelles, redacta un nuevo proyecto que apenas difiere del anterior y que es aprobado por el Senado. Cuando está discu-

⁶ Véase CARR (1970), pág. 498.

⁷ Véase COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA Y DE MADRID A ZARAGOZA Y ALICANTE (1932), volumen I, pág. 35.

⁸ *Ibidem*. Sería interesante conocer la opinión de Cambó sobre el proyecto Maura. Se dispone de un interesante trabajo monográfico de Rafael Izquierdo en el que se habla del proyecto Maura, pero no se aborda esta cuestión. Véase IZQUIERDO (2000). Sin embargo, se sabe que Cambó remitió a Maura un escrito con sus observaciones a su proyecto, pero la localización de este documento no ha sido posible. Véase la carta de Cambó de 9 de septiembre de 1921, que se conserva en el Archivo de la Fundación Antonio Maura (en adelante AFAM), legajo 400, carpeta 3.

⁹ En la carta remitida por Juan Alvarado, presidente de MZA, a Maura el 25 de septiembre de 1921 le pregunta «cuál va a ser la tramitación del proyecto ferroviario, con relación a las compañías». La respuesta de Maura, fechada el día 28, es la siguiente: «Negociar con tantas entidades que tienen situaciones tan diversas, me parece contraproducente; y todavía lo es más entenderse con algunos y rendirse a la imposibilidad de aplicar a los demás igual trato». La carta manuscrita de Alvarado se conserva en el AFAM, legajo 250, carpeta 15. La contestación de Maura, también de su puño y letra, se contiene en un tarjetón escrito por las dos caras que lleva este membrete: «El Presidente del Consejo de Ministros. Particular». Se puede consultar en el Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (en adelante AFFE), S/ 72/182.

¹⁰ Así se deduce de una carta que Maristany, director general de MZA, envía a René Lisle, del Comité de París, en la que le dice lo siguiente: «Estamos ahora preparando (...) una nueva Nota más completa y detallada que, por indicación del ministro desea conocer el Sr. Maura, pues según parece, este señor ha cambiado de manera de pensar y desea ahora saber la opinión de las compañías sobre su proyecto». Véase la carta fechada el 11 de noviembre de 1921, AFFE, S/72/187.

tiéndose en el Congreso¹¹, a principios de diciembre cae el gobierno presidido por Sánchez Guerra, lo que provoca un nuevo aplazamiento en la aprobación de medidas encaminadas a la resolución del problema ferroviario.

El golpe de Estado de Primo de Rivera va a traer importantes novedades al sector ferroviario. Como se sabe, el Estatuto Ferroviario de 12 de julio de 1924 se basa sustancialmente en el proyecto de Maura de 1921, aunque con cambios notables. Se conocen los rasgos y características más relevantes del contenido de dicho Estatuto. Los ensayos ya citados de Artola, Comín y otros, y más tarde el de Ortúñez, se han ocupado de su estudio¹². Sin embargo, su proceso de elaboración no ha sido analizado con el mismo detenimiento. Además, se dispone de información complementaria que no ha sido tenida en cuenta hasta ahora. Por ello, en este trabajo se pretende aportar una información más detallada sobre el proceso de redacción del Estatuto Ferroviario a partir del informe elaborado por el teniente coronel Gil Clemente. A continuación, se da cuenta de las modificaciones que introduce en dicho proyecto el general Mayandía a instancia de las compañías ferroviarias para tratar de hacerlo más acorde con sus intereses. Por otra parte, debe señalarse que este estudio tiene un carácter introductorio, pues una vez situado el contexto en el que surge, se quiere dar a conocer en un segundo trabajo el contenido de un informe que, a petición personal de Primo de Rivera, redacta Flores de Lemus sobre el «Proyecto Mayandía», que no ha sido utilizado hasta ahora por los estudiosos. Se trata, por tanto, de dos textos complementarios que intentan aportar nueva información sobre el proceso de elaboración del proyecto aprobado por el régimen de Primo de Rivera para tratar de dar solución al problema ferroviario.

II. El proceso de elaboración del Estatuto Ferroviario de 1924

II.1. Las primeras medidas adoptadas: información pública, comisiones de investigación y oficina de tarifas

No han transcurrido todavía quince días desde el levantamiento de Primo de Rivera cuando el nuevo gobierno empieza a interesarse por el problema ferroviario, que se agrava cada día más. En este sentido, se sabe que desde el Ministerio de Fomento se solicita información a las compañías ferroviarias¹³. Y sólo unos días des-

¹¹ El proyecto es dictaminado por la Comisión permanente de Fomento del Congreso el 8 de junio de 1922 y aprobado en su totalidad en esa misma Cámara, pero su articulado no llega a aprobarse.

¹² Véase la tesis doctoral de ORTÚÑEZ (1999a).

¹³ Se tiene constancia de que el 27 de septiembre de 1923 el encargado del despacho de dicho Ministerio, Vicente Arche, dirige un escrito a Eduardo Maristany, director general de MZA, en el que pide información sobre el problema ferroviario. Véase AFFE, S/112/249. Arche era ingeniero agrónomo y con anterioridad había sido nombrado subdirector de Agricultura por R.O. de 20 de septiembre de 1921. Tras el levantamiento de Primo de Rivera, la R.O. de 17 de septiembre de 1923 dispone que «D. José Vicente Arche se encargue del despacho ordinario de los asuntos del Departamento de Fomento, sometiendo a la resolución del presidente del

pués se adoptan las primeras medidas, lo que pone de relieve la importancia que el nuevo régimen concede a esta cuestión. En efecto, por Real Orden¹⁴ de 10 de octubre de 1923 (*Gaceta* del 11) se establece que «se abra pública información escrita para recoger las aspiraciones y propuestas de las Corporaciones, Asociaciones, Empresas y particulares, en relación con el régimen de ferrocarriles». Entre las condiciones que deben cumplir los escritos que se presenten se dispone que deben entregarse en la Presidencia del Consejo de Ministros, en sobres cerrados, dirigidos a la «Ponencia de ferrocarriles del Directorio Militar», indicándose en ellos que contienen «propuesta sobre régimen ferroviario», que deben estar hechos a máquina por una sola cara del papel y que la extensión máxima es «la correspondiente a seis hojas tamaño folio corriente». Se recomienda «la máxima concisión y claridad en las exposiciones, y que las propuestas se concreten al final de los escritos, en el número de

Directorio, jefe del gobierno, aquellos que por su importancia lo requieran o exijan su firma». Por otra parte, se sabe que en los días siguientes la compañía MZA entrega al teniente coronel Gil Clemente diversos informes. El primero el 29 de septiembre de 1923 sobre «Anticipo a las compañías de ferrocarriles». Unos días después, el 2 de octubre, remite dos nuevos informes sobre el «Procedimiento más conveniente para una solución definitiva del problema ferroviario» y «El problema ferroviario en el momento actual». Por último, el 16 de octubre le hace llegar una «Nota sobre los anticipos para personal». Véase AFFE, S/112/252. Esta documentación pone de relieve que Gil Clemente está ya recopilando información de cara a la elaboración de un proyecto para la solución del problema ferroviario.

¹⁴ Artola escribe que se trata de un decreto. Véase ARTOLA (1978), pág. 422. En el mismo sentido, en la obra de Comín y otros (1998) se afirma también que «el precedente inmediato del Estatuto Ferroviario fue el Decreto de 10 de octubre de 1923, que dispuso la realización de una encuesta pública sobre la situación de los ferrocarriles». Véase COMÍN, MARTÍN ACEÑA, MUÑOZ RUBIO y VIDAL OLIVARES (1998), volumen I, pág. 292. En cambio, en el trabajo de Norte y MZA se dice que «comenzó el Directorio militar su actividad ferroviaria el día 10 de octubre de 1923, convocando por Real Orden a las Corporaciones, Asociaciones, Empresas y particulares a una información pública». Véase COMPANÍAS DE LOS FERROCARRILES... (1932), pág. 47. La denominación exacta que recibe esta medida en la *Gaceta* es la de «Real Orden Circular» y está firmada por el propio Primo de Rivera. En ese mismo trabajo de las compañías ferroviarias se habla de la aprobación de otras tres RR.OO. que tienen la misma fecha 10 de octubre de 1923. En la primera de ellas se dice que «la extraordinaria urgencia con que es necesario resolver sobre las cuestiones pendientes en relación con los ferrocarriles de uso público, tenidos debidamente en cuenta los asesoramientos de los más Altos Cuerpos Consultivos, obliga a una intensa actuación de éstos». Por esta razón, el gobierno dispone que «se invite a los vocales que integran los Consejos Superiores de Obras Públicas y Ferroviario para que den absoluta preferencia a los trabajos que deban realizar, como consecuencia de las consultas que a los dichos Cuerpos se hagan sobre tan importantes cuestiones, dando así una patente muestra de patriotismo y demostrando una vez más el celo que las [sic] caracteriza». En la segunda R.O. se disponía «que los vocales que integraban el Consejo Superior Ferroviario presentaran cada uno proyecto de bases para el régimen que entendieran más conveniente al interés nacional». Véase COMPANÍAS DE LOS FERROCARRILES... (1932), *ibidem*, pág. 47. En este sentido, se sabe que dos vocales de dicho organismo en representación del Estado, Alfredo Mendizábal Martín y Alberto Machimbarrena y Gogorza, presentan sendas propuestas de régimen ferroviario que están fechadas el 31 de octubre y el 2 de noviembre de 1923, respectivamente. Véase AFFE, S/126/269. Mendizábal había sido nombrado para dicho cargo por R.D. de 27 de marzo de 1922 (*Gaceta* del 29) y Machimbarrena por R.D. de 11 de octubre de 1923 (*Gaceta* del 12). Por su parte, la delegación de las compañías ferroviarias presentes en el Consejo también elabora su propio proyecto, como se señala más adelante. En la tercera R.O. de 10 de octubre de 1923 se encarga al Consejo Superior Ferroviario que dictamine «sobre cómo deberían modificarse las conclusiones del informe sobre la aplicación del artículo 6º de la fórmula económica de 1 de abril de 1922, si se hubiera de aplicar ahora». Como se sabe, la «fórmula económica» hace referencia a la sustitución de los anticipos que venía concediendo el gobierno a las compañías, para compensar el aumento de salarios, por una subida de tarifas aprobada en la fecha citada. La finalidad que se pretende es reducir el gasto de la Hacienda pública.

“Bases” correspondiente» y se termina advirtiendo que «el último día de admisión de sobres será el 30 del mes actual»¹⁵.

A esta información pública acuden, dentro del plazo señalado, numerosas entidades y, en especial, las empresas ferroviarias Norte y MZA¹⁶. Respecto a éstas, tiene razón Ortúñez cuando escribe que, «aunque ninguno de los autores consultados lo cita, las dos grandes compañías acudieron por separado a la convocatoria (...), aunque luego presentaron una ponencia común que firmaba la mayoría de las delegaciones de las compañías en el Consejo Superior Ferroviario»¹⁷. Esta matización es importante porque corrige lo señalado por Artola, que afirma que «las compañías Norte y MZA, como es natural, acudieron a la convocatoria con un estudio, fechado el 2 de noviembre, en cuya presentación se reflejan las esperanzadas expectativas que el nuevo régimen les sugiere»¹⁸.

Por tanto, debe aclararse que se trata de tres documentos distintos. Primero están los dos escritos individuales de Norte y MZA para acudir a la información pública (fechados, respectivamente, el 20 y el 19 de octubre de 1923) y, después, la ponencia conjunta que los vocales de ambas compañías en el Consejo Superior Ferroviario presentan en este organismo en los primeros días de noviembre del mismo año. Ahora bien, lo que sucede es que esos dos primeros informes de las compañías son muy similares, tanto en su estructura como –lo que es más importante– en su contenido, hecho que indica claramente que se han puesto de acuerdo en su elaboración. En efecto, en lo que se refiere a la estructura, ambos escritos comienzan con una breve introducción, que va seguida de tres partes. En la primera se hace referencia al origen y a las causas que han provocado el problema ferroviario, se señala la forma en

¹⁵ Por tanto, no es exacta la afirmación de Ortúñez que dice que «lo primero que se hizo fue abrir un plazo, entre el diez y el veinte de octubre, de información pública». Véase ORTÚÑEZ (1999a), pág. 182.

¹⁶ Ortúñez indica que «hasta un total de 300 ponentes acudieron a la información pública». Véase ORTÚÑEZ (1999a), pág. 186. Además de los informes de Norte y MZA, se conservan también los remitidos por las siguientes entidades: Asociación de Agricultores de España y Cámara Oficial Agrícola de la Provincia de Madrid (fechado el 26 de octubre y publicado en el *Boletín de la Asociación de Agricultores de España*, núm. 165, septiembre-octubre de 1923, págs. 365-371 y más tarde en CÁMARA OFICIAL AGRÍCOLA DE LA PROVINCIA DE MADRID, 1924, págs. 5-10), Cámara Oficial de Industria de Barcelona (29 de octubre), Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria y Sindicato de los Ferroviarios de Andaluces y Sur de España (24 octubre, publicado en *El Socialista*, 5 de noviembre de 1923, pág. 1), Asociación del Mercado Libre de Valores de Barcelona (22 octubre), Sociedad de Material para Ferrocarriles y Construcciones de Barcelona, Cámara de Comercio de Valencia y distintas asociaciones de accionistas, de banqueros (29 de octubre) y, por último, algunos particulares, como Víctor Giol. Todos estos documentos pueden consultarse en AFPE, S/113/254.

¹⁷ Véase ORTÚÑEZ (1999a), pág. 182. Se respeta la redacción original.

¹⁸ ARTOLA (1978), pág. 422. De todos modos, es imposible que el escrito con el que las dos compañías acuden a la información pública esté fechado el 2 de noviembre, porque el plazo de presentación terminaba el 30 de octubre. Por esta razón, el autor pensó inicialmente que la fecha dada por Artola estaba equivocada. Después, al consultar la documentación disponible, se pudo comprobar que la explicación era diferente. Posiblemente, la confusión de fechas de Artola tiene su origen en la afirmación que puede leerse en el libro de Norte y MZA: «Acudieron las compañías a la información pública a que invitó el Directorio, formulando la mayoría de la delegación de las mismas en el Consejo Superior Ferroviario una ponencia proponiendo los principios generales y el proyecto de bases». Véase COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES... (1932), pág. 47.

que ha sido resuelto en los demás países y se plantea la grave situación en la que se encuentran las empresas españolas. En la segunda se exponen las «directrices», según MZA, o los «principios esenciales», como los denomina Norte, a los que debe obedecer la nueva organización ferroviaria, que en el primer caso son trece y en el segundo doce, pero con un contenido similar, pues sólo existen ligeras variantes en la redacción¹⁹. Por último, en la tercera se incluye un «Proyecto de bases para un nuevo régimen ferroviario aplicable a las grandes redes», compuesto por once bases que son idénticas en ambos casos²⁰.

El tercer documento está fechado el 2 de noviembre de 1923, que es cuando la delegación de las compañías en el Consejo Superior Ferroviario presenta una ponencia conjunta para responder así a lo dispuesto en una de las RR.OO. de 10 de octubre de 1923²¹. En esta disposición se establece que las tres delegaciones que constituyen dicho organismo²² informen con la posible concisión, pero con una extensión siempre mayor que la consentida en la información pública, acerca del nuevo régimen que estiman conveniente y oportuno se establezca en España para resolver el problema ferroviario. Pues bien, de este escrito de las compañías es del que Artola

¹⁹ No se entra en el análisis de estas directrices, pues Ortúñez realiza un extenso resumen de las mismas. Véase ORTÚÑEZ (1999a), págs. 183-184.

²⁰ El escrito de MZA lleva por título «Ponencia que presenta la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante sobre el establecimiento de nuevo régimen ferroviario aplicable a las grandes redes, en virtud de la información pública abierta según Real orden circular de 10 del actual». Está firmado en Madrid el 19 de octubre de 1923 por el presidente de la compañía, Juan Alvarado, y el director general, Eduardo Maristany, y consta de 31 páginas más cuatro apéndices: 1) «Precios aproximados de algunos materiales empleados en la explotación». 2) «Variación de gastos y productos de 1913 a 1922». 3) «Resumen de los aumentos de tarifas de ferrocarriles hechos en distintas naciones, a partir de la última guerra». 4) «Presupuestos aproximados de obras e instalaciones más importantes previstos en las redes de MZA para que su capacidad responda a las necesidades actuales». Esta ponencia de MZA es enviada inmediatamente por Maristany a Renato Lisle, del Comité de París, para su conocimiento. La carta de respuesta de éste está fechada el 2 de noviembre de 1923. A su vez, el informe de Norte se titula «Propuesta sobre régimen ferroviario en España», está firmado el 20 de octubre de 1923 por el presidente, el marqués de Alonso Martínez, y el administrador director, Félix Boix, y consta de 13+6 págs. Los dos escritos pueden consultarse en AFFE, S/113/254.

²¹ Véase «Ponencia que presenta la mayoría de la delegación de las compañías en el Consejo Superior Ferroviario, sobre el establecimiento de un nuevo régimen legal de ferrocarriles, en cumplimiento de lo dispuesto por la Real Orden de 10 de octubre de 1923». Es un documento extenso que consta de 37 páginas y está firmado en Madrid el 2 de noviembre de 1923 por los miembros de la delegación de las compañías en el Consejo Superior Ferroviario: Eduardo Maristany, Félix Boix, Rafael Coderch, Manuel Alonso Zabala y el vizconde de Escoriaza. Entre los firmantes se observa la ausencia de uno de los representantes de las compañías, Cirilo Aleixandre. Puede consultarse en AFFE, S/126/269.

²² Es decir, la delegación de las compañías, la delegación del Estado y la delegación de los intereses mercantiles, agrícolas e industriales, de acuerdo con lo establecido en el Estatuto provisional del Consejo Superior Ferroviario, aprobado por R.O. de 27 de marzo de 1922 (*Gaceta* del 6 de abril). Una vez que las compañías designan a sus representantes en el Consejo, una nueva R.O. de 4 de abril de 1922 dispone «que se entienda constituida con los expresados señores D. Eduardo Maristany y Gisbert, D. Félix Boix y Merino, D. Rafael Coderch y Serra, D. Cirilo Aleixandre Ballester, D. Manuel Alonso Zabala y el vizconde de Escoriaza la delegación conjunta de los concesionarios de ferrocarriles en explotación en el Consejo Superior Ferroviario, creado por Real decreto de 15 de marzo último». Los cuatro primeros han sido propuestos por las compañías Norte, MZA, Andaluces y Madrid a Cáceres y Portugal, que comprenden «un conjunto de intereses superior a las dos terceras partes de los que integran la red ferroviaria española», y los dos últimos por las demás compañías.

afirma que su contenido constituye «una reivindicación total del carácter privado de la empresa ferroviaria sin otra concesión que la que supone aceptar una limitación de beneficios sobre una base que corresponde al más alto nivel de su historia»²³. Debe señalarse, además, que se presentan dos proyectos de bases diferentes: uno aplicable a las «grandes redes» y otro a las «pequeñas compañías».

Diez días después de la apertura de la información pública, por R.D. de 20 de octubre de 1923 (*Gaceta* del 21), se crean unas comisiones de investigación «formadas por uno o dos Ingenieros de Caminos o militares, un Interventor de Ferrocarriles y un Perito contable»²⁴. Se les asigna el cometido de «examinar las contabilidades de las Empresas concesionarias de los ferrocarriles de servicio general y de las de uso público y de informar sobre la situación económica actual de cada una en sentido general y separadamente, en relación con los auxilios que vienen recibiendo del Estado, no previstos en las leyes generales de ferrocarriles ni en los pliegos particulares de las concesiones respectivas»²⁵. Precisamente, esta intervención del Estado en el funcionamiento de las compañías, que pretende realizar «una especial, activa y eficaz inspección de las contabilidades respectivas», se justifica por los «auxilios especiales y extraordinarios que vienen recibiendo» las empresas ferroviarias bajo dos formas principales: la autorización para aumentar sus tarifas hasta un 15 por 100 por encima de las máximas legales establecidas y la concesión de anticipos reintegrables con cargo al Tesoro público, «tanto para mejorar las retribuciones de sus agentes y obreros como para adquisiciones de material móvil y de tracción»²⁶.

²³ ARTOLA (1978), pág. 422, donde pueden verse otros aspectos del informe. En efecto, las compañías afirman que «el sistema más recomendable es el de concesiones temporales, con la adecuada y pertinente intervención del Estado, que en definitiva es el existente en España», insistiendo en que hay que «respetar la actual constitución de las grandes compañías existentes». En cuanto a la cesión de derechos, están dispuestas a aceptar «una limitación de beneficios basada en el obtenido por cada compañía en el quinquenio anterior a la guerra». Véase «Ponencia que presenta la mayoría...», ya citada, págs. 9, 13 y 18, respectivamente. Un amplio resumen de este informe puede verse en la obra de COMPANÍAS DE LOS FERROCARRILES... (1932), págs. 47-50.

²⁴ Por tanto, no es exacto afirmar que «al mismo tiempo que se abrió la información pública, se crearon comisiones de funcionarios...», como se hace en COMÍN, MARTÍN ACEÑA, MUÑOZ RUBIO y VIDAL OLIVARES (1998), pág. 292.

²⁵ Véase el artículo 1º del R.D.

²⁶ Véase la «Exposición de motivos» del R.D. de 20 de octubre de 1923. El 22 de octubre de 1918 Cambó presenta en las Cortes un proyecto de ley autorizando un aumento de las tarifas ferroviarias del 15 por 100 (*Gaceta* del 23), pero la caída del gobierno impidió que fuera aprobado. El nuevo gabinete, en el que figura como ministro de Fomento José Gómez Acebo, marqués de Cortina, decide implantar la medida «por acto del poder ejecutivo (...), llevado única y exclusivamente por la necesidad imperativa y agobiante de resolver la situación del personal obrero», pero siendo consciente de que «esto no se resuelve ni puede resolverse, si no se evita al mismo tiempo la quiebra y la suspensión de pagos de las compañías en que prestan sus servicios». Con esta finalidad se aprueba el R.D. de 26 de diciembre de 1918 (*Gaceta* del 27), en cuyo artículo 1º se autoriza una elevación de las tarifas «hasta un 15 por 100 como máximo» y se obliga a las compañías ferroviarias a llevar «una cuenta especial de lo que ingresen como consecuencia de los aumentos de tarifa» (art. 3º). Además, se dispone que «el referido ingreso no será nunca computado para aumentar el producto líquido a los efectos de la posible reversión anticipada de las líneas al Estado» Por su parte, los anticipos reintegrables se establecen, con carácter provisional, por R.O. de 23 de marzo de 1920 (*Gaceta* del 24). En efecto, en la misma se dice que «se autorice al ministro de Abastecimientos para anticipar a las compañías de ferrocarriles las cantidades a que

Como resultado de sus trabajos, cada comisión debe elaborar dos informes en los que se incluyan datos estadísticos, referidos a los ejercicios de 1913 y de 1919 a 1923, sobre los aspectos siguientes: ingresos totales de las compañías con indicación por separado de los correspondientes al aumento de las tarifas en un 15 por 100, gastos de explotación de las líneas, gastos generales de los consejos de administración y similares, gastos derivados de las cargas financieras y, por último, los gastos por dividendos repartidos a los accionistas. Las comisiones deben señalar también «las reservas constituidas con cargo a los productos netos de las explotaciones y, en su caso, las inversiones especiales realizadas de las mismas».

Las comisiones tienen que constituirse en un plazo de ocho días a partir de la publicación del decreto y «terminará cada una su cometido dentro de los treinta días siguientes». Del contenido de los informes que redacten se dará cuenta a las empresas, que disponen de ocho días para examinarlos y exponer «lo que a su derecho o interés convenga». Por R.O. de 21 de octubre de 1923 (*Gaceta* del 22) se crean veinticinco comisiones y se nombran a sus componentes, indicando a cada comisión la empresa o empresas ferroviarias que deben inspeccionar²⁷.

Según Artola, «conocemos en su literalidad el informe de la comisión investigadora de Norte y en resumen el de MZA²⁸. En ambos casos las comisiones elogiaron el

asciendan durante un mes los aumentos de haberes ofrecidos por las mismas a su personal para que cuenten con los recursos necesarios al efecto». Una nueva R.O. de la presidencia del Consejo de ministros de 29 de abril del mismo año proroga el régimen de anticipos «durante los meses sucesivos, hasta que recaiga una resolución definitiva acerca del problema en todos sus aspectos». A partir del otoño de 1920 el régimen de anticipos se utiliza también para otros objetivos. Así, por R.D. de 15 de octubre de 1920 (*Gaceta* del 16) se autoriza la concesión a las compañías de «anticipos en metálico, que habrán de destinarse precisa y necesariamente a la adquisición de material móvil y de tracción que se considere imprescindible para restablecer la normalidad de los servicios ferroviarios de las respectivas líneas». El plazo de devolución de los mismos se fija en «veinte anualidades consecutivas calculadas sobre una tasa de interés anual del dinero igual al 5 por 100». Al año siguiente, por R.O. de 10 de abril de 1921, firmada por La Cierva, se dispone que el Estado siga facilitando anticipos a las compañías para el pago del plus de los agentes, que se convierte en aumento de haber hasta tanto que se establezca el nuevo régimen ferroviario. Diversas medidas aprobadas en los años sucesivos conceden nuevas prórrogas hasta la Dictadura de Primo de Rivera.

²⁷ La composición de cada una de estas comisiones puede verse en la detallada relación anexa a la R.O. de 21 de octubre de 1923. De esas comisiones seis «centralizarán sus trabajos» en Madrid, cuatro en Barcelona, dos en Málaga, Valencia, Bilbao y San Sebastián y una en Sevilla, Santander, Alicante, Granada, Zaragoza, Oviedo y Palma de Mallorca. Cada comisión está formada por tres funcionarios, con excepción de las siguientes, que se componen de cuatro: la primera comisión, que debe inspeccionar a Norte; la segunda, encargada de MZA; y la séptima, asignada a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y a la Compañía de los Ferrocarriles del Sur de España.

²⁸ En realidad, se conoce el contenido completo de ambos informes. El de Norte está publicado en MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940), págs. 89-110. Por otra parte, en AFFE se conservan diversos documentos en torno a esta cuestión. Sobre MZA: «Informe de la Comisión investigadora sobre la Compañía MZA», que lleva fecha de 29 de noviembre de 1923; «Observaciones que a la Compañía MZA ha sugerido el informe redactado por la Comisión investigadora», de 6 de diciembre de 1923 y «Breve rectificación a las observaciones de la Compañía MZA respecto al informe de la Comisión», de 10 de diciembre de 1923. Véase S/113/257. A su vez, sobre Norte: «Memoria sobre la situación económica de la Compañía Norte», fechada el 29 de noviembre de 1923; «Examen del activo y pasivo del balance de la Compañía en 1922», de la misma fecha y «Contestación de la Compañía al informe redactado por la Comisión», de 7 de diciembre de 1923. Véase S/113/258.

rigor contable de las empresas aunque no coincidieran con ellas en los resultados y estimaciones. La diferencia fundamental estaba en la inclusión o no entre los gastos de explotación de los anticipos realizados por el Estado para compensar las subidas salariales. Al no hacerlo así, las compañías habían podido cerrar sus balances con ganancias que aplicaron para aumentar diferentes partidas de reservas, amortizar obligaciones y repartir dividendos, en tanto su inclusión hubiese dado un saldo deficitario. Por debajo de la discusión contable se descubre la existencia de una estrategia financiera que lleva a las compañías, que piensan en la relativamente próxima reversión y en la posibilidad aún mayor de un rescate anticipado, a acumular un patrimonio, suficiente para reintegrar las aportaciones de capital en acciones y obligaciones y disponer incluso de un excedente para repartir, a costa de reducir al mínimo las inversiones en vías y obras y de prolongar la utilización del material móvil aun cuando fuese a cambio de tener que dedicar importantes cantidades a reparaciones. La posición de los inspectores, pretendía que mediante el trasvase de partidas de unos a otros conceptos, Norte tenía medios suficientes para atender, sin necesidad de anticipos estatales, el aumento de salarios aunque esto implicase dejar de pagar dividendos, en tanto MZA podría incluso cubrir el servicio financiero de nuevas emisiones destinadas a renovar profundamente la red»²⁹.

Por su parte, Ortúñez otorga una «especial importancia» a estas comisiones, sobre todo «por lo que supusieron de cara a sacar a la luz bastante documentación contable de las empresas. El momento de su constitución, tan próximo al golpe de Estado, ejerció sin duda influencia de cara a la facilidad, prontitud y amabilidad, al menos externa, con que se comportaron las empresas». Destaca también que «estas comisiones realizaron un trabajo ímprobo, eficaz para el gobierno, que dispuso así de otra visión sobre la situación, complementaria a la que había tenido habitualmente, que era la que le ofrecían los informes y los datos facilitados por las empresas»³⁰.

¿Cuál fue la reacción de las empresas ferroviarias ante los informes elaborados por las comisiones? Artola afirma que «las compañías, como es natural, impugnaron los métodos contables de los inspectores y rebajaron sus estimaciones del futuro del transporte ferroviario para concluir negando viabilidad y por supuesto legalidad a la pretensión de los agentes del gobierno»³¹. Parece observarse que, en algunos círculos

²⁹ ARTOLA (1978), pág. 423.

³⁰ ORTÚÑEZ (1999a), pág. 186. En las páginas siguientes 187-192 analiza con detalle el contenido de los informes elaborados por las dos primeras comisiones que investigaron la contabilidad de Norte y MZA y señala los principales problemas detectados.

³¹ ARTOLA (1978), pág. 423. A su vez, Ortúñez hace referencia a la extensa y rápida réplica dada por MZA, de la que Lisle, del Comité de París, decía —en la carta a Maristany del 28 de diciembre de 1923— que le había gustado mucho, «pues es despiadada pero con finura y discreta». Véase ORTÚÑEZ (1999a), págs. 187 y 191. También se sabe que las empresas ferroviarias critican algunas de las propuestas realizadas por las comisiones «por la premura con que se han visto obligadas a formular sus informes (...) y las deficiencias que seguramente contendrán los datos reunidos por las mismas». Véase «Observaciones al proyecto de régimen legal ferroviario sometido al examen del Directorio militar, que cree de su deber formular la delegación de las compañías de ferrocarriles en el Consejo Superior Ferroviario», pág. 21, documento del que se habla más adelante.

cercanos al gobierno, se intenta utilizar el contenido de estos informes de las comisiones con un doble objetivo: justificar la intervención del Estado en los ferrocarriles y reducir las ayudas que se están concediendo a las compañías. Así se deduce de las palabras de Gil Clemente, uno de los militares que participa en la elaboración del proyecto ferroviario del gobierno: «Las Leyes de secundarios y estratégicos, lo mismo la de 1908, que la de 1912, establecen que si después de diez años de explotación, ésta no rinde el 5 por 100 de interés garantizado por el Estado, se podrá nombrar un Delegado para intervenir la Dirección y la Explotación. Casi ninguna empresa, con garantía de interés, obtiene ese rendimiento de la Explotación. Los informes de las Comisiones investigadoras, creadas por Real orden de 21 de octubre de 1923, demuestran la necesidad de dicha intervención»³². Y en otro lugar afirma: ...«por los trabajos presentados por las comisiones investigadoras, trabajos que encierran y contienen datos de gran importancia, verdaderamente indispensables para la acertada intervención del Estado en todo régimen ferroviario, se deduce la posibilidad y el deber de reducir los actuales auxilios del Estado»³³.

Otro aspecto de la actuación del nuevo gobierno de Primo de Rivera con relación a los ferrocarriles es la creación, por R.O. de 8 de noviembre de 1923 (*Gaceta del 9*), de una «oficina eventual y especial de tarifas», aneja al Consejo Superior Ferroviario, que «actuará diariamente». Parece que la propuesta para su constitución procede del teniente coronel de ingenieros Gil Clemente³⁴. La tarea que se le encomienda es la de «realizar estudios sobre la explotación comercial de los ferrocarriles, preparatorios de los dictámenes y propuestas que debe formular» el citado Consejo, que es el encargado de proponer al ministro de Fomento los siete miembros de que estará formada dicha oficina³⁵. Descendiendo a un plano más concreto, en la misma

³² Véase GIL CLEMENTE (1924), pág. 74.

³³ Véase el acta de la «Junta general celebrada en el Ministerio de Fomento por las Comisiones primera a sexta designadas para inspeccionar los servicios de las empresas ferroviarias y por representantes de las restantes Comisiones, séptima a vigésimoquinta, el día 19 de diciembre de 1923», reproducida en *FUNDAMENTOS DEL PROYECTO* (1924), pág. 94. Una vez finalizados los trabajos de investigación de las comisiones sobre la situación económica de las empresas ferroviarias, una R.O de 8 de febrero de 1924 (*Gaceta del 15*) subraya «la meritísima labor realizada por todos los que integran las mencionadas comisiones», por lo que dispone «que se signifique a los mismos la satisfacción con que la Superioridad ha visto el celo, actividad e inteligencia que han desplegado en el desempeño de su cometido».

³⁴ Al menos así se deduce de lo que escribe este militar: ...«por la extraordinaria importancia que doy a la implantación de un régimen general acertado de tarifas, me permití proponer a la Superioridad que desde luego se creara una Oficina de Tarifas. Dicha Oficina, constituida con personas extraordinariamente capacitadas, fue organizada por Real decreto [*sic*] de 8 de noviembre de 1923 y está funcionando en la actualidad. Ya ha emitido trabajos de importancia, y debe seguir trabajando en relación con la cuestión a que nos referimos». Véase GIL CLEMENTE (1924), pág. 50.

³⁵ De esas siete personas, dos son propuestas por la delegación del Estado, otras dos por la delegación de los concesionarios de ferrocarriles y tres por la representación de las corporaciones de carácter agrícola, industrial y mercantil, a razón de un miembro cada una. Por R.O. de la misma fecha que la anterior, 8 de noviembre de 1923, se designa a los representantes del Estado y de los concesionarios, señalándose que «el personal nombrado empezará desde luego sus trabajos con toda urgencia». Posteriormente, en dos nuevas RR.OO. de 21 de noviembre de 1923 (*Gaceta del 23*) se nombra a los dos representantes designados por las corporaciones agrícola-

disposición se asignan a la oficina de tarifas dos tipos de trabajos. El primero, de carácter inmediato –se fija para él un plazo de veinte días desde la constitución de la oficina–, consiste en el estudio y formulación de conclusiones sobre los puntos siguientes:

- 1º) «Sobre la hipótesis de que pudiera estimarse de imprescindible necesidad el aumento de las tarifas ferroviarias, si sería lo más conveniente un coeficiente de aumento general o coeficientes varios de aumento, con aplicación a cada empresa y aun a grupos de tráfico bien determinados».
- 2º) En el caso de las pequeñas empresas ferroviarias, qué medidas se proponen para compensar dicho aumento de tarifas.
- 3º) «Medidas de aplicación, que deberían adoptarse, *desde luego*, para evitar o disminuir aumentos en las tarifas»: supresión de pases de favor, seguros de mercancías y de viajeros...
- 4º) Mejoras inmediatas en la explotación ferroviaria que pueden hacerse sin aumento de las percepciones a favor de las empresas: cambios en las instalaciones y en el material móvil...

El segundo tipo de trabajo encomendado a la oficina de tarifas –«sin plazo determinado»– es la realización de un estudio que incluya propuestas tanto sobre la reorganización general de las tarifas ferroviarias, que tienda en lo posible hacia la homogeneidad, como acerca de las modificaciones más convenientes que deban hacerse en los servicios ferroviarios relacionados con la explotación comercial.

A mediados de diciembre de 1923, la oficina de tarifas entrega su estudio al Consejo Superior Ferroviario en torno a cada uno de los cuatro puntos planteados. A partir del mismo, el Consejo elabora un «concienzudo informe» que está fechado el 18 de diciembre de 1923³⁶. Las conclusiones a las que llega son las siguientes:

- 1ª) Es preferible la adopción de un coeficiente de recargo único para todas las empresas y para todos los tráficos³⁷.
- 2ª) Si las condiciones de algunas pequeñas empresas no permiten obtener los rendimientos necesarios con los aumentos de tarifas, la diferencia deberá ser

las e industriales. En representación de estas últimas figura Víctor Giol, a quien se conoce sobre todo por su voluminoso trabajo sobre las tarifas de ferrocarriles. Véase GIOL (1902). Se desconoce si se llega a designar al representante de las corporaciones agrícolas.

³⁶ Esa valoración tan positiva de este informe la hacen las empresas Norte y MZA en *COMPañÍAS DE LOS FERROCARRILES...* (1932), pág. 55, donde se realiza un resumen de su contenido.

³⁷ Se sabe que esta conclusión del Consejo Superior de Ferrocarriles se contenía ya en el informe de la oficina de tarifas. En este sentido, Gil Clemente afirma que «la Oficina de Tarifas expone su opinión de que se debe aceptar un coeficiente general de aumento, en lugar de coeficientes parciales por grupos de tráfico». Véase «Junta general celebrada en el Ministerio de Fomento...», en *FUNDAMENTOS DEL PROYECTO* (1924), pág. 94.

compensada con los excesos de otras compañías y, si resultan insuficientes, con reducción de impuestos o con el auxilio directo del Estado.

- 3ª) La supresión de pases de favor³⁸ y la implantación de seguros especiales no pueden dar resultados apreciables, por lo que se propone recurrir a otras medidas más efectivas, como la cesión a las compañías de una parte del impuesto de transporte³⁹ y la ampliación del plazo de amortización de las obligaciones que se emitan en el futuro, en cuyo caso el Estado asumiría las cargas financieras a partir del momento en que se rebasa la vigencia de las concesiones. También se plantea la posibilidad de alargar el proceso de implantación de la jornada de ocho horas en las explotaciones ferroviarias.
- 4ª) Todas las mejoras que conviene introducir en las instalaciones y en el material de las explotaciones darán lugar a unos aumentos de gastos que, al no compensarse con los incrementos de tráfico, deben traducirse en mayores percepciones para las empresas.

II.2. Redacción del primer proyecto por el teniente coronel Gil Clemente

Mientras tanto, y con la «copiosa información»⁴⁰ recibida, una Ponencia de Ferrocarriles nombrada por el gobierno de Primo de Rivera procede a elaborar un proyecto de bases para la resolución del problema ferroviario. Como señala Ortúñez, «sobre dicha Ponencia apenas sabemos nada, ni el momento de su creación, ni sus miembros, ni siquiera de quién dependía dicho organismo, que era enteramente público, parece que depende del Ministerio de Fomento y que está por encima del Consejo Superior Ferroviario en cuanto a poder real si bien estaba subordinado o trabajaba para él, es decir competía al Consejo aprobar o rechazar lo que éste le presentase, pero todo hace pensar que la Ponencia era la voz del gobierno sobre el asunto»⁴¹. Lo que sí se sabe con certeza es que el ponente o encargado de redactar un primer proyecto de bases es el teniente coronel de ingenieros Julián Gil Clemente⁴².

³⁸ El gobierno, sin esperar a conocer la opinión de la oficina de tarifas y del Consejo Superior de Ferrocarriles sobre esta cuestión, por R.O. de 10 de noviembre de 1923 (*Gaceta* del 11) dispone que «quedan anulados todos los pases de libre circulación para ferrocarriles y tranvías que posean los funcionarios del Estado, de cualquier clase que fueren, a excepción de los pertenecientes al personal de las Divisiones de ferrocarriles del Ministerio de Fomento, que los seguirán disfrutando en las condiciones que fija la Real orden de 26 de diciembre de 1899, dictada con dicho objeto».

³⁹ Artola destaca esta propuesta porque «se menciona por primera vez». Véase ARTOLA (1978), pág. 424.

⁴⁰ La expresión está tomada de ORTÚÑEZ (1999a), pág. 192, pero ya en el R.D. de 30/4/1924 se dice que «la información pública (...) fue muy copiosa y proporcionó datos muy estimables». Véase la «Exposición de motivos».

⁴¹ ORTÚÑEZ (1999a), pág. 193.

⁴² Por tanto, se puede ir más allá de la postura adoptada sobre esta cuestión por distintos autores. Así, Artola se limita a señalar que al «teniente coronel Gil Clemente (...) se atribuye al menos la elaboración de las Bases». Véase ARTOLA (1978), pág. 424. Cursivas en el original. Por su parte, Ortúñez escribe: «Parece que el autor más destacado de dicho proyecto fue el teniente coronel Gil Clemente, pues pasó a convertirse en una especie de La Cierva del nuevo régimen, por su enconada oposición contra las empresas privadas». Véase

Pero según se van filtrando los primeros datos sobre el contenido del proyecto, las compañías ferroviarias se alarman y recaban el apoyo de los grandes bancos nacionales que controlan las principales empresas del sector⁴³. Así se explica que los representantes de los mayores bancos dirijan un escrito al presidente del gobierno, que está firmado en Madrid el 17 de diciembre de 1923⁴⁴. En él empiezan recordan-

ORTÚÑEZ (1999a), pág. 193. Pues bien, existen diversas pruebas que permiten afirmar que el citado militar es el verdadero autor del proyecto. Por un lado, se tiene conocimiento de que este teniente coronel solicita a las empresas ferroviarias informes sobre distintos aspectos del problema ferroviario. En este sentido, en AFFE existen dos carpetas con documentación sobre esta cuestión. La primera, S/112/252, incluye varios «Informes entregados por la Compañía MZA al Sr. Gil Clemente» entre el 24 de septiembre y el 16 de octubre de 1923. La segunda, S/113/259, contiene «Notas entregadas al Sr. Gil Clemente por parte de las Compañías MZA y Norte». Por otro, en el mismo archivo hay otra carpeta, S/126/263, que tiene como título «Proyecto de régimen ferroviario elaborado durante el Directorio por el Sr. Gil Clemente. Igualmente, en un trabajo publicado por las compañías, al referirse a Gil Clemente, se afirma que «el teniente coronel antes citado, [fue el] que redactó el proyecto discutido». Véase *COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES...* (1932), pág. 54. Otro argumento es lo que se dice en el Acta de la «Junta general celebrada en el Ministerio de Fomento...»: «El Sr. Gil Clemente, que preside la reunión, (...) expone que, para estudiar la solución de este problema, consultó toda clase de datos, en relación con el asunto, de entidades oficiales y particulares, así como las discusiones habidas en el Parlamento cuando se presentaron los proyectos de los señores conde de Gimeno, Maura, Cierva, etc. Reunidos estos datos, me cercioré –dice– de que el problema ferroviario abarcaba varios problemas fundamentales. Los estudié aislada y detenidamente, y, en consecuencia, coordinando las soluciones parciales, deduje cuál podía ser la del llamado problema ferroviario. Resultado de este trabajo, que llevé a cabo, fue la formación de unas bases que presentaré a la Ponencia del Directorio Militar el viernes próximo. Tal como yo propongo la resolución resulta relativamente sencilla. El problema es de índole técnica, económica y financiera (...). Planteada la cuestión, recurrí, como era natural, a los ingenieros del Ministerio de Fomento especializados en ferrocarriles y solicité su colaboración (...). De estos estudios, repartidos entre diversas personas especializadas en el asunto, se han podido llegar a deducir las bases de un Nuevo Régimen Ferroviario». Véase *FUNDAMENTOS DEL PROYECTO* (1924), págs. 92-94. Por último, para que no quede ninguna duda sobre la autoría del proyecto de bases, baste con recordar que Gil Clemente se refiere a él como «mi proyecto de Nuevo Régimen Ferroviario» y como el «proyecto (...) que ha presentado el que suscribe». Véase *GIL CLEMENTE* (1924), págs. 4 y 90, respectivamente. ¿Quién era Julián Gil Clemente? No se dispone de mucha información, pero se sabe que nace el 9 de enero de 1872. Es profesor de la Academia de Ingenieros y asciende a teniente coronel el 25 de enero de 1919. Por R.D. de 16 de febrero de 1924 es nombrado vocal de la Delegación del Estado en el Consejo Superior de Ferrocarriles en representación del Ministerio de Hacienda, cargo en el que permanece hasta el 11 de agosto de 1925 en que por R.O. se acepta su dimisión, siendo sustituido por el economista Francisco Bernis. El 30 de noviembre de 1928 es nombrado presidente de la Junta técnica e inspectora de Radiocomunicación. Finalmente, es ascendido a general de brigada por decreto de 23 de agosto de 1932. En la *Gaceta* de 1 de septiembre del mismo año pueden verse los «Servicios y circunstancias del coronel de Ingenieros Julián Gil Clemente».

⁴³ Basta con consultar la composición de los Consejos de Administración de las dos mayores compañías ferroviarias para comprobar la existencia de consejeros comunes con los grandes bancos, lo que pone de relieve la existencia de una fuerte participación accionarial. Todos los banqueros citados en la nota siguiente forman parte de los Consejos de Administración de las compañías Norte y MZA. Un análisis más detallado puede verse en el libro de COMÍN, MARTÍN ACENA, MUÑOZ RUBIO y VIDAL OLIVARES (1998), págs. 317-322. Esta sustitución del capital extranjero por los grandes bancos españoles había sido puesta ya de relieve en la década de 1970 por algunos autores, como Juan Muñoz, Santiago Roldán, José Luis García Delgado y Ángel Serrano en diversos trabajos.

⁴⁴ Véase la «Instancia elevada por la Banca al Directorio Militar, en relación con el régimen ferroviario», firmada por los representantes del Banco Central (conde de los Gaitanes), Banco de Vizcaya (Enrique Ocharán), Banco de Bilbao (José Manuel Figueras), Banco Hispano Americano (Julián Cifuentes), Banco Español de Crédito (marqués de Cortina), Banco Urquijo (Estanislao Urquijo), Banco Arnús Garí (Juan Antonio Gamazo) y Banco Sáinz (José Sáinz), que se reproduce en *COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES...* (1932), volumen II, anejo núm. 42, págs. 197-198.

do a Primo de Rivera que «tuvieron hace poco más de un mes el honor y la satisfacción de ofrecer a V.E. una patriótica y desinteresada colaboración para la muy importante labor de reconstitución nacional, que pesa sobre el Directorio de su digna presidencia»⁴⁵. Después, se refieren a que, según las noticias que les llegan, «la Ponencia de ferrocarriles del Directorio estima preferible tender a una estatificación más o menos declarada, pero real y positiva, por la que (...) tomando el Estado a su cargo la aportación de los fondos necesarios para la mejora y ampliación de las líneas, se coloca en la necesidad de aumentar las emisiones de deuda con grave peligro para el crédito del propio Estado y con las gravísimas repercusiones que el uso inmoderado de esto ha de tener en la economía nacional».

Añaden los Bancos que «la estatificación de los ferrocarriles, previo el rescate por el Estado, podrían lamentarla los firmantes en su cualidad de ciudadanos, porque la experiencia enseña que aun en los países más acostumbrados a una buena y ordenada administración, los resultados de la explotación por la comunidad han sido desastrosos; pero como representantes de la Banca ninguna objeción podrían hacer al ejercicio del derecho del Estado de adquirir las líneas, mediante el pago de su importe». Ahora bien, lo que constituye «un error de graves consecuencias es anular el crédito de las compañías, en lugar de consolidarle y fortalecerle, y sustituirle por el crédito del Estado, obligando a éste, sin consideración al déficit importante con que se vienen liquidando los presupuestos y a la existencia de una crecida deuda flotante, a que se abra a caño libre el chorro de las emisiones, para atender a la mejora y ampliación de las líneas». Todo esto es malo porque «habría de afectar tan intensamente al crédito público, que habría de temer la imposibilidad de llevarlo a cabo, resultando que en lugar de resolver el problema ferroviario por el procedimiento sencillo, natural, legítimo y usado en todas partes de que el ferrocarril se baste a sí mismo, se impongan al Estado insupportables cargas, que no podrá cumplir, con gravísimo detrimento de rama tan importante como la de los trasportes, que de tal modo afecta a toda la vida de la nación».

El 19 de diciembre de 1923 Gil Clemente celebra una reunión con treinta y nueve miembros de las Comisiones de investigación en la que les pide emitan su «autorizada opinión» sobre diversas cuestiones⁴⁶. Y sólo dos días después presenta al pleno

⁴⁵ Los banqueros hacen referencia al «Mensaje de los principales Bancos españoles al Presidente del Directorio Militar», publicado por el Comité de la Banca Española del Centro de España, *Memoria correspondiente al ejercicio 1923*, Madrid, 1924, págs. 53-54, reproducido en MUÑOZ, ROLDÁN y SERRANO (1978), págs. 458-459. En este mensaje los grandes Bancos ofrecen su colaboración «para la labor de reconstitución nacional, consistente en el fomento de obras públicas con capital español, que seguramente ha de acudir a nuestro llamamiento en condiciones mucho más favorables para el Erario público que ese capital extranjero, más o menos imaginario de que se habla, y que, aun en el improbable caso de que tuviera realidad, sólo vendría a nuestra patria de modo bien perjudicial a nuestros intereses industriales». El escrito termina afirmando que «la Banca española (...) cree cumplir su deber ofreciendo al Directorio Militar sus servicios y los recursos que el mercado pueda proporcionar, a la vez que llama respetuosamente su atención hacia los peligros y la inconveniencia de dar entrada para estas obras al capital extranjero».

⁴⁶ Gil Clemente plantea a los miembros de las Comisiones estas tres preguntas: 1ª) «¿Se debe implantar, para el régimen ferroviario provisional de seis meses, uno nuevo de tarifas, o debemos aceptar, desde luego, que continúe el 15 por 100, que ya rige, y la modificación concreta, equitativa que procede en relación con el anticipo?». 2ª) «¿Cuál

de la Ponencia de Ferrocarriles su proyecto de bases⁴⁷. Estas bases, afirma Artola, «son el resultado de combinar las preocupaciones dirigistas del nuevo régimen con los planteamientos del proyecto Maura-Flores de Lemus⁴⁸. Lo primero se manifestaba en los llamados principios fundamentales que recaban para el Estado la nacionalización o “estructuración” de la red, entendiéndose por ello su total replanteamiento, la construcción y adquisición de material móvil y la limitación de las ganancias. A cambio de ello se incorporaba la fórmula del consorcio y la doctrina tarifaria de Flores de Lemus⁴⁹. Este proyecto, muy extenso y complejo, está formado por un total de veintiséis bases, cinco disposiciones adicionales, una disposición transitoria y varios anexos⁵⁰. No es posible realizar aquí un análisis detallado del proyecto Gil Clemente, por lo que el autor se limita a efectuar una breve referencia a la base 1ª y a las reacciones que este documento suscita en las compañías.

En la Base 1ª del documento se enuncian los «principios fundamentales» del nuevo régimen ferroviario, que son los nueve siguientes:

- «1º. Orientación hacia la nacionalización de las líneas ferroviarias, intervenida por el Estado y subordinada a los recursos del Tesoro público.
- 2º. Intervención del Estado para ordenar las obras y en su caso los rescates para llegar a la conveniente extructuración [*sic*]⁵¹ de los ferrocarriles que el gobierno determine según mejor convenga.

debe ser la cuantía de la reducción del anticipo durante el régimen provisional, dejando en vigor el 15 por 100 de aumento de tarifas?». 3ª) «Si los jornales y sueldos que han experimentado la subida consiguiente, en relación con el aumento del 15 por 100 de tarifas y de la concesión del anticipo al personal, es lícito que se disminuyan por la reducción de los anticipos que van a proponerse?». Las respuestas que dan las Comisiones a estas preguntas pueden verse en el acta de la «Junta general celebrada en el Ministerio de Fomento por las Comisiones primera a sexta designadas para inspeccionar los servicios de las Empresas ferroviarias y por representantes de las restantes Comisiones, séptima a vigésimoquinta, el día 19 de diciembre de 1923», en *FUNDAMENTOS DEL PROYECTO* (1924), págs. 90-99.

⁴⁷ El texto completo del mismo puede consultarse en «Bases del Proyecto de Régimen Ferroviario», AFFE, S/126/263. La copia que se conserva en este archivo consta de 44 páginas mecanografiadas con diferentes caracteres y sin una numeración correlativa, lo que quizá pueda deberse a que no es la redacción definitiva del proyecto, sino una versión previa que Gil Clemente hace llegar a las compañías. Esta interpretación encuentra apoyo en la carta de este militar a Maristany que se cita al final de la nota 53.

⁴⁸ Las compañías Norte y MZA, al referirse en un tono un tanto despectivo a este proyecto, indicando que ha sido «redactado, por cierto, por un teniente coronel», destacan «la influencia que el proyecto Maura y su derivado del Sr. Argüelles, *toscamente interpretados*, habían tenido en su redacción, influencia a la que ya no han podido sustraerse los encargados de estudiar en España la cuestión ferroviaria». Véase *COMPANÍAS DE LOS FERROCARRILES...* (1932), pág. 51. Cursivas del autor.

⁴⁹ ARTOLA (1978), pág. 424.

⁵⁰ A lo largo del articulado del proyecto se hace referencia a seis anejos en los que se regulan las cuestiones siguientes: Anejo núm. 1: Normas para fijar la fecha de reversión de las concesiones. Anejo núm. 2: Clasificación de las empresas para su adaptación al nuevo régimen ferroviario. Anejos núms. 3 y 4: Planes generales de obras y adquisiciones y su financiación. Anejo núm. 5: Normas de carácter general para regular la actuación de las tropas de ferrocarriles. Por último, Anejo núm. 6: Relación de los tantos por ciento de reducción de los anticipos de personal. Por desgracia, estos anexos no se conservan con el texto del proyecto en el AFFE, por lo que los títulos indicados no son textuales —por eso no se entrecorren—, sino que se han deducido del contexto.

⁵¹ No se trata de una mera errata, pues la misma falta de ortografía se repite en las bases 3ª (nada menos que en un titular) y 8ª.

- 3º. Construcción de obras de ampliación y mejora de los ferrocarriles actuales y adquisiciones de material con carácter de preferencia y urgencia, construcción de líneas nuevas según lo exija el interés público, pero subordinando estas últimas a las primeras, siempre que así convenga al Tesoro.
- 4º. Arrendamiento a concesionarios de material de todas clases, de disfrute de obras y de líneas del Estado, concesión de anticipos a las compañías con interés para obras y material mediante convenios arreglados a las presentes bases y dependientes de la situación de los concesionarios.
- 5º. Cubrir en general los gastos de explotación, cargas de todas clases, un rédito prudencial de intereses y amortización del capital real del concesionario, interés y amortización de los anticipos del Estado con las tarifas suprimiendo todo uso gratuito de la vía férrea que no esté justificado por razón del servicio.
- 6º. Emisión por el Estado de una Deuda especial ferroviaria para anticipar a las empresas las cantidades necesarias para realizar los planes de obras y adquisición de material a que se refieren los números anteriores.
- 7º. Constitución de una Caja Ferroviaria del Estado con ciertos beneficios de éste y con otros ingresos a que se refieren las bases 5ª y 18ª y para los mismos fines a que se refiere el punto anterior y con preferencia especial para garantizar al Estado la compensación de pérdidas y el percibo de su interés y amortización.
- 8º. Libertad a las empresas para entrar en el nuevo régimen ferroviario.
- 9º. Funcionamiento autónomo de las empresas, pero constantemente intervenido en todos sus aspectos por el Estado, para garantizar el interés público en armonía con el de los usuarios de los ferrocarriles y los de las mismas empresas»⁵².

II.3. Observaciones de las compañías ferroviarias al proyecto de Gil Clemente

Este proyecto de bases es entregado a las empresas por el general Mayandía el día 28 de diciembre⁵³, dándoles un plazo de sólo cinco días hábiles para formular las

⁵² Véase «Bases del Proyecto de Régimen Ferroviario», base 1ª, «Principios fundamentales». Ortúñez, al efectuar un resumen del proyecto de Gil Clemente, afirma que está formado por nueve bases. En realidad, lo que hace es referirse solamente al contenido de los nueve puntos de que consta la base 1ª del proyecto. Su error se debe a que, en vez de utilizar la documentación original existente en el AFFE, Ortúñez se contenta con incluir la información –totalmente incompleta– que figura en MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940), tomo 1, pág. 123, aunque indica que «lo que aparece ahí recogido es un resumen del proyecto de Gil Clemente». Hay que añadir que no es ni siquiera eso, sino sólo un simple resumen de la base 1ª. Véase ORTÚÑEZ (1999a), págs. 193-194. Por otra parte, al hablar de la base segunda, Ortúñez señala que en ella «aparece ya el Consejo Superior de Ferrocarriles, con su nuevo nombre, como instrumento que asumirá dicha intervención». Véase ORTÚÑEZ (1999a), pág. 193. Pues bien, en esa base segunda, que lleva por título «Líneas comprendidas en el proyecto», no se cita para nada al Consejo ni con la denominación antigua ni con la nueva. Con ésta no aparece hasta la base 4ª, donde se cita de pasada y es en la base 7ª donde se regula su «organización». Además, debe advertirse que en las primeras diez bases del proyecto se utilizan indistintamente los dos nombres: el antiguo de Consejo Superior Ferroviario (por ejemplo, tres veces en la base 3ª, otras tres en la base 6ª, en la base 8ª se utilizan las dos...) y el nuevo de Consejo Superior de Ferrocarriles. Según avanza el proyecto se impone la nueva denominación, lo que no evita que en la base 17ª se utilice la expresión Consejo Supremo de Ferrocarriles.

⁵³ Un día antes, el subdirector de Obras Públicas dirige una carta a los responsables de las principales compañías ferroviarias para anunciarles que se les va a dar a conocer el contenido del proyecto. Se conserva la

observaciones que consideren necesarias. Dentro de este plazo, el 4 de enero de 1924 la delegación de las compañías en el Consejo Superior Ferroviario presenta un escrito⁵⁴ en el que da a conocer la valoración que le merece el proyecto y propone un plan alternativo⁵⁵. En dicho informe las compañías realizan una fuerte crítica al proyecto, afirmando que «la característica esencial» del mismo «estriba en someter la organización de los ferrocarriles españoles (...) a una verdadera explotación estatista con todos sus inconvenientes y ninguna de sus ventajas».

Consideran el proyecto más perjudicial para las empresas que el presentado por Argüelles en el Parlamento a mediados de 1922, que estaba calcado sobre el de Maura. Así, señalan que «mientras aquél tendía al establecimiento de una comunidad entre el Estado y las Compañías ferroviarias, cuya personalidad y cuyos derechos se respetaban en parte, en el nuevo proyecto tiene el Estado el carácter de acreedor exclusivista y exigente, que se hace dueño absoluto de los ferrocarriles españoles, arrogándose la total supremacía en la gestión de los mismos, sin consideración alguna para los derechos emanados de las actuales concesiones, ni para los capitales invertidos al amparo de las mismas»⁵⁶.

En el terreno financiero, las compañías piensan que queda anulada su personalidad «por la prohibición absoluta que se les impone de contraer toda clase de deudas, para atender las necesidades presentes y futuras de sus respectivas explotaciones, asumiendo el Estado con carácter exclusivo esta facultad, en términos que bien podrían comprometer seriamente el crédito del mismo, hartó abrumado ya por el

enviada a Eduardo Maristany, en la que le dice: «Ruego a V. tenga la bondad de presentarse mañana 28 a las 11 de la misma en la Presidencia del Consejo de Ministros, para entrevistarse con el general Mayandía para darle conocimiento del proyecto del nuevo régimen ferroviario». Véase AFFE, S/126/263. Unos días antes, el 22 de diciembre, Gil Clemente escribe a Maristany: «Ayer entregué en el Directorio copias de las Bases de las que tienen Vds. conocimiento. He introducido alguna modificación, pero creo que no altera la esencia de lo que Vds. ya conocen. Solicité autorización para remitir a Vds. copia conforme les ofrecí. No me fue concedida y por dicha causa me es imposible hacer lo que deseaba conforme prometí con el mejor deseo». Véase AFFE S/113/299.

⁵⁴ Sobre esta cuestión, Artola escribe: «La reacción de las compañías fue inmediata pues no pasó una semana desde el 28 de diciembre en que se les comunicó el proyecto al 4 de enero en que sus delegados presentaron ante el consejo su contrapropuesta». Véase ARTOLA (1978), pág. 424. Está claro que a las empresas no les quedaba más remedio que redactar rápidamente sus observaciones al proyecto por lo reducidísimo del plazo señalado y de ello se van a quejar expresamente.

⁵⁵ El escrito de las compañías lleva por título «Observaciones al proyecto de régimen legal ferroviario sometido al examen del Directorio militar, que cree de su deber formular la delegación de las compañías de ferrocarriles en el Consejo Superior Ferroviario». Va acompañado de una carta dirigida al Excmo. Sr. Don Antonio Mayandía, firmada en Madrid el 4 de enero de 1924 por todos los miembros de la delegación de las compañías en el Consejo Superior Ferroviario. Las compañías remiten también a Mayandía un proyecto alternativo redactado por ellas, que está formado por unas «Bases del proyecto de régimen ferroviario definitivo», que consta de quince bases y un «Proyecto de régimen ferroviario provisional», con sólo cuatro puntos. A estos dos proyectos les acompaña una carta, dirigida también a Mayandía. Una copia mecanografiada de todos estos documentos se conserva en AFFE, S/126/263. Debe señalarse que estas observaciones de las compañías se reproducen íntegramente en GIL CLEMENTE (1924), págs. 11-78, seguidas de su correspondiente crítica. A su vez, el proyecto alternativo se incluye también en las págs. 80-90 con sus comentarios. Las citas que se transcriben a continuación se hacen del texto mecanografiado de las compañías.

⁵⁶ Véase «Observaciones al proyecto...», pág. 1.

crecimiento enorme de las deudas públicas en estos últimos años, por los déficits cuantiosísimos de los presupuestos del Estado, y por las atenciones de día en día crecientes de carácter público que ha de satisfacer el mismo»⁵⁷. En lo que se refiere a la realización de toda clase de obras, la iniciativa de las compañías queda reducida «a simples propuestas formuladas con tanta antelación, y sujetas a tan numerosas trabas y trámites, que imposibilitarán de hecho la ejecución de muchas obras, cuando [*sic*] mayor sea la utilidad y la urgencia de las mismas»⁵⁸. Las empresas pierden también «los derechos que las actuales concesiones les otorgan para establecer las tarifas dentro de los límites señalados por dichas concesiones»⁵⁹. Por otra parte, aunque reconocen que el Consejo Superior Ferroviario es un organismo «cuya necesidad y conveniencia es indiscutible», critican el exceso de facultades otorgadas, ya que se le confiere «la gestión total y absoluta de los ferrocarriles españoles»⁶⁰. Por eso, opinan que «de encaminarse resueltamente el nuevo régimen ferroviario a la explotación de Estado pura y simple, cabría a éste la facultad de ponerla bajo la dirección de un organismo homogéneo, cuyos elementos directores, impulsados por el único móvil de las conveniencias e intereses del propio Estado, podrían actuar con mayor unidad de miras y más firmeza de orientación»⁶¹.

Una de las cosas que más alarma genera en las compañías es la relativa a la «estructuración de las líneas», que hace referencia a la agrupación de las mismas «en forma no precisada». Lo que preocupa de esta cuestión es que se dice que para el establecimiento de la misma «se atenderá única y exclusivamente a los intereses públicos, una vez que las actuales empresas cesen de serlo con las reversiones»⁶². Señalan que sobre este asunto el Consejo Superior Ferroviario «se pronunció unánimemente en contra por razones irrefutables», por lo que «no cabe otra solución que la unánimemente defendida» por dicho organismo, es decir, la formación de una «red única una vez efectuada la total reversión de las líneas y, antes de que ésta se produzca, la tendencia a la constitución de grandes redes favorecida por los medios preconizados por el mismo Consejo»⁶³.

En lo referente a la fijación de las tarifas, las compañías critican el sistema previsto en el proyecto por considerar que «resultarían gravadas las tarifas de una manera

⁵⁷ *Ibidem*, págs. 1-2.

⁵⁸ *Ibidem*, pág. 2.

⁵⁹ *Ibidem*, pág. 2.

⁶⁰ Un año y medio antes, Renato Lisle, del Comité de París de MZA, le decía ya a Maristany: «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?». Véase la carta fechada en París el 3 de julio de 1922 en AFFE.

⁶¹ Véase «Observaciones al proyecto...», págs. 2 y 3.

⁶² *Ibidem*, pág. 5.

⁶³ *Ibidem*, págs. 6 y 7. Sobre este tema, véase el «Informe del Consejo Superior Ferroviario respecto al proyecto de estructuración de la red ferroviaria nacional, formulado por los señores representantes del Estado Mayor Central del Ejército y el ingeniero de Caminos señor Pérez Conesa, interesado por Real Orden de 27 de noviembre de 1923», incluido en *PROYECTO DE REAL DECRETO* (1923), págs. 11-26.

innecesaria, con el consiguiente perjuicio para el interés general», produciéndose una «duplicidad de remuneración» por culpa de la inclusión de la «cuenta especial de obligaciones y cargas amortizadas»⁶⁴. Piensan que la consideración de esta cuenta es «uno de los puntos que más confunden y complican de modo innecesario e impropio, a nuestro juicio, el proyecto» y que su «fundamento y justificación no aparecen ni se deducen claramente del proyecto»⁶⁵. Las compañías hacen constar que «este punto fue especialmente estudiado durante la discusión en el Congreso del Proyecto de Ordenación Ferroviaria, y que después de su tramitación con el entonces ministro de Fomento Sr. Argüelles, se acordó sustituir la base correspondiente del proyecto, que era la octava, por otra que redactó el primitivo autor del proyecto Sr. Flores de Lemus, y en la cual, de conformidad con el parecer de la compañía que tramitó este asunto, se hacía desaparecer en absoluto la referida cuenta, estableciendo en su consecuencia la cuantía del capital real del concesionario en la forma que acaba de exponerse, forma que había sido ya prevista en el primitivo proyecto de Ordenación Ferroviaria, según declaró el citado ministro de Fomento»⁶⁶.

En cuanto a «la importante cuestión del rescate», las compañías hacen notar que, al no establecerse «limitación alguna como precio mínimo, y dependiendo los rendimientos que se obtengan de la fijación de las tarifas, desde el momento en que la facultad de acordar éstas ha de recaer en el Consejo Superior y en el ministro de Fomento, quedarían expuestas las empresas en el nuevo régimen a obtener rendimientos muy pequeños, y como no tienen ningún mínimo garantizado, podrían verse en el caso de tener que sufrir el rescate por un precio verdaderamente ruinoso». Por ello proponen que, «cuando el Estado quisiera proceder a la reversión anticipada de las líneas, abonase como precio *mínimo* el correspondiente a los rendimientos obtenidos durante el quinquenio anterior a la guerra»⁶⁷.

Por último, las compañías creen que la propuesta de emisión de una Deuda especial ferroviaria es «uno de los más graves defectos del proyecto», porque «pretender que sea el Estado quien únicamente subvenga en lo sucesivo a todas las necesidades de nuevas obras y adquisiciones de material de los ferrocarriles, que han de suponer anualmente cantidades enormes de dinero, (...) constituiría una pesadísima y quizá

⁶⁴ Véase «Observaciones al proyecto...», pág. 9.

⁶⁵ *Ibidem*, pág. 12.

⁶⁶ *Ibidem*, pág. 14. Según las compañías, el capital real del concesionario debe establecerse no como «la diferencia entre el valor real del establecimiento y el valor de emisión de las obligaciones en circulación, sino la diferencia entre dicho valor real y el capital obtenido mediante la emisión de obligaciones, cuyos servicios de intereses y amortización estén atendidos por los rendimientos de las tarifas». *Ibidem*, págs. 13-14. Como fácilmente puede deducirse, la diferencia entre ambos conceptos de capital real se debe al quebranto de emisión de las obligaciones. Sobre esta cuestión, las compañías hacen referencia a «todas aquellas obligaciones que antiguamente se emitieron con interés del 3 por 100, y que sólo proporcionaron, como consecuencia de este pequeño interés, la mitad aproximadamente de su valor nominal como valor de emisión, mientras que su amortización supone íntegramente dicho valor nominal». *Ibidem*, pág. 13. De la intervención de Flores de Lemus en esta cuestión se habla más adelante.

⁶⁷ *Ibidem*, págs. 17-18. La cursiva corresponde al subrayado del original.

no llevadera carga sobre las finanzas públicas, «con la agravante de anular de este modo en absoluto el crédito financiero de las compañías»⁶⁸.

II.4. Contestación de Gil Clemente al escrito de las compañías ferroviarias

Estas observaciones de las compañías ferroviarias son objeto de una inmediata y dura réplica por parte del autor del proyecto, que está fechada el 8 de enero de 1924⁶⁹. En ella Gil Clemente afirma que en el escrito de las empresas «se aprecia única y exclusivamente una protesta, más natural que enérgica, airada en alguna parte, contra todo cuanto representa previsión del fin de la vida legal, de dichas empresas»⁷⁰. Añade que «las compañías no combaten, razonadamente, mi proyecto de Nuevo Régimen Ferroviario» y que «lo que defienden es *vivir*, no su *vida legal*, la que le dan las concesiones, *sino más allá de las concesiones*. Las compañías quieren que el Estado las auxilie, pero no quieren en forma alguna que el Estado *realice* los derechos que tiene por las concesiones, *precisamente para que pueda prepararse el Estado* y afrontar, con tiempo, el problema que tiene que resolver al llegar las reversiones. *Las compañías quieren perdurar con las explotaciones* (...). Este esencial objetivo de las compañías, no siempre al descubierto en sus observaciones, es lo que realmente se ventila en el referido escrito; es una *cuestión de hegemonía ferroviaria*, no un problema ferroviario; hay que decirlo con toda claridad»⁷¹. En su opinión, «las empresas defienden sus intereses, con una inteligencia, una fuerza y una autoridad, insuperables» y, gracias a eso, «han conseguido ventajas verdaderamente de gran consideración, quizá muy discutibles»⁷². Pero no hay que olvidar en ningún momento que «los intereses de las empresas no son los del Estado», por lo que «es también indispensable que el Estado esté en todo momento preparado para defender los suyos»⁷³.

⁶⁸ *Ibidem*, pág. 19. En esta cuestión, las compañías insisten en el argumento principal que ya habían esgrimido los bancos en su escrito a Primo de Rivera, ya citado.

⁶⁹ Véase GIL CLEMENTE (1924). En los párrafos que se transcriben de este folleto en las páginas siguientes se respeta siempre la puntuación original, a pesar del uso excesivo de comas por parte de su autor, así como el empleo de letras mayúsculas. Ortúñez se refiere a la «agria contrarréplica de Gil Clemente, quien mezclaba en sus argumentos verdades con inexactitudes, y quien manifestó tomar la palabra a las empresas de que preferirían seguir con el régimen legal de sus actuales concesiones antes de entrar en el nuevo régimen. Sabía que las empresas estaban completamente atrapadas por las necesidades de fondos y los plazos de concesión de las líneas». Véase ORTÚÑEZ (1999a) pág. 194.

⁷⁰ GIL CLEMENTE (1924), pág. 1.

⁷¹ GIL CLEMENTE (1924), pág. 4. Cursivas en el original.

⁷² GIL CLEMENTE (1924), págs. 4-5. Entre estas ventajas cita las siguientes: la electrificación de la rampa de Pajares, «que se está realizando con fondos del Estado»; los anticipos para material móvil y tractor, que «deben pagarlos en veinte años y con un 5 por 100 de interés anual»; para aumentos de personal «actualmente reciben las empresas del Estado, próximamente 100 millones anuales (...), que se han aplicado, en parte, para subir sueldos, no sólo a los obreros, sino a todos los altos empleados y a los Consejos de Administración españoles y extranjeros, y se han repartido dividendos y se han hecho reservas a la par que las empresas percibían esos anticipos»; por último, el 15 por 100 de aumento de tarifas fue aplicado no sólo a las vigentes en diciembre de 1918, «sino a otras diversas, y con posterioridad han tenido que hacerse reintegros de dichas percepciones indebidas». GIL CLEMENTE (1924), pág. 5.

⁷³ GIL CLEMENTE (1924), págs. 5-6.

Contestando a la primera crítica de las compañías sobre la «explotación estatista» de los ferrocarriles, Gil Clemente afirma que «no hay tal explotación estatista», porque en el régimen propuesto «no es el Estado el que inspecciona y asume una alta dirección; es el *Consejo Superior de Ferrocarriles*, en el que existen proporcionadas representaciones de las empresas, de los usuarios, del Estado, y, hasta de los obreros y agentes ferroviarios (...). Consejo que no tiene en absoluto, ni una más, de las atribuciones que tenía el Consejo incluido en el proyecto discutido en el Parlamento el año 1922».

Por tanto, en su opinión, «las ingerencias [*sic*] del Estado, en las empresas, son exactamente las mismas que se proponían en el llamado, vulgarmente, “Proyecto Maura”, y las mismas a las que tiene derecho el Estado, por las propias actuales concesiones, mucho más si *antes* el Estado ha tenido ingerencias [*sic*] concediendo auxilios y anticipos a los que no estaba obligado por las concesiones; pues sería verdaderamente enorme que el Estado concediese tarifas extraordinarias, anticipos y garantías diversas y no pudiera intervenir las empresas»⁷⁴. A lo que añade: «No veo diferencia grande, en relación con las empresas, (...) con el “Proyecto Maura”, ni existe tampoco estatismo alguno (...). Es verdad que en el proyecto de Nuevo Régimen no se admite *comunidad* con las empresas. Hemos creído que la *comunidad* no encuadraba bien con la misión del Estado. El concepto jurídico que se propone es el de convenios, pero se ha tenido especialísimo cuidado, que esta forma jurídica (...) no implique para las empresas, *sino ventajas*, al comparar el Proyecto con sus análogos anteriores»⁷⁵.

En respuesta a otra crítica, dice que «no tienen por qué preocuparse las empresas de que se comprometa el crédito del Estado, por tener el Estado que procurarse, por sí, el dinero que necesite para obras en las redes actuales». En primer lugar, porque «las empresas, en general, no pueden obtener dinero para dichos fines (...). Las empresas, que han necesitado muchos millones, en subvenciones no reintegrables, en protecciones indirectas (franquicias de aduanas), en aumentos excepcionales de tarifas, en anticipos para personal, para material y para obras, y que no les es posible ni siquiera *la vida sin la intervención del Estado, la vida de la explotación* (no ya la ejecución de las obras) (...) no son las entidades más apropiadas para obtener el dinero». Y, en segundo lugar, el dinero que tiene que pedir el Estado «se compensará en parte con la garantía de las mismas inversiones, y, además, la Caja Ferroviaria del Estado que se crea por la base quinta, será más que suficiente a compensar, por sí sola, los capitales que proponemos se inviertan desde luego con urgencia en las redes actuales»⁷⁶. Por otra parte, pone de relieve que «lo que conviene al país es robustecer las

⁷⁴ GIL CLEMENTE (1924), págs. 12-13. Cursivas en el original.

⁷⁵ GIL CLEMENTE (1924), pág. 14. Cursivas en el original.

⁷⁶ GIL CLEMENTE (1924), pág. 15. Cursivas en el original. En efecto, en la Base 5^a, que lleva por título «Obtención de los capitales necesarios para el establecimiento de este régimen», se dice: «Todos estos fondos constituirán la Caja Ferroviaria del Estado y ésta se aplicará con absoluta preferencia a compensar pérdidas del

instalaciones, los ferrocarriles, no las empresas; lo que conviene es mejorar *las instalaciones*, aumentar el material fijo y móvil en general, y es seguro que por este medio, al robustecer todo lo expresado, *aumentará el crédito de las explotaciones de los ferrocarriles, valdrán más*, seguramente, y eso es lo importante»⁷⁷. Concluye su argumentación afirmando que «con lo expuesto, creo demostrado, que si el Estado no puede obtener dinero, mucho menos podrán hacerlo los concesionarios»⁷⁸.

Pero en todo este asunto Gil Clemente cree adivinar oscuras maniobras de las empresas. Por ello, ruega a sus superiores «que se fijen, en esta verdadera *manía* de los concesionarios, *de tratar de demostrar*, en todo momento, que deben *ser ellos* los que deben buscar el dinero para las obras; es una obsesión; obsesión que no tiene explicación, como no sea *la de obtener un medio indirecto* de conseguir en su día la prórroga de las concesiones; pues el problema no tiene importancia alguna en relación con el problema ferroviario; el dinero debe obtenerlo (desde el punto de vista del Estado) el que lo obtenga más barato. (...) hay que atenerse a la realidad, y a *prevenir una posible maniobra, para prorrogar las concesiones, que no deben gravarse sin motivo*»⁷⁹.

El citado militar reconoce que «el abordar el problema de la estructuración ha sido, indudablemente, uno de los principales motivos, del desagrado, que ha producido en las compañías, el Proyecto de Nuevo Régimen Ferroviario. Pero estoy seguro, que en su fuero interno, comprenden perfectamente los directores e ingenieros de las empresas que este problema tiene que resolverse, ya, con urgencia, por el Estado, y que es esencial para la implantación de un Nuevo Régimen Ferroviario»⁸⁰. En efecto, para este militar la estructuración es «una base esencial de la política ferroviaria del Estado»⁸¹ y constituye «un verdadero acierto»⁸².

Estado o a completar a éste los ingresos que obtenga hasta que lleguen a los que corresponda por intereses y amortización de su capital».

⁷⁷ GIL CLEMENTE (1924), pág. 16. *Cursivas en el original.* Las dos primeras frases del párrafo transcrito las cita Artola en la nota al pie de la página 424 de la obra citada, pero sin indicar la fuente de donde se toman. Sorprende que tanto este autor, como más tarde Comín y otros, no hagan ninguna referencia a esta refutación de Gil Clemente. En cambio, en la obra de Norte y MZA existe una alusión expresa: «A estas observaciones elevadas por las compañías al Consejo Superior Ferroviario, formuló (...) una contrarréplica el teniente coronel antes citado, que redactó el proyecto discutido, la cual fue publicada en un folleto y repartida, no comentándola aquí para no eternizarnos en esta cuestión». Véase *COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES...* (1932), pág. 54. Se hace también otra alusión en la pág. 51.

⁷⁸ GIL CLEMENTE (1924), pág. 17.

⁷⁹ GIL CLEMENTE (1924), pág. 17. *Cursivas en el original.*

⁸⁰ GIL CLEMENTE (1924), págs. 35-36. Gil Clemente añade: «Claro está que el informante hubiese preferido que pudiese resolverse, desde luego, el problema de la Estructuración, en forma conveniente y armónica para todas las empresas, pero la imposibilidad de que subsistan para dicho fin todas las empresas actuales, y la mayor imposibilidad, todavía, de estructurar convenientemente en armonía con los intereses privados, una red o conjunto de determinadas concesiones, que enlazan la Coruña con Barcelona y Valencia, ha impuesto el que se piense en una solución de Estructuración, que armonice, *todo lo posible la actual situación*, con las imprescindibles necesidades del Estado en relación con el asunto». *Ibidem*, pág. 36. *Cursivas en el original.*

⁸¹ GIL CLEMENTE (1924), pág. 38.

⁸² Dice que la estructuración fue propuesta por el ingeniero de Caminos Pérez Conesa y aceptada por el Estado Mayor Central. Véase el Acta, bases y plano, redactados por una comisión mixta de Guerra y Fomento,

Por la importancia de esta cuestión, se solicita el informe del Consejo Superior Ferroviario, pero Gil Clemente considera que la propuesta de este organismo «es una equivocación, sólo explicable por la precipitación con que redactó su trabajo»⁸³. Por ello, no duda «en consignar un criterio totalmente opuesto» al de dicho Consejo, «pues jamás debe concederse a una sola entidad privada la explotación de los ferrocarriles, porque se constituiría dentro del Estado un poder que hasta pudiera implicar peligro para la nación»⁸⁴. Ahora bien, por respeto al Consejo, decide no proponer en el proyecto una «solución concreta de estructuración, dejándolo a resolución del gobierno en un plazo de dos meses, pero después de estudiado durante seis meses por el Nuevo Consejo Superior de Ferrocarriles»⁸⁵.

Con relación a las críticas a la fijación de las tarifas, el autor del proyecto responde que «no se gravan las tarifas, como dicen las empresas, porque en el apartado C de la base decimoquinta, sólo se computan las obligaciones y cargas existentes, porque una obligación o carga ya amortizada, no es ni obligación ni carga; y el proyecto no dice nada de lo que dicen las empresas». Por tanto, «no existe nada de esa duplicidad de remuneración, de que hablan las empresas, por confusión, sin duda, debida a poco estudio del proyecto»⁸⁶.

Por otra parte, Gil Clemente dice que el argumento utilizado por las empresas al hacer alusión al Proyecto de Ordenación Ferroviaria «no tiene valor alguno», porque «no es igual lo propuesto ahora, a lo propuesto en el referido Proyecto». A lo que se permite añadir que «no varió en nada el Proyecto de Ordenación Ferroviaria, en relación con el asunto, ni al ir al Senado, ni en el Senado, ni en el Congreso, según puede comprobarse en los *Diarios de Sesiones*»⁸⁷.

formada por Gregorio Pérez Conesa, Félix Angosto y Celedonio de la Iglesia, proponiendo un plan de estructuración de las líneas férreas en *PROYECTO DE REAL DECRETO* (1923), págs. 3-9.

⁸³ *FUNDAMENTOS DEL PROYECTO* (1924), pág. 74. El informe del Consejo, fechado el 13 de diciembre de 1923, es muy crítico con el proyecto de estructuración de las líneas y concluye afirmando que «es prematuro», que conviene que «la explotación de las líneas de vía ancha sea independiente de las de vía estrecha», que «en el supuesto de que hubiese tenido lugar la reversión de todas las líneas de ancho normal, es preferible a su división en las tres líneas independientes señaladas en el plano, su explotación formando una red única» y, por último, que «el Estado debe facilitar las fusiones voluntarias de las compañías concesionarias por cuantos medios se crean oportunos y, singularmente, por la exención de impuestos y derechos que gravan tales operaciones, tendiéndose de este modo a la constitución de grandes redes que habrán de proporcionar, en parte muy principal, las ventajas que se obtendrán con la explotación de la red única, de las que serían base». Véase el «Informe del Consejo Superior Ferroviario...», ya citado, págs. 25-26. Como se ha señalado antes, las compañías ferroviarias estaban de acuerdo con esta propuesta del Consejo.

⁸⁴ *FUNDAMENTOS DEL PROYECTO* (1924), pág. 73.

⁸⁵ GIL CLEMENTE (1924), págs. 37-38. Gil Clemente vuelve a insistir en esta cuestión en el escrito «Algunas consideraciones a favor del plan general de estructuración», fechado el 15 de diciembre de 1923, incluido en *PROYECTO DE REAL DECRETO* (1923), págs. 27-42.

⁸⁶ GIL CLEMENTE (1924), págs. 44-45.

⁸⁷ Como se verá en otro trabajo, las compañías no hablan por hablar, pues habían conseguido que se introdujeran cambios importantes en el proyecto Argüelles a su paso por el Congreso de los Diputados. *Cursivas* en el original.

De forma rotunda, concluye diciendo que «lo que quieren las empresas, en pocas palabras, son dos cosas: 1º. No reintegrar al Estado lo que éste ha dado indirectamente para amortización de cargas, *con su capital y con sus excesos de tarifas*; y 2º. Que las cargas *no se amorticen cuando se amortizan realmente, sino por series*, (claro está que porque a ellas les conviene). Y para pedir eso, se exponen una serie de razonamientos, que demuestran exceso de inteligencia, pero que no es posible convenzan a nadie, que esté bien enterado de la cuestión»⁸⁸.

Respecto a las críticas de las compañías relativas al rescate de las concesiones por parte del Estado, el teniente coronel dice que «no es posible realizar un rescate con más justicia, y con más criterio de equidad y de exactitud» que el previsto en el proyecto. En él «se llega hasta a aceptar las peritaciones legales corrientes para las expropiaciones, si no se llega a un acuerdo previo con las empresas, para determinar el valor de la anualidad que se *expropia*, y, en cuanto al número de anualidades, se *determina matemáticamente, de un modo indudable*. No caben mayores garantías»⁸⁹.

Por último, en relación con la emisión de una Deuda especial ferroviaria, el citado militar responde que «vuelven otra vez las empresas, a tratar de demostrar, que deben ser ellas por sí, las que deben obtener el dinero para las obras en sus redes», una pretensión que califica de «disparatada». Añade que, tras haber «estudiado perfectamente la situación de las empresas», se puede afirmar que «les es absolutamente imposible, en general, obtener dinero en las cantidades necesarias, en condiciones aceptables, dentro de los plazos de las concesiones, y repetiré, nuevamente, porque me obligan a ello, que lo que se persigue no es la obtención de dinero, sino la autorización *para obtenerlo a mayor plazo que el de las concesiones*, a fin de obtener *argumentos para prorrogar los usufructos de las concesiones (...)*. No se concibe ese empeño sin fundamento, pues nadie puede pretender emitir empréstitos, sin crédito financiero suficiente; *como no sea para realizar un negocio de Banca con el auxilio del Estado, para prorrogar las concesiones, o para ambas cosas a la vez, y sería gravísimo que cualquiera de dichas suposiciones, que no admito ni pueden admitirse, tuviera realidad*»⁹⁰.

Tras esta exposición, el autor del proyecto considera que las observaciones hechas por las compañías han quedado «ampliamente refutadas con argumentos, a mi juicio, casi axiomáticos»⁹¹. Pero debe recordarse que las empresas habían presentado también, con su escrito de 4 de enero de 1924, unas bases para que el Consejo Superior Ferroviario desarrollara un proyecto de nuevo régimen ferroviario en un plazo de tres meses, para el que proponían, a su vez, un régimen provisional⁹². El contenido de esas bases lo resume Gil Clemente en los términos siguientes, sin poder evitar añadir sus propios comentarios:

⁸⁸ GIL CLEMENTE (1924), pág. 58. Cursivas en el original.

⁸⁹ GIL CLEMENTE (1924), pág. 68. Cursivas en el original.

⁹⁰ GIL CLEMENTE (1924), págs. 71-72. Cursivas en el original.

⁹¹ GIL CLEMENTE (1924), pág. 80.

⁹² Se ha hecho referencia a esta cuestión en la nota 55.

- «1º. Nada de rescates por el gobierno. La estructuración la harán las compañías por fusiones, conforme a las compañías convenga, y libres de impuestos para dicha finalidad.
- 2º. Emisión de obligaciones por las compañías con amortización a mayor plazo que las reversiones, con el peligro que puede suponerse.
- 3º. Garantizar a toda costa y por todo medio, a las empresas, aun con los productos de la emisión de obligaciones, el promedio de los productos líquidos de los años 1909-1913, verdaderamente excepcionales en la marcha económica de las compañías. Pero como puede haber compañías que no consideren suficientes esos productos, garantizarles por los mismos medios, *a toda costa*, el interés legal del capital –no se dice qué capital–. Y para aquellas compañías que no puedan obtener productos líquidos, ni por los expresados medios, ni con los medios indirectos del gobierno, los anticipos necesarios»⁹³.

Respecto al régimen provisional propuesto por las empresas, el militar dice que lo que éstas pretenden es «seguir percibiendo lo mismo que ahora perciben, sin más variación que realizarlo por las tarifas en toda su totalidad, porque, indudablemente, opinan las compañías, que nada ha variado desde 1918 hasta la fecha»⁹⁴.

Por último, Gil Clemente culmina su prolija y vehemente refutación con este comentario final: «Era mi intención terminar este trabajo con algunas consideraciones que fueran un resumen de todo lo expresado, para prevenir a la Superioridad contra posibles egoísmos de las empresas. Pero existen tales atrevimientos en las bases anteriores, y en el régimen provisional de la compañía, y se consignan con tal claridad, en dichos documentos, pretensiones tan inadmisibles, que renuncio al mencionado final de mi trabajo. El final y resumen más elocuente y la mejor defensa del Proyecto de Nuevo Régimen Ferroviario, que ha presentado el que suscribe, *son las anteriores bases y régimen provisional que proponen las empresas*»⁹⁵.

II.5. Negociación con las compañías ferroviarias y presentación del «Proyecto Mayandía»

De todo lo expuesto se deduce claramente que el proyecto de Gil Clemente no les ha gustado nada a las grandes compañías ferroviarias. Pero su rechazo al mismo aumenta todavía más al ver el ardor y el apasionamiento con el que lo defiende su

⁹³ GIL CLEMENTE (1924), págs. 88-89. Los caracteres en que están impresos estos tres puntos son de mayor tamaño y, además, van en letra negrita, con la finalidad de destacar su contenido. Cursivas en el original.

⁹⁴ GIL CLEMENTE (1924), pág. 90. Cursivas en el original. Este párrafo figura también en negrita y con caracteres mayores.

⁹⁵ GIL CLEMENTE (1924), pág. 90. Cursivas en el original. A continuación, figuran el lugar y la fecha del escrito, Madrid, 8 de enero de 1924, y la firma de su autor, el teniente coronel de Ingenieros Julián Gil Clemente.

autor. En este contexto, según una noticia que facilita Ortúñez, el vizconde de Escoriaza realiza una gestión, en nombre de Félix Boix, con el general Mayandía, del que debía ser gran amigo, con el fin de conseguir alguna información para las compañías ferroviarias, que están preocupadas por el silencio del gobierno. Añade Ortúñez que «Mayandía comunicó la intención que tenía el gobierno, en principio, de olvidarse del proyecto de ordenación ferroviaria y publicar un Real-Decreto que suprimiese el anticipo por doceavas partes a partir del 1º de febrero, aunque pensaban comunicar esto a algunos representantes de las compañías, ofreciéndoles una doble opción, por un lado dejar de lado el proyecto de ordenación y suprimir el anticipo y por otro que las compañías se mostraran conformes con el proyecto de Gil Clemente con algunas modificaciones y entonces se publicaría el proyecto de ordenación conservando el anticipo ligeramente deducido. También les fue manifestado que Primo y los demás generales no entendían nada del proyecto, “no disimulan que les importa un rábano, pero dicen que tienen necesidad de dar una solución en estos días y la dan” (...). Si admitimos la verdad de cuanto se dice –concluye Ortúñez– deberíamos pensar que las compañías no aceptaron la propuesta de aprobar el proyecto de Gil Clemente, quizá confiando en la pronta desaparición del régimen, basados en lo inadmisibile que, en ese momento, era para ellas –las grandes– el hecho de que fuese el Estado quien facilitase los capitales necesarios para mejoras, adquisiciones, etc.»⁹⁶.

Pues bien, de acuerdo con la documentación disponible, no parece defendible esta interpretación de Ortúñez. Por el contrario, se tiene constancia de que Mayandía hace saber a las empresas que está dispuesto a realizar algunos cambios importantes en aquellos puntos del proyecto inicial de Gil Clemente que han suscitado un mayor rechazo por su parte. Ante esta nueva situación, las compañías se muestran de acuerdo en aceptar –aunque sólo sea como un mal menor– dicho proyecto si se hacen las modificaciones prometidas. Esta diferente versión de los hechos respecto a la de Ortúñez se fundamenta en un escrito que Mayandía entrega a las compañías⁹⁷. En este documento se contiene una relación muy precisa de los principales cambios que ha hecho en el proyecto inicial, que afectan a las cuestiones siguientes:

«1ª. En la estructuración no se marca plazo al Consejo Superior para formular la propuesta⁹⁸.

⁹⁶ ORTÚÑEZ (1999a), págs. 197-198.

⁹⁷ Se trata de una hoja mecanografiada con el título «Modificaciones introducidas en el primitivo proyecto». Al final de la misma, y escrito a lápiz, figura lo siguiente: «Entregada por el Sr. Mayandía al Sr. Viciano (fines de enero 1924). Son las modificaciones introducidas por Mayandía en el proyecto Gil Clemente». José Viciano es un colaborador de Eduardo Maristany en la Dirección general de MZA. Puede consultarse en AFFE, S/126/263. Sorprende que Ortúñez, que utiliza ampliamente la documentación de este archivo y que cita esta misma carpeta al hablar del proyecto Gil Clemente (véase la página 193), no haga uso de este importante documento.

⁹⁸ En efecto, en la base 1ª del proyecto Mayandía se dice simplemente que el Consejo «propondrá al gobierno el plan de Estructuración que ha de tomarse como base esencial de la gestión ferroviaria». Con ello, se alte-

- 2ª. Se suprime la cuenta de cargas amortizadas y para la evaluación del capital real, se acepta la enmienda presentada por el Sr. Flores de Lemus en el Congreso y que las compañías, han puesto en el pliego de observaciones⁹⁹.
- 3ª. No se descuentan del valor del establecimiento las subvenciones a fondo perdido dadas por el Estado¹⁰⁰.
- 4ª. La reducción que el Consejo Superior queda facultado para hacer en el interés y amortización del capital del Estado en los primeros años para el cálculo de tarifas, no afecta para nada al correspondiente de las empresas¹⁰¹.
- 5ª. En el proyecto no se incluye ningún plan de obras determinado que se encargará de formularlo el Consejo Superior¹⁰².

ra lo previsto en la base 3ª del proyecto Gil Clemente que afirma que dicho Consejo, «dentro del plazo de seis meses, propondrá el plan de estructuración [sic] que ha de tomarse...»; y de nuevo, en la base 8ª, al regular las atribuciones del Consejo, señala en primer lugar la de «proponer dentro del plazo de seis meses el plan general de estructuración [sic] a que se hace referencia en las bases anteriores».

⁹⁹ Como ya se ha visto, la inclusión de esta cuenta era una de las principales razones de la oposición de las compañías al proyecto inicial. En su base 18ª decía que «el coste de las amortizaciones efectuadas (...) se anotaré en cuenta especial de *obligaciones y cargas amortizadas*, y se imputará proporcionalmente al *capital de Estado* y al *capital real* del concesionario en las cuentas correspondientes». Pues bien, en el proyecto Mayandía se ha eliminado por completo toda referencia a dicha cuenta. Las cursivas corresponden al subrayado del original, del que se respeta la puntuación. La referencia a la enmienda presentada por Flores de Lemus se contiene en la página 14 de las «Observaciones al proyecto...» que presentan las compañías, como ya ha quedado indicado.

¹⁰⁰ En la base 14ª del proyecto primitivo se indica que «de la suma de los valores expresados [para determinar el valor real del establecimiento del concesionario] se deducirá el importe de todas las subvenciones, auxilios y anticipos del Estado no reintegrados y que no puedan considerarse como obligaciones o cargas a amortizar». Por el contrario, en la base 8ª del proyecto Mayandía se dice sólo que «la suma de los valores expresados constituirá el valor real del establecimiento». Debe señalarse que las compañías habían criticado ya esta cláusula del proyecto Gil Clemente diciendo que, «al comparar el nuevo proyecto con el de Ordenación ferroviaria discutido a mediados de 1922 en el Parlamento (...), se observa la importante innovación de descontar del capital real del concesionario las subvenciones otorgadas a fondo perdido por el Estado y otras corporaciones o entidades, subvenciones sin las cuales no se habrían construido muchos ferrocarriles, y que han proporcionado al Estado y seguirán proporcionándole beneficios tan pingües, que de hecho han de estimarse amortizadas a favor del concesionario estas especiales aportaciones». Véase «Observaciones al proyecto...», ya citado, pág. 8.

¹⁰¹ Puede comprobarse que en la base 9ª del proyecto del general se establece que, entre otros conceptos, las tarifas deben cubrir, «para el capital real del concesionario (...), el rendimiento que exactamente corresponde a dicho capital real, aplicando los mismos intereses y amortización que se acepten para el capital del Estado, con independencia de las reducciones que a éste establezca el Consejo Superior». Mientras que en el proyecto del teniente coronel se dice que al capital real del concesionario se aplican «los mismos intereses y amortización que se acepten, en definitiva, para el capital del Estado».

¹⁰² En la base 3ª del proyecto Gil Clemente se dice que «el material que se compre y las obras que se ejecuten, se explotarán en las líneas a que se destinen por las empresas concesionarias de las mismas, sujetándose a las reglas que dicte el Consejo Superior Ferroviario». A su vez, en la base 6ª se dispone que el Consejo «propondrá nuevos planes» para los años siguientes, así como «el plan financiero para la realización de obras y adquisiciones de material». En la base 1ª del proyecto Mayandía se dice que «el material que se adquiera y las obras de ampliación y mejora que se ejecuten, se explotarán (...) juntamente con las líneas a las cuales sean destinados o incorporados», con lo que desaparece la intromisión del Consejo. Sólo se contempla la posibilidad de que el Consejo, para salvaguardia de los intereses públicos, establezca unas normas, pero se añade que «en cuanto no se oponga a la observancia de estas normas, la gestión industrial de las empresas se desarrollará con autonomía». Más adelante, en la base 5ª se dice que «las Cortes o el gobierno aprobarán, en su caso, los planes de ejecución de obras de ampliación y mejora de las redes actuales (...), que ha de presentar por quinquenios el Consejo Superior de Ferrocarriles».

- 6^a. En el proyecto no se fija plazo de amortización de la emisión de Deuda Especial Ferroviaria, dejándolo al arbitrio del gobierno¹⁰³.
- 7^a. Las compañías podrán llevar a cabo las obras y contratos que excedan de 50.000 pesetas dando conocimiento *a posteriori* al Consejo Superior de Ferrocarriles¹⁰⁴.
- 8^a. Se suprime la Dirección General de Ferrocarriles¹⁰⁵.

Tras la introducción de estos cambios, que pretenden eliminar algunos de los puntos que las compañías consideran más perjudiciales para sus intereses, el general Mayandía da a conocer un nuevo proyecto de régimen ferroviario el 14 de enero de 1924¹⁰⁶ –en el que hace constar su condición de ponente– que se conoce como «Proyecto Mayandía»¹⁰⁷. Norte y MZA reconocen que, «en este último proyecto, se sua-

¹⁰³ En la base 23^a del proyecto inicial se afirma que «toda emisión de la “Deuda especial” se habrá de extinguir en el plazo máximo de setenta y cinco años». Por el contrario, en la base 14^a del nuevo proyecto se dice que «el gobierno acordará, a propuesta del ministro de Hacienda, la forma y, en su caso, el tipo de negociación, así como el plazo máximo en que habrá de extinguirse el producto de la emisión».

¹⁰⁴ De este modo se modifica lo previsto en la base 8^a del anterior proyecto, que dice que las empresas «darán cuenta» al Consejo «de los contratos de suministro cuando su importe exceda de 50.000 pesetas» y «de las obras que emprendan en sus líneas cuando su presupuesto pase de 50.000 pesetas». Mientras que en el nuevo proyecto sólo se dice que «las empresas concesionarias deberán dar conocimiento al Consejo, dentro de los plazos que éste determine», de los contratos y obras que superen la cantidad señalada.

¹⁰⁵ Esta entidad estaba prevista en la base 10^a del proyecto Gil Clemente, que lleva por título precisamente «Dirección General de Ferrocarriles». En ella se dice que «constituirán esta Dirección el Consejo Superior de Ferrocarriles con todos los organismos anejos al mismo, delegaciones eventuales, las actuales secciones de ferrocarriles, Jefaturas de estudios, Inspecciones técnicas y administrativas de ferrocarriles y Tribunales paritarios de ferrocarriles. Esta Dirección funcionará dentro del Ministerio de Fomento con arreglo a lo establecido en estas bases y estará encargada de la misma el Vice-Presidente del Consejo Superior Ferroviario con el título de Director General de Ferrocarriles. Todos los organismos citados dependerán del Director general de ferrocarriles y cumplimentarán los acuerdos del Consejo Superior por orden del Director general». Es curioso señalar que la creación de este organismo, que ahora se rechaza, tiene lugar un poco más tarde. En efecto, por R.D. de 25 de diciembre de 1925 (*Gaceta* del 27) se crea la ahora denominada Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías como «órgano de coordinación entre el ministro de Fomento y el Consejo Superior de Ferrocarriles; nexo y lazo de unión entre uno y otro, dará forma unas veces, llevará a su práctica ejecución otras, las iniciativas que el ministro y el Consejo puedan tener». Véase la «Exposición de motivos».

¹⁰⁶ La fecha en que se hace público este proyecto plantea un problema a la interpretación que aquí se defiende, pues es anterior a la entrega a las compañías de las modificaciones que hace Mayandía en el proyecto inicial. Sin embargo, existe una posible explicación: Mayandía se pone primero en contacto con las compañías para adelantarles verbalmente su postura. Y, ante la aceptación de éstas, hace público su nuevo proyecto, entregando posteriormente a las compañías el escrito en el que figuran las ocho principales modificaciones introducidas.

¹⁰⁷ El texto de este proyecto se publica en el folleto *PROYECTO DE NUEVO RÉGIMEN FERROVIARIO* [1924]. También puede consultarse en *COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES...* (1932), volumen II, anejo núm. 40, págs. 145-181, donde se reproduce íntegramente con el título «Proyecto de nuevo Régimen Ferroviario de 14 de enero de 1924 (Mayandía)». En las citas que se recogen aquí se utiliza esta edición. Antonio Mayandía Gómez (1860-1935) había sido promovido al empleo de general de brigada por R.D. de 5 de abril de 1922 (*Gaceta* del 6). Como anexo a este decreto figuran en detalle los «Servicios y circunstancias del coronel de ingenieros D. Antonio Mayandía y Gómez» que avalan su promoción. Por un nuevo decreto de la misma fecha se le nombra comandante general de ingenieros de la octava región. Por R.D. de 14 de septiembre de 1922 (*Gaceta* del 15) es nombrado comandante general de ingenieros de la quinta región. Al constituirse el Directorio Militar de Primo de Rivera, por R.D. de 15 de septiembre de 1923 (*Gaceta* del 16) es nombrado

vizaban algunos extremos del últimamente discutido, atendiendo en cierta medida las indicaciones de las compañías»¹⁰⁸. En el mismo sentido, el profesor Artola afirma que en este proyecto «las pretensiones dirigistas del gobierno se han suavizado con lo que el nuevo texto se parece más al de Maura»¹⁰⁹. El proyecto Mayandía se debate en el recién creado Consejo Superior de Ferrocarriles¹¹⁰ a partir de finales de febrero de

Vocal del mismo por la quinta región. Al cumplir la edad reglamentaria que establece la ley de 29 de junio de 1918, por R.D. de 16 de junio de 1924 (*Gaceta* del 17) cesa en su cargo de comandante general de la quinta región, pero un decreto de la misma fecha dispone que, «no obstante su pase a situación de primera reserva, continúe en el cargo de Vocal del Directorio Militar que desempeña». Por último, por R.D. de 18 de diciembre de 1925 (*Gaceta* del 19) el general Mayandía es nombrado presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles, cargo en el que permanece hasta que, por R.D. de 18 de junio de 1930 (*Gaceta* del 24), el ministro de Fomento Leopoldo Matos acepta su dimisión.

¹⁰⁸ COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES... (1932), pág. 54.

¹⁰⁹ ARTOLA (1978), pág. 425.

¹¹⁰ El Consejo Superior de Ferrocarriles (CSF) se crea por R.D. de 30 de enero de 1924 (*Gaceta* del 31), que está firmado por el Rey en Sevilla. Al nuevo organismo, según el artículo 1º, se le asigna como cometido general «regular e inspeccionar la gestión ferroviaria de las empresas». Pero entre sus funciones, «además de las determinadas en el Estatuto aprobado por Real orden de 27 de marzo de 1922», destacan como más importantes y urgentes las dos siguientes: primero, «informar acerca del proyecto presentado de nuevo Régimen Ferroviario, proponiendo razonadamente las soluciones que estime oportunas», para lo que se le da un plazo de un mes a partir de su constitución; y, a continuación, «implantar la organización del Régimen Ferroviario que definitivamente se adopte». El CSF está compuesto por un presidente y 17 vocales. El presidente nato es el subsecretario del Ministerio de Fomento y para sustituirlo habrá un vicepresidente nombrado entre los vocales pertenecientes a la delegación del Estado. De los 17 vocales, seis representan al Estado, otros seis a las compañías concesionarias, cuatro a los usuarios del ferrocarril y, por primera vez, uno a los obreros y agentes ferroviarios. El nombramiento de los vocales tiene lugar por R.D. de 14 de febrero de 1924 (*Gaceta* del 17) y el de los vocales suplentes por R.D. de 21 de febrero (*Gaceta* del 22). Entre los vocales en representación de los usuarios está Aniceto Sela Sampil, catedrático de la Universidad de Oviedo. A finales del año siguiente, por R.D. de 17 de diciembre de 1925 (*Gaceta* del 18) se procede a la reorganización del CSF. Por un lado, el presidente es nombrado libremente por el gobierno y el primero que se elige con este nuevo procedimiento es el general Mayandía. Por otro, el número de vocales se amplía a 25, de los cuales nueve más el presidente forman la delegación del Estado, diez vocales representan a las compañías, cinco a los usuarios y uno a los agentes y obreros. Para terminar esta referencia al CSF se desea recoger lo que se escribe sobre él en el libro citado de Comín y otros: «Este organismo tenía su origen en la Junta de Transporte creada por el Real Decreto de 30-VI-1920, que fue sustituida por el Consejo Superior Ferroviario, dependiente del Ministerio de Fomento. Estaba presidido por el propio ministro de Fomento e integrado por quince vocales. El Decreto Ley de 30 de enero de 1924 cambió su denominación a Consejo Superior de Ferrocarriles, y conservó su composición, funciones y organización, con la excepción de que fueron reducidos los representantes de las empresas concesionarias». Véase COMÍN, MARTÍN ACEÑA, MUÑOZ RUBIO y VIDAL OLIVARES (1998), pág. 293. Pues bien, este texto contiene algunas inexactitudes. Primero, el CSF no parece que tenga su origen en la Junta de Transporte, un organismo que no existe en esos años (en todo caso hay una Junta de Transportes Marítimos creada por R.O. de 3/3/1916). Poco después, por R.O. de 19/9/1916 se crean, «con carácter temporal y mientras duren las actuales circunstancias», unos Comités de Transportes por Ferrocarril que, por R.O. de 24/4/1917, pasan a integrarse en «un solo Comité de Transportes por Ferrocarril», que se encargará de ejercer «las funciones de intervención en los servicios de las empresas ferroviarias». Unos meses más tarde, por R.O. de 23/11/1917, se crea la Delegación Regia de Transportes por Ferrocarril. Por R.O. de 11/1/1919 se suprime el Comité de Transportes para hacer más eficaz la actuación de la Delegación Regia y por «la conveniencia de obtener la mayor economía». Una nueva R.O. de 19/4/1921, firmada por La Cierva, suprime también la Delegación Regia de Transportes y asume sus funciones la Dirección General de Obras Públicas. Poco después, Maestre «establece» la Delegación Regia de Transportes por R.O. de 24/11/1921 para «intervenir en la explotación de los ferrocarriles de servicio general y en la de los de uso público con cuantas facultades corresponden al Ministerio de Fomento». Los pasos siguientes ya se conocen: por R.D. de 15/3/1922 se crea el Consejo Superior Ferroviario y por R.D. (no por

1924. La discusión es larga y laboriosa, prolongándose hasta los últimos días de mayo. Durante este tiempo se incluyen nuevas enmiendas, muchas de ellas a propuesta de los delegados de las compañías, con lo que «puede afirmarse que, en su conjunto, se hizo más viable el proyecto»¹¹¹. Pero aquí no se pretende analizar esos cambios, sino sólo situar el contexto en el que Flores de Lemus redacta un informe sobre el Proyecto Mayandía, cuyo contenido será estudiado en un nuevo trabajo.

Bibliografía

- ARTOLA, M. (dir.) (1978): *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, 2 volúmenes.
- ARTOLA, M. (1978): «La acción del Estado», en ARTOLA, M. (dir.) (1978), 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.
- CARR, R. (1970): *España 1808-1939*, 2ª edición, Ariel, Esplugues de Llobregat (Barcelona).
- COMÍN, F.; MARTÍN ACEÑA, P.; MUÑOZ RUBIO, M. y VIDAL OLIVARES, J. (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Grupo Anaya, Madrid.

Decreto Ley, como se dice en el texto citado) de 30/1/1924 el CSF. En segundo lugar, no es exacto que en el decreto de creación del CSF se conserven la composición y funciones del Consejo anterior, ya que se modifica el número de vocales, que pasa de quince a diecisiete. Respecto a las funciones ya se ha dicho que el CSF asume las del Consejo aprobado por Argüelles y se le asignan otras nuevas. Por último, tampoco es cierto que tenga lugar una reducción en el número de representantes de las empresas concesionarias, ya que el decreto de 1924 mantiene los seis vocales de que ya disponían en el decreto de 1922.

¹¹¹ COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES... (1932), pág. 59. Ortúñez afirma que «no tiene demasiado interés que nos entretengamos con exceso en lo que fue la redacción de enmiendas a dicho proyecto, hasta llegar al que presentó ya el Consejo Superior de Ferrocarriles, como tal institución el 31 de mayo de 1924 (...). Cada base se convirtió en un punto sobre el que trabajar, precisar bien los términos –auténticas filigranas de redacción– y negociar». A continuación, se refiere a «los aspectos más conflictivos» del proyecto durante su discusión en el Consejo. Véase ORTÚÑEZ (1999a), pág. 200. De todos modos, una descripción detallada del proceso de discusión del proyecto y de las reformas acordadas en el Consejo puede verse en COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES... (1932), págs. 59-70. El texto aprobado por el Consejo lleva por título «Dictamen emitido por el Consejo Superior de Ferrocarriles respecto al proyecto de nuevo régimen ferroviario, en virtud de lo ordenado por el artículo 1º del Real Decreto de 30 de enero de 1924». Va firmado por el secretario, J. Sánchez Ferrer (la firma no está clara, por lo que quizá se trate de Aníbal Sánchez Ferrer, que es nombrado vocal del CSF en representación de los obreros y agentes ferroviarios a propuesta del Instituto de Reformas Sociales), con el Vº Bº del vicepresidente, Alberto Machimbarrena y Gogorza. Se ha utilizado la copia mecanografiada, formada por 61+2+5 págs., que se conservaba en la biblioteca del desaparecido Consejo Superior Bancario. Puede consultarse también en AFPE, S/136/303. Los vocales del CSF son nombrados por R. D. de 16 de febrero de 1924 (*Gaceta* del 17) y por un nuevo decreto de 21 de febrero (*Gaceta* del 22) se designa a los vocales suplentes.

- COMPANÍAS 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.
- 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.
- GIOL, V. (1902): *Tarifas de los ferrocarriles de España para transportes de grande y pequeña velocidad*, Heinrich y Cía., Barcelona.
- IZQUIERDO, R. (2000): *Cambó y su visión de la política ferroviaria (El inicio de un cambio)*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- MINISTERIO DE FOMENTO (1918): *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España, recopilados bajo la dirección del Excmo. Sr. D. Francisco de A. Cambó y Batlle, ministro de Fomento*, Artes Gráficas «Mateu», Madrid, volumen II.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940): *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario*, Madrid.
- MUÑOZ, J.; ROLDÁN, S. y SERRANO, A. (1978): «La vía nacionalista del capitalismo español (III). Documentación y selección de textos», *Cuadernos Económicos de ICE*, núms. 7-8, págs. 458-459.
- 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.
- OLARIAGA, L. (1921): “La política y los ferrocarriles. No admite aplazamientos la reforma ferroviaria”, *El Sol*, 13 noviembre.
- ORTÚÑEZ GOICOLEA, P. P. (1999a): *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.
- (1999b): «La configuración de la red nacional y las grandes compañías ferroviarias: Norte y MZA, 1913-1936», en MUÑOZ RUBIO, M.; SANZ FERNÁNDEZ, J. y VIDAL OLIVARES, J. (1999).
- PROYECTO DE NUEVO RÉGIMEN FERROVIARIO [1924], Gráficas Reunidas, Madrid.
- PROYECTO DE REAL DECRETO. *Nuevo régimen ferroviario. Algunos documentos relacionados con la estructuración* (1923), Gráficas Reunidas, Madrid.