

**UNA APROXIMACIÓN AL ESTUDIO DE LAS MEMORIAS Y LOS
BALANCES DE LAS ANTIGUAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS
ESPAÑOLAS: EL CASO DE LA COMPAÑÍA DE LOS
FERROCARRILES ANDALUCES (1877-1936)¹**

**APPROACH TO THE STUDY OF THE REPORTS AND BALANCE
SHEETS OF THE OLD SPANISH RAILWAY COMPANIES: THE
CASE OF THE ANDALUSIAN RAILWAY COMPANY (1877-1936)**

José Enrique Blasco

Domingo Cuéllar

José Luis Montoya

RESUMEN

Las memorias anuales de las compañías ferroviarias formaban parte de la información con las que los administradores presentaban los resultados de la compañía a los accionistas representados en las asambleas generales ordinarias. Aunque las memorias no tenían un carácter puramente contable, sí abundan en ellas datos relativos al estado económico y financiero de la sociedad en cuestión. Esta información era comentada y valorada a través de diferentes apartados en los que quedaba justificada la actuación de sus gestores y la toma de decisiones.

En el caso de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1936), la información aportada no variaba en exceso de lo que hacían otras compañías españolas del sector. Nos interesa conocer con detalle cuál era la estructura, contenidos y evolución de dos apartados fundamentales en la aportación de información contable de la empresa, que se encuentran dentro del epígrafe genérico de Anejos de la contabilidad y datos estadísticos: el Balance y la Cuenta de Explotación.

ABSTRACT

The annual reports of the railway companies were part of the accounts that administrators presented the results of the company to the shareholders represented at the ordinary general meetings. Although the reports did not have a purely accounting nature, there are abundant data on the financial

¹ a. Enviado/Submitted: 07-10-15

b. Aceptado/Accepted: 28-12-15

Una primera versión de este texto se presentó en el IX Encuentro de Trabajo sobre Historia de la Contabilidad, celebrado en Cartagena los días 17 y 18 de noviembre de 2014. Agradecemos los comentarios y sugerencias allí recibidos por parte de los asistentes al encuentro, así como las aportaciones realizadas por los dos evaluadores anónimos, cuya contribución ha permitido mejorar notablemente la versión final del este texto.

status of the company. This information was discussed and valued through different sections in which the actions from their managers and decision-making were justified.

In the case of the Andalusian Railway Company (1877-1936), the information provided did not vary in excess of what they did other Spanish companies in the sector. We want to know in detail what the structure, content and evolution of two key paragraphs in providing accounting information of the company, which are within the generic heading of Annexes accounting and statistical data: the Balance Sheet and Operating Account.

PALABRAS CLAVE:

Empresas ferroviarias, Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, Memoria anual, Balance contable, Cuenta de explotación.

KEY WORDS:

Railway Companies, Andalusian Railway Company, Annual Report, Balance Accounting, Exploitation Account.

1. Introducción

El análisis contable, como una técnica en la metodología de investigación útil para el estudio histórico de cualquier tipo de negocio, y la historia ferroviaria estaban llamados a encontrarse. Ambas disciplinas han vivido en paralelo, aunque no demasiado lejos entre sí. En el último decenio el acercamiento ha sido notable y se han registrado nuevas e interesantes publicaciones que han supuesto un provechoso encuentro entre el discurso histórico ferroviario y las herramientas analíticas de la contabilidad.

El sector del transporte ferroviario fue el primero en desarrollar las formas organizativas típicas de las grandes corporaciones que hoy conocemos, y que Chandler (1987) calificó como *big business*², la complejidad de su organización y el elevado porcentaje de costes fijos de su estructura. Así, en España, de las diez empresas más grandes a finales del siglo XIX, seis pertenecían al sector de transporte ferroviario, representando más del 71% del total de los activos (Carreras y Tafunell, 1993), las cuales presentaban un alto grado de dificultad en su gestión interna, sin precedentes históricos hasta ese momento, lo que obligó a las compañías ferroviarias a iniciar una búsqueda de nuevas estructuras de gestión empresarial (Vidal, 1996).

Era previsible ese encuentro. Y tal y como quedó refrendado en un reciente acto de la AECA, el estudio de la documentación empresarial (libros contables, libros de actas, memorias, balances, etc.) de las compañías de ferrocarriles constituye una importante fuente para el examen de la gestación de la contabilidad moderna en sus vertientes financieras y de costes³.

² *Pennsylvania Railroad*, en Estados Unidos, empleaba en 1890 a más de 110.000 trabajadores, situándose como la empresa de mayor tamaño del mundo (Vidal, 1996).

³ Acta de concesión del Premio Enrique Fernández Peña de Historia de la Contabilidad 2013, Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA), 12 de septiembre de 2013, <http://www.aeca1.org/premioefp/actapremio2013.pdf> [consultado 19-11-2015].

En esta tendencia, y con un carácter ciertamente pionero, encontramos el trabajo de Martínez-Vara y Villacorta (2009) donde se realiza un análisis parcial del sistema contable de la compañía MZA (Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante), en concreto del sistema de codificación de las cuentas de gastos originadas por el funcionamiento de los talleres. La principal conclusión es que la documentación analizada de la empresa ofrece una forma de codificación muy sistemática a través de unos registros contables, realizados según lo establecido en la documentación, con un alto grado de nivel informativo; sin embargo el sistema de simplificación no parece estar a la altura.

También en ese momento Villacorta (2009) estudiaba en una perspectiva comparada cómo se realizó la financiación del negocio ferroviario en Europa y Norteamérica. Las diferencias entre los modelos anglosajones (especialmente Estados Unidos y Gran Bretaña) y continentales son evidentes a partir de este estudio, quedando reflejada la estrecha relación entre los sistemas francés e hispano, derivado de la ascendencia financiera francesa de negocio en España.

En su trabajo sobre la amortización en el primer cuarto del siglo XX, Bentabol et al. (2011) concluyen que pese a la existencia ya en esa época de una abundante doctrina contable al respecto y de una inminente normalización fiscal, las empresas, como es el caso de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (en adelante, Norte), contabilizaron la depreciación según criterios claramente erráticos, por cuanto no se atisba un criterio uniforme aplicado a lo largo del periodo analizado, debiendo considerarse, además, que en algunos ejercicios la amortización de determinados elementos parece estar en función exclusiva de los resultados obtenidos y, por tanto, alejada del concepto de coste de explotación imputable a los ingresos del negocio ferroviario.

Por su parte, Montoya y Guzmán (2011a y b, y 2012) han estudiado con detalle la contabilidad de las empresas ferroviarias de vía ancha en España en el primer cuarto del siglo XX. Su principal conclusión es que la contabilidad de las compañías ferroviarias se adaptaba a las fases de concesión, construcción y explotación, valorando tanto el esfuerzo en materia contable realizado por las compañías, como la minuciosidad y precisión de los registros contables, no sin dejar de poner de manifiesto las inconsistencias conceptuales de las que la misma adolecía.

El propio Montoya (2011), en su tesis doctoral, analiza el rendimiento del ferrocarril español de vía ancha durante el primer cuarto del siglo XX (1900-1925) a través del examen de una muestra de compañías ferroviarias que en aquellos momentos representaba prácticamente el 97% del trazado de la red nacional. En cuanto al análisis de la evolución de los niveles de eficiencia y productividad de las distintas líneas explotadas por la compañía Norte a partir de la aplicación de la técnica de Análisis Envolvente de Datos (Data Envelopment Analysis, DEA), donde los resultados obtenidos muestran un elevado nivel de eficiencia.

En los interesantes trabajos de Santos, Fidalgo y Santos (2011a y b, 2012 y 2014) se incide en las interioridades de la contabilidad de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) en sus primeros veinte años de actividad (1856-1874), donde concluyen que la información reportada mejoró en términos de relevancia y fiabilidad a lo largo del periodo de análisis. Se muestra aquí la existencia de dos documentos contables, Cuenta de Establecimiento y Cuenta de Explotación, editados por la empresa con fines patrimonialistas y económicos respectivamente. En su análisis, estas autoras ya detectan la dificultad del estudio de las cuentas ferroviarias, con presencia de algunas evidencias de malas prácticas conceptualmente cuestionables: por un lado, el procedimiento incorrecto detectado en el reflejo contable de las subvenciones y, en consecuencia, la valoración de la inversión subvencionada; y por otro, el criterio de incorporación al patrimonio es el de coste de producción, pero en ningún caso se observa que se afronte un proceso de recuperación de la inversión y, por lo tanto, de renovación mediante el procedimiento de la amortización.

En territorio de la otra gran compañía ferroviaria, Norte, Rodríguez (2012) analiza la contabilidad de una empresa concesionaria de la construcción de un tramo de la línea de Madrid a Valladolid, entre El Escorial y Medina del Campo, entre 1857 y 1863. Su trabajo presenta un estudio exhaustivo de los libros contables de la sociedad concesionaria y los pleitos derivados de esta actividad.

El caso de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (en adelante, Andaluces) ha sido estudiado por Blasco, Cuéllar y Montoya (2014) donde se analizan las formas de financiación que aplicó a sus inmovilizados la compañía malagueña entre 1920 y 1930. En el marco de una empresa en crisis, se realiza un análisis de sus estados financieros a través del denominado Estado de Flujos Efectivos (EFE), que es aplicado por el método indirecto, el cual permite obtener una aproximación a los flujos de las actividades de explotación, inversión y financiación de la compañía. El periodo estudiado es una etapa de abundantes inversiones, cuyo origen presenta algunas dudas sobre si la empresa se financió con recursos propios o bien si la aportación de capitales públicos fue mayoritaria, como finalmente se demuestra en el trabajo, desmintiendo así lo recogido en los balances de la propia compañía.

Por último, Villacorta y Müller (2014) en el trabajo en el que tratan las “Primeras aproximaciones a la auditoría legal externa de cuentas en España: Comisiones Investigadoras de la contabilidad de Norte y MZA en 1923” concluyen que las revisiones de dicha comisión, tuvieron un papel estelar entre los incipientes esfuerzos de revisión de los estados contables, y podría ser considerada como la primera auditoría de cuentas de España; y además, que dicha revisión, fue más un instrumento político que de validación de la situación económica; no obstante, el nivel de calidad de la revisión -aun con deficiencias- se considera elevado para el momento en que se realizó.

En esta línea de prosecución de los estudios sobre contabilidad ferroviaria, este texto se plantea con el objetivo de estudiar la estructura de la información contable aparecida anualmente en las memorias de Andaluces. Para ello, en primer lugar haremos

una contextualización de esta documentación en el marco de las memorias anuales publicadas por las compañías ferroviarias españolas y la legislación que regulaba esta documentación. A continuación recogeremos las características y referencias principales que tenían las memorias presentadas por las empresas ferroviarias españolas que estuvieron activas durante el siglo XIX y la primera mitad del XX, hasta la nacionalización de 1941. Nuestro tercer epígrafe estará centrado en conocer la estructura de las memorias de Andaluces, lo que nos dará pie al siguiente apartado, donde estudiamos con más detalle la relación y descripción de la información que se contenía en los anejos contables y estadísticos de las memorias de la compañía malagueña. Por último, haremos un balance de lo estudiado, a modo de conclusiones.

2. Las memorias anuales de las compañías ferroviarias

La memoria anual de cualquier compañía, y de las ferroviarias en particular, formaba parte del conjunto de documentos con los que los administradores rendían cuentas a los accionistas representados en las asambleas generales ordinarias. Las memorias no tenían un carácter puramente contable aunque abundaran datos relativos al estado económico y financiero de la sociedad en cuestión, cuya información era comentada y valorada a través de diferentes apartados en los que quedaba justificada la actuación de sus gestores y la toma de decisiones.

Esto también resulta habitual en las memorias e informes de gestión que formulan hoy en día los consejos de administración, según lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas española⁴ (en la actualidad Ley de Sociedades de Capital), pero en realidad no difiere en exceso de cómo se confeccionaban las memorias a mediados del siglo XIX, en plena efervescencia capitalista, y de cuáles eran los contenidos e informaciones que se reproducían en estos documentos.

Si bien es cierto que la realización de la memoria anual no ha tenido una regulación explícita hasta el último tercio del siglo XX –algunos autores recuerdan el carácter “casero” que tuvo en algunos casos (Palencia-Lefler, 2008)-, pero está claro que a partir de la promulgación de las leyes sobre sociedades anónimas y de comercio decimonónicas se generalizó su uso y se produjo un cierto tipo de normalización de manera consuetudinaria.

En el caso de los ferrocarriles, su regulación se establecía a cuatro niveles: en primer lugar, el código de comercio en vigor (1829 y 1885); en segundo término, la aplicación de lo regulado en las leyes sobre el régimen jurídico de las sociedades anónimas (1848 y 1856); a continuación, por las referencias normativas de las leyes de ferrocarriles (1844, 1855 y 1877); y por último, por los estatutos que aprobaban y actualizaban las propias compañías ferroviarias (Santos, Fidalgo y Santos, 2014).

⁴ Un breve apunte sobre esto, Sanz (2000).

Así, y siguiendo el orden de procedimiento, la legislación en vigor regulaba la inscripción de la sociedad anónima en cuestión mediante una escritura de constitución, validada ante un notario, donde también se articulaban unos estatutos que debían someterse a la aprobación del Gobierno y ser publicados en la Gaceta de Madrid, donde debían figurar los datos básicos, razón social y socios fundadores. En estos términos es como quedó recogido en la ley de sociedades de 1856, en concreto en su artículo noveno⁵.

Con respecto a los estatutos de las empresas ferroviarias, documento que regulaba su funcionamiento interior, normalmente no se produjeron grandes variaciones a lo largo del siglo XIX y primeros años del XX; sólo en algunos casos a los pocos meses, por adiciones, se variaron ligeramente los fines de la sociedad o se hicieron modificaciones en su capital social y accionariado. Sí fueron mayores los cambios derivados de las reformas políticas de la década de 1920 con la creación del Estatuto Ferroviario, lo que provocó no pocas nuevas ediciones de estatutos de estas compañías.

En todo caso, los estatutos de las compañías ferroviarias también se parecían mucho los unos a los otros ya que respondían al modelo que se había transmitido de otras sociedades anónimas extranjeras, que en buena medida tutelaban en ese momento a las compañías españolas, prueba de ello es que se mantuvieron hasta la década de 1920 los comités en París o en Londres de estos negocios.

Normalmente, encontramos en su Título V, referido a la Junta General o Juntas Generales, como rezaba en algunos casos, que se incluían varios artículos que regulaban la presentación anual de cuentas y balances a los accionistas. En esta rendición de cuentas se hablaba de memoria y balance de la compañía. Por ejemplo, en el caso de Andaluces, sus estatutos originarios de 1877 en su artículo 39 del título V no hacían mención expresa de la memoria pero sí de la presentación de cuentas. Dos años después, en la reforma estatutaria ya se incluía en el artículo 37 la aprobación de la memoria y las cuentas de la sociedad, que también se recogió en la reforma de 1924, aunque quedó anotado en el artículo 35. En estos estatutos se hacía mención directa también a que los mismos se regían por el código de comercio de 1885, el cual todavía se encuentra en vigor, con las sucesivas actualizaciones que ha tenido⁶.

No hemos de olvidar que desde el primer momento las memorias anuales constituían un documento clave para la difusión del prestigio de la empresa, de ahí que fuera especialmente importante el modo de transmitir la información, ya que podía desalentar a nuevos inversores o difundir incertidumbre en los existentes⁷.

⁵ Gaceta de Madrid, 29 de enero de 1856.

⁶ El texto consolidado de dicho código se puede consultar en <https://www.boe.es/buscar/pdf/1885/BOE-A-1885-6627-consolidado.pdf> [consultado 19-11-2015].

⁷ Sobre la función de comunicación corporativa de las memorias anuales en la actualidad y algunas precisiones terminológicas, véase Palencia-Lefler (2008). Sobre las características de las memorias de las cuentas anuales en la España de la segunda mitad del siglo XX, véase Gabás (1990).

Quizá por eso en la presentación de estas memorias comenzaron a consolidar un formulismo o coletilla que hacía mención al imperativo legal que originaba estas memorias y que al comenzar el siglo XX ya estaba prácticamente generalizado en todas las compañías ferroviarias españolas⁸:

“... según establecen nuestros estatutos en su artículo (...) el Consejo de Administración tiene la honra de someter a vuestra aprobación las cuentas y Balance correspondiente al ejercicio...”.

Junto a esta fórmula se incorporó durante mucho tiempo la referencia de que la convocatoria había sido publicada en los medios oficiales habituales, como la Gaceta de Madrid o el *Journal officiel de République Française*, dada la mayoritaria presencia de inversores galos en estos negocios, y la existencia de comités propios en París.

Si bien, dicho esto, se da la paradoja de que precisamente las dos compañías ferroviarias más importantes en España, MZA y Norte, no utilizaron ninguno de estos formulismos hasta la década de 1880, cuando ambas ya sí comenzaron a utilizar en el arranque de sus memorias la entradilla de “Según nuestros estatutos...”.

En esa búsqueda de transmitir prestigio y seguridad, encontramos algunos casos, como el de *The Great Southern of Spain Railway* (que explotaba en el sureste español una red de 168 km de Lorca a Baza y al puerto de Águilas) que utilizó durante muchos años como presentación la siguiente frase:

“El Consejo de Administración presenta las cuentas debidamente visadas, correspondientes al año que terminó en 31 de diciembre ...”.

Esta afirmación quedaba corroborada en la propia memoria con la firma de los auditores y respondía más a las normas de la legislación británica, a la que no estaba obligada a responder, pero sí a justificar su inversión ante los accionistas y obligacionistas de las islas, de donde procedía la casi totalidad de sus inversores⁹.

Pero si alguna invocación a los socios resultaba singular era la que la realizaba la modesta Compañía del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca que iniciaba sus memorias del siguiente modo:

“Gratísima satisfacción nos procura el deber de reunirnos por precepto estatutario en Junta General, para daros cuenta del pasado ejercicio y someter a vuestra deliberación y acuerdo la gestión de este Consejo y el Balance cerrado el 31 de diciembre último”.

La identificación y análisis de la información desarrollada por las empresas en las memorias anuales ha sido ya apuntada por Santos et al. (2012) donde muestran una lógica inicial en la confección de estas memorias que dividía el documento en tres

⁸ Todas estas memorias se pueden consultar en la Biblioteca Ferroviaria del Museo del Ferrocarril de Madrid signatura A01, y en su catálogo en línea: <http://www.docutren.com/Biblioteca/index.asp>.

⁹ La presencia de empresas británicas en los ferrocarriles españoles ha sido estudiada en Cuéllar (2012b).

grandes apartados: notas introductorias, documentos justificativos contables y estadísticos, y acuerdos aprobados por la junta.

Esta lógica es la que se mantuvo, en una mirada general, en las memorias elaboradas por las antiguas compañías ferroviarias que operaron en España, como veremos a continuación, si bien el análisis en detalle muestra interesantes diferencias entre las distintas compañías estudiadas.

En primer lugar, hay que señalar que el apartado que denominamos “notas introductorias” está presente en prácticamente todas las memorias anuales y compañías consultadas. En realidad es un apartado sin epígrafe alguno, que inicia, tras la consabida entradilla, una explicación de los acontecimientos económicos y sociales de la empresa, incidiendo también de manera notable en el contexto histórico y político que afectaba a la explotación ferroviaria. Sí es interesante reseñar que ya al comenzar el siglo XX comienzan a introducirse índices de contenidos para orientar en la lectura a los accionistas. Hemos de pensar que algunas memorias pasaban del medio centenar de páginas.

Otra coincidencia habitual es el registro de los acuerdos tomados por parte de la junta general que afectaba tanto a la renovación o no de los cargos de consejeros, la toma de decisiones sobre las estrategias del negocio, el establecimiento del reparto del dividendo en su caso para los accionistas y la aprobación de las cuentas de la sociedad. También en estas resoluciones se puede seguir con cierta regularidad la evolución de importantes personajes políticos y empresariales que prestaran servicios en la empresa, a través de las referencias a sus nombramientos, ceses e incluso fallecimiento.

Entre estas dos partes esenciales de las memorias ferroviarias (presentación y acuerdos) se desarrollaba toda una variedad de contenidos que fue cambiando con el paso de los años, en algunos casos eliminándose, como fue el caso del detalle de la construcción de la vía, propia de los primeros años y de la fase expansiva, y en otros ampliándose, como podría ser la descripción de la evolución del material móvil, las relaciones con el Estado a través de las partidas registradas a cargo de anticipos y similares. También era frecuente la descripción y análisis de contenciosos importantes en los que se viere inmersa la empresa o las políticas previsión y beneficencia que tuvieran lugar.

Aunque sin duda, el mayor despliegue de información se daba para explicar la evolución de los tráficos, con todo tipo de detalles tanto en lo concerniente al volumen e ingresos como a los gastos derivados de dicha explotación. Por ejemplo, esta información cobró especial desarrollo con el inicio de la crisis del carbón ocasionada por la Primera Guerra Mundial que paralizó los fletes y elevó los precios considerablemente. El caudal informativo era tal que algunas compañías optaron por publicar de forma separada sus series estadísticas¹⁰.

¹⁰ Entre las más importantes, Norte tiene un corpus estadístico histórico realmente reseñable y ha contado con algunos estudios de análisis importantes, véase Gómez Mendoza (1984) y (1985). Por otro lado,

La información aportada en las memorias de diferentes compañías muestra la evolución de los contenidos de estos documentos (véanse cuadros 1 y 2). Hemos optado por comparar datos de las seis compañías ferroviarias más grandes en el panorama español, tomando como referencia la información recogida en el último cuarto del siglo XIX, una vez que ya estaban consolidados estos negocios, y en la década de 1920, cuando ya se había producido una transformación notable del sistema ferroviario español, derivado de la españolización de sus activos y también de la nueva organización que se había comenzado a desarrollar en la dictadura de Primo de Rivera.

Cuadro 1. Resumen de contenidos de las memorias anuales de las compañías ferroviarias españolas en el último cuarto del siglo XIX

MZA (1875)	Norte (1875)	Andaluces (1880)	MCP (1885)	MZOV (1875)	SUR (1890)
<i>Imprenta</i>	<i>Imprenta</i>	<i>Imprenta</i>	<i>Imprenta</i>	<i>Imprenta</i>	<i>Mecanografiada</i>
Presentación	Presentación	Presentación	Presentación	Presentación	Presentación
Cuentas de establecimiento y de explotación	Ingresos Tráficos Gastos Liquidación de cuentas	Cap. I Situación financiera	Situación financiera	Situación económica Acciones y obligaciones	
Tráficos		Cap. II Cuenta de la explotación	Resultados de la explotación Cuenta General de la Explotación	Explotación de la línea Medina a Zamora	
Material móvil Renovación de vía	Reclamaciones y contenciosos Establecimientos de prevención			Obras en la línea de Orense a Vigo	
Consejo de Admon Acuerdos de la Junta	Acuerdos de la Junta	Cap. III Fijación del dividendo	Nombramiento de administradores	Consejo Administrativo	Resoluciones
		Cap. IV Consejo de Admon. Resoluciones	Acuerdos de la Junta	Acuerdos	
Documentos Justificativos y Anejos Cuenta de Explotación Balance	Documentos Justificativos y Anejos Cuenta de Explotación Balance	Documentos Justificativos y Anejos Cuenta de Explotación Balance	Documentos Justificativos y Anejos Cuenta de Explotación Balance	Documentos Justificativos y Anejos Cuenta de Explotación Balance	Documentos Justificativos y Anejos Cuenta de Explotación Balance

Fuente: elaboración propia a partir de los datos recogidos en las Memorias anuales de las compañías ferroviarias señaladas y en los años indicados. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

MZA no publicó series estadísticas propias fuera de las contenidas en sus memorias. Andaluces sí lo hizo, véase Cuéllar y Sánchez Picón (coord.) (2008), volumen 1, anexos estadísticos.

La muestra está tomada en las memorias de 1875, excepto en los casos en los que la compañía todavía no estaba constituida.

Las memorias anuales analizadas coinciden en su estructura a grandes rasgos, en primer lugar se incluye bajo distintas denominaciones una memoria explicativa de las principales partidas contables y sus variaciones, junto con los comentarios acerca de la evolución al menos del último ejercicio y de los principales hechos acaecidos. Pese a que el contenido de dicha memoria en el fondo es muy parecido entre las compañías analizadas, sí se diferencian en la forma de presentación. En segundo lugar se recogen los acuerdos o resoluciones tomados en las Juntas Generales en las que se presentan las memorias anuales estudiadas. Y por último, otro gran bloque recoge los documentos justificativos y anejos, junto con los balances y cuentas de explotación.

Cuadro 2. Resumen de contenidos de las memorias anuales de las compañías ferroviarias en 1925

MZA	Norte	Andaluces	MCP	MZOV	SUR
<i>Imprenta</i>	<i>Imprenta</i>	<i>Imprenta</i>	<i>Imprenta</i>	<i>Imprenta</i>	<i>Imprenta</i>
Presentación y desarrollo de los temas más importantes mediante encabezados	Extensión de la red	Cuenta Resumen del ejercicio	Presentación	Presentación	Presentación
Cuenta de establecimiento y situación financiera	Resumen de cuentas de explotación	Resultados de explotación	Resultados de la explotación	Activo	
Cuenta de explotación		Beneficios obtenidos por el Tesoro	Distribución de los Productos	Pasivo	
Propiedades de la compañía	Situación general	Obras y Gastos de Primer Establecimiento	Inventario de material motor y móvil	Liquidación de Cargas y Productos	
Propuesta de liquidación del ejercicio	Intereses producidos por los valores Explotación de las minas Instituciones de previsión y de beneficencia Domiciliación de valores Impuestos			Productos del tráfico	
Consejo de Admon.	Consejo de Admon.	Resoluciones	Consejo de Admon.	Acuerdos	Resoluciones
Propuesta de Acuerdos	Resoluciones		Acuerdos		
Documentos Justificativos y	Documentos Justificativos y	Documentos Justificativos y	Documentos Justificativos y	Documentos Justificativos y	Documentos Justificativos y

MZA	Norte	Andaluces	MCP	MZOV	SUR
Anejos	Anejos	Anejos	Anejos	Anejos	Anejos
Cuenta de Explotación	Cuenta de Explotación	Cuenta de Explotación	Cuenta de Explotación	Cuenta de Explotación	Cuenta de Explotación
Balance	Balance	Balance	Balance	Balance	Balance

Fuente: elaboración propia a partir de los datos recogidos en las Memorias anuales de las compañías ferroviarias señaladas y en los años indicados. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Como hemos visto, las compañías ferroviarias elaboraban anualmente una memoria a través de la cual el Consejo de Administración informaba a los accionistas de la marcha del negocio. Este documento, que incluía como veremos a continuación la información contable básica para informar a propios y terceros, de forma similar a la información que presentan hoy las compañías a través de sus Cuentas anuales. Sin embargo actualmente la información se suministra por imperativo legal, mientras que en el caso que nos ocupa no era así, la memoria indicada que iba dirigida a los accionistas era una necesidad de la propia compañía.

Aunque todas las memorias tenían muchos puntos en común, como hemos visto en el epígrafe anterior, cada compañía trazaba su propia información según sus intereses para la difusión a los accionistas. De ahí que nos centremos a partir de ahora sólo en el caso de los contenidos de las memorias de Andaluces.

3. Estructura de las memorias de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

La información publicada por la compañía malagueña en sus memorias se puede clasificar *grosso modo* en cuatro apartados: la memoria propiamente dicha, las resoluciones de la junta general, los denominados anejos de contabilidad y datos estadísticos, y en ocasiones también se incluían informaciones complementarias relativas a la evolución de los tráficos.

En el caso de la memoria, se trataba de un extenso informe razonado en el que se explicaban las variaciones de los principales valores, sobre todo ingresos y gastos de la explotación, que servían de referencia para el análisis de la situación general de la empresa. Estos datos se argumentaban e iban acompañados de otros comentarios relativos a la explotación de las minas de su propiedad, las instituciones de previsión y beneficencia, el canje y adhesión de acciones y obligaciones, los impuestos ingresados en el Tesoro y los beneficios obtenidos por el Estado, o la liquidación del ejercicio.

Las resoluciones de la junta general servían de broche al contenido de la memoria y antecedían los anejos de contabilidad y datos estadísticos, los cuales tenían una extensión variable, y era donde se encontraba la documentación contable fundamental.

En primer lugar estaba el Balance, donde se detallaba la situación de la compañía al cierre del ejercicio, sería similar al Balance de Situación que hoy día se incluye en las Cuentas Anuales, en el que se mostraba de forma agregada para toda la

compañía el detalle de su estructura económica y financiera, anotando la primera en una hoja donde se planteaba el Activo y la segunda en otra, denominada Pasivo.

Ilustración 1. Estructura del Balance de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en 31 de diciembre de 1907

BALANCE de la Compañía de los FERROCARRILES ANDALUZZES en 31 de Diciembre de 1907.	
ACTIVO	
1.º Coste y material de las líneas explotadas.	
Línea de Sevilla-Jerez-Cádiz, incluso el ramal urbano de Jerez.	171 Kilo 33.301.718,41
— Utrera-Morón-Osuna.	94 » 9.422.269,80
— Osuna-La Baha.	38 » 2.195.038,21
— Jerez-Sanlúcar-Bosconia.	59 » 2.584.392,31
— Marchena-Córdoba.	92 » 12.166.415,95
— Córdoba-Málaga.	196 » 48.104.255,83
— Bahadía de Granada.	129 » 11.330.479,72
— Córdoba-Béznar.	72 » 10.047.925,78
— Puerto Real-Linares.	84 » 16.422.507,49
— Alentejo-Merida.	1.083 » 296.887.508,77
2.º Masa de la Compañía.	109.600 »
Deudores del capital.	306.987.508,77
— Hipoteca provincial de Sevilla.	711.982 »
— Comiti de Sanlúcar.	15.825,14
— Ayuntamiento de Marín.	2.459,26
Cartera — (Activas y obligaciones en cartera).	872.343,85
Obligaciones creadas para la liquidación del tercio de los capos 1903-1906. — (200 obligaciones no entregadas todavía).	94.500 »
Acciones a comprar por valor — (2.000 acciones).	1.025.000 »
Caja de las cuentas del Capital.	208.709.608,04
Acopios.	3.249.810,82
— Almacenes generales.	3.370.395,41
— Depósitos del servicio de Material y Tracción.	179.606,41
Deudores varios.	2.373.149,98
— Caja de Depósitos de Madrid (Banca).	304.800 »
— Cuentas administradas por transportes por los diversos Miembros.	863.473,30
— Deudores varios y recibos en suspenso.	1.965.217,58
Cartera de la Caja de Reservas.	727.858,94
Reservas y Cartera de la Caja para pensiones vitalicias.	1.706.803,24
Caja de la Compañía.	956.679,05
Banqueros.	3.037.145,44
Inversión de los fondos de la reserva para intereses.	88.865,35
Inversión de los fondos de la reserva para la amortización a la par. — (Art. 6.º del Estatuto).	2.909.464,21
Inversión de los fondos de la reserva para la amortización a la par. — (Art. 6.º, párrafo 2.º del Estatuto).	6.291,25
Pasivos.	294.327.443,76

PASIVO	
Acciones.	39.920.000 »
— 250 en circulación.	1.540.000 »
— 2.250 en suspenso.	38.380.000 »
Análisis de las acciones.	39.920.000 »
— de 100 pesetas.	38.380.000 »
— de 50 pesetas.	1.540.000 »
Reservas y Cartera de la Caja para pensiones vitalicias.	1.706.803,24
— para la amortización a la par.	2.909.464,21
— para la amortización a la par.	6.291,25
Cartera de la Caja de Reservas.	727.858,94
Reservas.	3.249.810,82
— para intereses.	88.865,35
— para la amortización a la par.	2.909.464,21
— para la amortización a la par.	6.291,25
Cartera de la Caja de Reservas.	727.858,94
Reservas y Cartera de la Caja para pensiones vitalicias.	1.706.803,24
Caja de la Compañía.	956.679,05
Banqueros.	3.037.145,44
Inversión de los fondos de la reserva para intereses.	88.865,35
Inversión de los fondos de la reserva para la amortización a la par. — (Art. 6.º del Estatuto).	2.909.464,21
Inversión de los fondos de la reserva para la amortización a la par. — (Art. 6.º, párrafo 2.º del Estatuto).	6.291,25
Pasivos.	294.327.443,76

Fuente: Memoria anual de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces relativa al año 1907, Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A01.

A continuación, aparecían las Cuentas de Explotación, agrupadas para el total de la compañía, donde estaban los ingresos y gastos del ejercicio clasificados como de explotación, mostrándose en formato de cuenta, es decir en una hoja los gastos y en otra los ingresos. Sería un estado similar a la actual Cuenta de Pérdidas y Ganancias hasta el resultado de explotación, ya que los Gastos Financieros, Impuestos y otros no incluidos en esta Cuenta de Explotación se incluían dentro de la Memoria en la información referida a Cargas de Explotación. Con lo que el Resultado del Ejercicio se compondría por la información suministrada por la Cuenta de Explotación y por las Cargas de explotación.

Seguidamente, podemos encontrar los Gastos de Establecimiento, que mostraban el estado por línea y el capítulo de los gastos realizados en la construcción de la línea y sus complementos desde la creación de la compañía hasta la fecha de cierre del ejercicio en cuestión. También había un espacio reservado a los Resultados por líneas de la explotación, que mostraban este dato en cada una de las líneas que formaban parte de la compañía, indicando un mayor detalle por la parte de los ingresos. Además, aparecían otros cuadros que incluían resultados comparativos de la explotación, estadística de

proyectos de primer establecimiento (referido a aportaciones de la Caja Ferroviaria en la década de 1920) o un cuadro determinativo de la parte proporcional del Estado en el capital de establecimiento desde el año 1925.

Por último, como hemos indicado anteriormente, aparecían de manera esporádica datos relativos al tráfico que podían ser de interés para los accionistas.

4. Anejos de Contabilidad y datos estadísticos

La información recogida en los Anejos de Contabilidad y Datos Estadísticos muestra la información de la marcha del negocio y aporta datos de gran interés para el investigador, por lo que, debido a su extensión y variedad pasamos a estudiar con más detalle el Balance de la compañía y la Cuenta de Explotación.

4.1. Balance

4.1.1. Aspectos generales

El Balance de Situación es un documento fundamental que informa del estado patrimonial de la empresa. Los elementos que lo integran son el Activo, que constituye los bienes y derechos propiedad de la empresa y representa las inversiones de la empresa, y el Pasivo, que muestra las fuentes de financiación de la empresa, tanto propias como ajenas. En sí, el balance es como una fotografía del patrimonio del negocio.

Las partidas de balance están agrupadas y ordenadas de acuerdo a criterios fijados que facilitan su interpretación y homologación. En el activo normalmente se ordenan los elementos en función de su liquidez, es decir en función de la facilidad que tiene un bien para convertirse en dinero; el dinero depositado en la caja es el bien más líquido que hay.

Por su parte, el pasivo se suele ordenar en función del estado financiero, un elemento será más exigible cuanto menor sea el plazo en que vence. El capital es el elemento menos exigible, mientras que las deudas con proveedores suelen ser exigibles a muy corto plazo.

Debido a la importancia a nivel informativo de este estado financiero, en el Código de Comercio de 1885 se exigía a todos los comerciantes la confección de un balance general al final de cada año. Aunque unos años antes, el Proyecto para la reforma del Código de Comercio de 1829, publicado en 1882, recogía ya la enumeración definitiva de los libros de contabilidad que necesariamente debía llevar el comerciante: Inventarios y Balances, Diario, Mayor y los demás que ordenaran las leyes, apreciándose en opinión de Bernal (2000) una posición preeminente del primero de ellos (Libro de Inventarios y Balances) con relación al resto.

El artículo 37 del Código de Comercio de 1885 establecía que el Libro de Inventarios y Balances debía comenzar con el inventario formado por el comerciante al tiempo de dar principio a sus operaciones, conteniendo la relación exacta del dinero,

valores, créditos, efectos al cobro, bienes muebles e inmuebles, mercaderías y efectos de todas clases, apreciados en su valor real y que constituían su Activo. Además, en el mismo debía de inscribirse la relación exacta de sus deudas y toda clase de obligaciones pendientes, si las había, que formaban su Pasivo, fijando, por tanto, como Capital con el que iniciaba sus operaciones la diferencia exacta entre el Activo y el Pasivo. Posteriormente y de forma anual, el comerciante debía extender en el mismo libro el balance general de los negocios, con los pormenores antes indicados, y de acuerdo con los asientos procedentes del Libro Diario, sin reserva ni omisión alguna, bajo su firma y responsabilidad.

En el *Manual de Contabilidad General y de Transportes Terrestre* de 1934 se definía el balance como “la expresión numérica del estado de un negocio en una época determinada, sirviendo, por consiguiente, para indicar el beneficio o pérdida obtenidos” (Imedio, 1934: 69). Recordemos que se trata de un documento preceptivo para cualquier actividad empresarial bajo la denominación de Balance general de los negocios, de acuerdo al contenido de artículo 37 del Código de Comercio de 1885.

La confección de los balances y restante información financiera se redactaba por años naturales, imprimiéndose para ser entregada a los accionistas de la compañía y al público en general, siendo preceptivo, además, como se dijo, la publicación de dicho estado contable en la Gaceta de Madrid por tratarse de sociedades anónimas, de acuerdo a lo preceptuado por el artículo 157 del Código de Comercio de 1885.

Respecto a la redacción del Balance, no existía una estructura normalizada, confeccionando cada compañía dicho documento de acuerdo a su propia reglamentación, si bien había una serie de datos que se repetían de forma recurrente (Cuadro 3).

Cuadro 3. Estructura del Balance General de las compañías ferroviarias en la década de 1930

Activo	Pasivo
Gastos de construcción de las líneas	Capital social (acciones)
Coste de material móvil	Obligaciones
Material de oficinas, herramental	Subvenciones
Acopios	Capital o aportación del Estado
Cuentas deudoras	Anticipos
Caja y bancos	Reservas
Cartera	Cuentas acreedoras
Cuentas de orden	Beneficios pendientes de reparto
Pérdidas y Ganancias (pérdidas)	Cuentas de orden
	Pérdidas y Ganancias (beneficio)

Fuente: Elaboración propia a partir de Imedio (1934: 70).

4.1.2. Contenidos y estructura de los Balances de Andaluces

El balance de la compañía es el estado contable que mayores cambios refleja a lo largo del periodo analizado, tanto por la variedad de los conceptos incluidos como por la ubicación de los mismos dentro de dicho balance. Esto hace que su análisis no sea

fácil, aunque observamos cierta continuidad en su estructura, lo que ha permitido, para el caso de Andaluces, establecer dos periodos de referencia. En el primer caso, 1877-1899, cuando el balance mantiene una estructura más constante, lo que permite su análisis en conjunto, es decir, activo y pasivo a la misma vez. En el segundo caso, 1900-1935, cuando debido al incremento en las partidas incluidas en el balance, su análisis se realizará por separado, incidiendo primero en la evolución del contenido del activo, y posteriormente del pasivo.

4.1.2.1. El Balance de Andaluces: periodo de 1877 a 1899

El primer ejercicio, el de 1877, presenta un balance típico de una sociedad que aún no se encuentra en el periodo de explotación, al estar todavía en el periodo de construcción de sus líneas ferroviarias¹¹.

Hay que tener en cuenta que la construcción de la mayoría de las obras públicas y de las vías férreas en particular podía realizarse en aquel momento de dos maneras, bien a través del sistema de concesión o bien por administración. En el primer caso, las obras se subcontrataban a otras empresas especializadas en este sector, mientras que en el segundo era la propia empresa ferroviaria la que se encargaba de los trabajos (Cuéllar, 2003: 140). Presupuestariamente, la diferencia estaba en que el sistema de contrata conlleva unos gastos adicionales del 15% sobre el presupuesto -imprevistos, 1%; dirección, 5%; y beneficio industrial, 9%-, mientras que el sistema de administración solo incrementaba el coste en un 3% -imprevistos, 1% y accidentes, 2%-, aunque no había cambios sustanciales en el modo de llevar la contabilidad.

Al comienzo de esta etapa se abrían diferentes cuentas para explicar cada uno de los principales apartados (construcción de la vía, expropiaciones, material fijo, material móvil y gastos generales), que al concluir esta fase de construcción se fusionaban en una sola para reflejar el coste total de la línea construida (Oliver, 1885: 43).

Finalizado el periodo de construcción, las cuentas mencionadas se saldaban con cargo a otra denominada como Coste del camino u otro título análogo, o bien realizando un cargo a la cuenta de Gastos de primer establecimiento, siendo en ese instante cuando el ingeniero jefe practicaba una liquidación general para determinar el coste de cada una de las obras emprendidas, de forma que fuera factible conocer pormenorizadamente la valoración de los elementos construidos tales como puentes, cunetas, estaciones, etc., y que contablemente debería de coincidir con el debe de la cuenta antes mencionada.

En aquellos casos en los que la línea ferroviaria estuviera subvencionada por el Estado se debía abrir la cuenta titulada Subvención, a la que se irían abonando las

¹¹ La efectiva aplicación de la reglamentación contable en el sector ferroviario se basaba en las distintas fases que el negocio de los ferrocarriles permitía distinguir, y que condicionaban en cada caso la contabilidad de la compañía, a saber: 1) la concesión de la línea, que llevaba aparejada la previa o paralela constitución de la sociedad que debía regentarla; 2) la construcción propiamente dicha de la línea férrea, y 3) su posterior explotación, etapas todas ellas que pasamos a analizar en los siguientes epígrafes (Montoya y Guzmán, 2012: 9).

cantidades percibidas, si bien en este caso no queda debidamente aclarado el movimiento para su posterior cancelación, por lo que cabe suponer que su tratamiento sería equivalente a una partida de fondos propios sin ser posteriormente cancelada total o parcialmente a través de la cuenta de resultados de la compañía, como en la actualidad sucede.

Para realizar la construcción de la vía férrea, las compañías recurrían en la mayor parte de los casos al endeudamiento externo mediante la emisión de obligaciones con la garantía hipotecaria del valor de las líneas de la compañía. Esta operación estaba autorizada por el Código de Comercio (art. 186), que textualmente indicaba que tales empresas podían “emitir obligaciones al portador o nominativas, libremente y sin más limitaciones que las consignadas en este Código y las que establezcan en sus respectivos estatutos”¹².

Así pues, el Balance que presentaba Andaluces para ese momento tenía una estructura que recogemos en el cuadro 4. Las partidas más representativas eran las de Compra de línea y Cuentas en construcción en el Activo y la de Capital Social en el Pasivo.

Cuadro 4. Balance de la compañía Andaluces de 1877

Activo			Pasivo			
Compra de línea	Cuentas en construcción	Cuentas diversas deudoras	Capital Social	Empréstitos	Resultado	Cuentas diversas acreedoras

Fuente: elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces (1877). Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

A continuación, los balances de los ejercicios 1878 y 1879 comienzan a representar la realidad de la explotación de la compañía pero de una manera todavía muy incipiente, incluyendo cada vez más desgloses de información hasta que llegamos al balance de 1880, cuya estructura, con diferencias de escasa importancia cualitativa y cuantitativa, se mantendrá hasta el ejercicio 1899.

Concluido el periodo de construcción de la línea férrea junto con todas sus instalaciones, así como la compra de todo el material móvil necesario para su puesta en servicio, se iniciaba la fase de explotación.

A nivel contable, la explotación de una compañía ferroviaria estaba constituida por el conjunto de cuentas de las diferentes concesiones que gestionaba, así como de los servicios prestados por la compañía. En este sentido, la contabilidad central reunía los datos suministrados por los servicios, a partir de los cuales se registraban en los libros contables las distintas operaciones, cuyo resumen se ponía de manifiesto a través de la

¹² En general, las compañías ferroviarias españolas abusaron de esta opción, lo que hipotecó gravemente la viabilidad de las compañías, véase Tedde (1978: 29-38).

denominada Cuenta General de la Explotación, que no incluía las denominadas cargas de explotación, que analizaremos más adelante, reflejando por tanto el citado estado contable los ingresos y gastos derivados exclusivamente de la explotación del negocio (Imedio, 1934: 62).

Como se puede observar en el cuadro, en la parte referida al Activo, el único cambio es la aparición en el ejercicio 1897 de un epígrafe adicional denominado Cuentas de garantía y valores. Por el lado del Pasivo no hay cambios significativos, solo cambia la denominación de alguna de las partidas incluidas, así, los Empréstitos pasan a denominarse Obligaciones a partir de 1881. Las Reservas Estatutarias entre 1881 y 1890 solo se denominan como Reservas y a partir de esta fecha además incluyen las Amortizaciones. Las Cartas, órdenes y letras pasan a denominarse Libramientos a pagar desde 1890, y por último, los Beneficios de la explotación pasan a ser Ganancias y Pérdidas a partir de 1883.

Es decir, para un periodo de veinte años, los cambios fueron mínimos en cuanto al contenido y la composición del Balance de la compañía se mantuvo en lo esencial como podemos ver en el cuadro 5.

Cuadro 5. Principales partidas del Balance de la Compañía de 1880 a 1899

	Activo							Pasivo							
	Gastos de instalación		Acopios	Deudores de capital	Deudores varios	Caja, Bancos y cartera	Cuenta de garantía y valores	Cuentas de capital			Reserva estatutaria	Cartas de órdenes y letras	Cuponos y amortizaciones vencidas por pagar	Acreedores varios	Beneficios de la explotación
	Coste y material de las líneas explotadas	Líneas en construcción						Fondo social	Empréstitos	Subvenciones					
1880	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
1881-1882	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
1883-1889	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
1890	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
1891-1896	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
1897-1899	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces, 1880-1899. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

La rúbrica de Acopios recogía las existencias de los diferentes almacenes de las compañías, así como las correspondientes a combustibles y repuestos, sobre todo.

Por su parte, la rúbrica de Caja y Bancos recogía la tesorería al cierre del ejercicio, mientras que la de Cartera registraba los valores propiedad de la compañía depositados en bancos, en algunos casos afectos a fondos de previsión con contrapartida en el Pasivo, así como a “títulos no emitidos y conservados” (Imedio, 1934: 72), cuyo valor debía compensar la cuenta de capital que figuraba en el Pasivo, de donde se deduce que en este tipo de compañías estaba permitida la emisión de acciones que no obedecían a una verdadera aportación patrimonial, si bien, como se dijo anteriormente, también se solía incluir este concepto en la cuenta de Deudores de capital. En cuanto a estas rúbricas cabe señalar, además, que no siempre obedecían a dos títulos diferenciados como los mencionados de Caja y Bancos y Cartera, y así la compañía Norte las recogía en un epígrafe titulado Metálico y Valores, mientras que la compañía MZA utilizaba la denominación de Caja y Cartera¹³.

Entre las principales rúbricas del Pasivo cabe destacar las correspondientes a la financiación de los Gastos de Primer Establecimiento, entre las que se encuentran el Capital Social, las Subvenciones y las Obligaciones o Empréstitos.

Los empréstitos figuraban en el Balance con detalle de las diferentes emisiones realizadas respecto de las líneas de la compañía a las que financiaban, diferenciando, además, entre las obligaciones pendientes de amortizar y las ya amortizadas.

En cuanto al capítulo de Reservas, si bien en cualquier compañía mercantil era común constituir un fondo para cubrir futuras inversiones, propiciando así la autofinanciación de la empresa, en las compañías de ferrocarriles era de obligatorio cumplimiento con el fin de amortizar las acciones en que se dividía el capital antes de dar cumplimiento al compromiso de reversión de los activos de la línea férrea al Estado cuando la concesión era de carácter temporal.

Finalmente cabe señalar que en apartado de Cuentas Acreedoras figuraban las fianzas depositadas, los libramientos pendientes de pago y los acreedores diversos de la compañía, incluyéndose en algunas ocasiones en esta rúbrica las Cuenta de Orden, en cuyo caso aparecían en el Activo del Balance dentro de la rúbrica de Cuentas Deudoras, tratamiento este último que aplicaba la compañía MZA, a diferencia de la compañía Norte, que ubicada la rúbrica de Cuentas de orden al final del Balance (Montoya y Guzmán, 2012: 37).

4.1.2.2. Balance de Andaluces: periodo de 1900 a 1935

Para ver la evolución de las partidas del balance de Andaluces en este periodo y debido al incremento de partidas que se registran vamos a proceder al análisis por separado de activo y pasivo.

¹³ Esta documentación se puede consultar en la Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en las signaturas C01 (Memorias de Norte) y E01 (Memorias de MZA).

4.1.2.2.1. Activo

El activo en este periodo podríamos separarlo, a su vez, en dos partes, la primera de ellas mantendría la estructura y contenido del balance estudiado en el apartado anterior con ligeras variaciones, mientras que la segunda incluiría las partidas que a lo largo del periodo se fueron incorporando por diversos motivos.

Como se observa en el cuadro 6 la estructura y el contenido de esta parte del balance apenas sufre modificaciones con respecto al periodo anterior. Entre los cambios registrados, se podrían citar dentro de las Cuentas de Primer Establecimiento en primer lugar, la introducción del epígrafe referido a las Minas de la Compañía, desde 1901, que a partir de 1923 pasa a denominarse Propiedades de la Compañía, y en segundo lugar, que el conjunto de este epígrafe en los años 1923 a 1925 se desglosa en Líneas reversibles al Estado, Líneas no reversibles y Otras propiedades de la Compañía, y desde 1926 hasta el final del periodo, se distingue entre las aportaciones realizadas por el Estado para las Cuentas de Primer Establecimiento y las aportaciones realizadas por la Compañía. Y por último, en el ejercicio 1935 se añade un nuevo epígrafe denominado Otras aportaciones del Estado.

Cuadro 6. Principales partidas del Activo del Balance de Andaluces entre 1900 y 1935

	Activo (parte I)											
	Acciones a canjear por vales	Cuentas de primer establecimiento				Acopios	Deudores de capital	Deudores varios	Cartera	Cajas	Banqueros	Cuenta de garantía y valores disponibles
		Coste y material de las líneas explotadas	Líneas en construcción	Minas de la compañía	Otras aportaciones del Estado							
1900	O	O	O			O	O	O	O	O	O	O
1901-1905	O	O	O	O		O	O	O	O	O	O	O
1906-1922	O	O		O		O	O	O	O	O	O	
1923-1925	O	O		O		O	O	O	O	O	O	O
1926-1934	O	O		O		O	O	O	O	O	O	
1935	O	O		O	O	O	O	O	O	O	O	O

Fuente: elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces, 1900-1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

Otra ligera modificación respecto al periodo anterior, es que el epígrafe que recogía la información referida a las Cajas de la compañía, Cartera y Banqueros, en este

periodo se desglosa en cada uno de esos tres conceptos. Y por último, el epígrafe de Cuentas en garantía y valores disponibles aparece y desaparece del balance en determinados ejercicios.

En esa segunda parte del activo que hemos comentado incorpora los distintos epígrafes que se han ido añadiendo al balance a lo largo del periodo. Podemos destacar en primer lugar, tal y como se ve en el cuadro 7, la aparición de determinados epígrafes relativos a la Caja de previsiones y a las inversiones de distintas reservas, como la Caja de Socorros o la Caja de Pensiones, que a partir de 1923 se incluyen en la Caja de Previsión, la Inversión de los fondos de la reserva para incendios o las inversiones de las reservas concordatarias, que incluyen varias reservas estatutarias.

Cuadro 7. Principales partidas del Activo del Balance de la Compañía de 1900 a 1935

	Activo (parte II)							
	Caja de previsiones e inversiones de Reservas					Líneas de Sur de España		
	Cartera de la Caja de Socorros	Cartera de la Caja de Pensiones vitalicias	Obligaciones creadas para la liquidación del tercio de los cupones 1905-1906	Inversión de los fondos de la Reserva para incendios	Inversión de la Reserva de 3 millones de pesetas	Inversión de los fondos de la Reserva para la amortización a la par	Créditos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces contra la Compañía Sur de España	Explotación de la red de Sur de España
1900-1903								
1904-1906	O	O						
1907-1908	O	O	O	O	O			
1909-1913	O	O	O	O	O	O		
1914-1915	O	O		O	O	O		
1916-1920	O	O		O	O	O	O	O
1921-1922	O	O		O	O	O	O	O
1923		O		O	O	O	O	O
1924-1928		O		O		O	O	O
1929-1935		O		O		O		

Fuente: elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces, 1900-1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

También se incluye la información relativa a la explotación de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España (en adelante Sur) entre los ejercicios 1916 y 1928, ya que Andaluces tomó en arriendo a partir de octubre de 1916 la explotación de esa compañía, que incluía la líneas de Linares a Almería y Moreda a Granada. Anteriormente Andaluces ya había adquirido un importante porcentaje de acciones de

Sur, y tras su arriendo nombró a un nuevo consejo de administración. A pesar de este control, la compañía aún mantendrá su independencia hasta que, una vez saneado su activo, en 1929 en que pasó a integrarse completamente en Andaluces (Cuéllar, 2003: 310-316).

Es importante recoger que Sur, durante el periodo en el que no estaba integrada formalmente dentro de Andaluces, sí tuvo una importante relación contable con la compañía malagueña, ya que según el acuerdo firmado, de los resultados de explotación de Sur se debía detraer la cantidad que esta empresa debía recibir por el arriendo de la explotación a Andaluces y el beneficio final. Sin embargo, los pésimos resultados de la explotación de Sur hicieron que no hubiera entrega de esos beneficios líquidos y la explotación de esta compañía fuera un lastre para la ya de por sí frágil economía de Andaluces (Broder, 2012: 262).

Por otro lado, vemos en el cuadro 8 los distintos epígrafes que se habían ido incorporando al balance derivados de las aportaciones realizadas por el Estado o por la Caja Ferroviaria. Todos estos conceptos muestran la falta de liquidez que tenía la compañía para atender gastos como el abono de salarios a los trabajadores, Cuéllar (2015: 157-158).

Cuadro 8. Principales partidas del Activo del Balance de la Compañía de 1900 a 1935

	Activo (parte II)								
	Caja Ferroviaria y otras aportaciones del Estado								
	Inversión de las sumas anticipadas por el Estado según las RO de 23 de marzo y 29 de abril de 1920	Cuenta de Orden para adquisición de material móvil mediante anticipos del Estado	Auxilios del Estado	Aplicación de las sumas anticipadas por la Caja Ferroviaria del Estado para la liquidación de atrasos de la jornada de 8 horas	Aplicación de las sumas recibidas de la Caja Ferroviaria del Estado para la renovación de la línea de Sevilla a Cádiz	Pagos seleccionados Decreto 4 de julio de 1931	Previsión de abono de parte de la paga extraordinaria del personal de 1935	Aplicación del anticipo del Estado para atender a paga extraordinaria de 1935	Liquidación del ejercicio
1900-1919									
1920	O								O
1921-1922	O	O							
1923-1926	O								
1927	O		O						
1928-1930	O		O	O					
1931-1932	O		O	O	O				O
1933-1934	O		O	O	O	O			O
1935	O		O	O	O	O	O		O

Fuente: elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces, 1900-1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

Acerca de los dos primeros puntos de la enumeración anterior, podemos ver en Machimbarrena (1930) que el ministro de Fomento tuvo que adoptar, sin el concurso del Parlamento, dos medidas urgentes. En primer lugar, a través de la Real Orden de 23 de marzo de 1920 y para evitar la huelga del personal, consistía en el anticipo a las compañías las cantidades necesarias para el aumento de haberes en concepto de plus, que por Real orden de 10 de abril siguiente se incorporó a los sueldos, y que con la Real Orden del 29 de abril de 1920 se extendió el anticipo que se había concedido en el mes anterior y se fijó como plazo de su finalización el momento en que recayese una solución definitiva del problema ferroviario en todos sus aspectos.

Y en segundo lugar, a través del Real Decreto de 15 de octubre de 1920¹⁴, se concedieron anticipos reintegrables a las compañías para la adquisición de material móvil, a fin de evitar lo que gráficamente llamo Ortuño, ministro de Fomento antes que Espada, “la huelga de la locomotora”. Los recursos para estas atenciones urgentes de personal y material, fueron arbitrados al amparo de la elástica ley de Subsistencias del año 1916, portillo abierto a los presupuestos generales del Estado, para la concesión de los más variados créditos extraordinarios.

Según Ortúñez (1999: 113), no consta que las empresas reintegrasen en su totalidad estas cantidades, aprobadas en 1920 y que en 1925, para las 46 empresas adheridas al régimen del Estatuto, habrían supuesto para el Estado, sin las reducciones fijadas en 1924, un total de 47.164.212,24 pesetas.

El Estatuto Ferroviario creado en 1924, daba origen a la Caja Ferroviaria del Estado, donde se ingresarían los recursos necesarios para las obras y adquisiciones de material que en las líneas y redes ferroviarias deban aplicarse como auxilios del Estado, invirtiéndose los fondos de la misma con arreglo a las normas y preceptos que al efecto estableciese el Consejo Superior de Ferrocarriles y sancionase el gobierno. El origen de los fondos que iban a nutrir dicha Caja era fundamentalmente la Deuda Especial Ferroviaria, pero también se preveía una consignación anual desde los Presupuestos generales del Estado, y algunos otros recursos menores. Como ya advirtiese Velarde

¹⁴ ABC, 15 de octubre de 1920, donde se indicaba que el rey Alfonso XIII había firmado el referido decreto en cuya parte dispositiva se decía así: “De acuerdo con mi Consejo de ministros, a propuesta del de Fomento, vengo en decretar lo siguiente: Artículo 1º. Se autoriza al ministro de Fomento para hacer a los concesionarios de ferrocarriles de servicio general y a los de los de uso público anticipos en metálico, que habrán de destinarse precisa y necesariamente a la adquisición de material móvil y de tracción para establecer la normalidad de los servicios ferroviarios en las respectivas redes o líneas... Art. 5º. Será obligación del concesionario a cuyo favor se acuerden uno o varios anticipos, representados por el material móvil y de tracción que para su red o línea se haya adquirido, devolverlos en veinte anualidades consecutivas, calculadas sobre una tasa de interés anual del dinero igual al 5 por 100. La primera anualidad que corresponda a cada anticipo vencerá a los doce meses, contados desde el día de la entrega material de fondos hecha por el Estado. Hasta que los anticipos todos hechos a un concesionario no hayan sido reintegrados, el material que con ellos se haya aportado responderá en primer término y con preferencia absoluta de las anualidades vencidas y no satisfechas, sin perjuicio de la facultad, que se entenderá reservada la ministro de Fomento, de intervenir la recaudación del concesionario en caso de falta de pago de una anualidad...”.

(1973: 109-110), los fondos se destinarían a dos cuentas que reflejan en definitiva dos conceptos: mejora y ampliación de las líneas existentes, por un lado y nuevas construcciones, por otro. La Caja Ferroviaria sería administrada por el Consejo Superior de Ferrocarriles e intervenida directamente por el ministro de Hacienda.

4.1.2.2.2. Pasivo

Tal y como se ha realizado con el activo, el pasivo en este periodo podríamos separarlo en dos partes, la primera de ellas mantendría la estructura y contenido del balance estudiado en el apartado anterior con ligeras variaciones, y la segunda incluiría las partidas que a lo largo del periodo se han ido incorporando por diversos motivos.

Como se observa en el cuadro 9 la estructura y el contenido de esta parte del balance apenas sufre modificaciones con respecto al periodo anterior.

Cuadro 9. Principales partidas del Activo del Balance de la Compañía de 1900 a 1935

	Pasivo (Parte I)						
	Cuentas de capital			Reservas	Cupones y amortizaciones vencidas a pagar	Acreedores varios	Libramientos a pagar
Fondo social	Obligaciones	Subvenciones					
1900-1902	O	O	O	O	O	O	O
1903-1905	O	O	O	O	O	O	O
1906-1909	O	O	O	O	O	O	O
1910-1935	O	O	O	O	O	O	

Fuente: elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces, 1900-1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

Para los epígrafes incluidos en el cuadro anterior en todo el periodo apenas surgen variaciones, tan solo se puede comentar que las Reservas pasan a denominarse Reservas estatutarias a partir de 1903, y lo mismo ocurre con los Libramientos a pagar que pasan a ser Amortizaciones a liquidar.

En esa segunda parte del pasivo que hemos comentado que incorpora los distintos epígrafes que se han ido sumando al balance a lo largo del periodo, podemos destacar en primer lugar, tal y como se ve en el cuadro 10, la aparición de determinados epígrafes relativos a Reservas y fondos, como la Caja de Socorros o la Caja de Pensiones o el Fondo de Previsión, que a partir de 1923 se incluyen en la Caja de Previsión, la Reserva para incendios o las Reservas concordatarias, que incluyen varias reservas estatutarias. También se incluyen a partir de 1906 los Vales canjeables y,

durante el periodo 1916 a 1928, la información separada necesaria acerca de la explotación de la red de Sur.

Cuadro 10. Principales partidas del Pasivo del Balance de la Compañía de 1900 a 1935

	Pasivo (Parte II)								
	Reservas y fondos							Vales canjeables	Explotación de la red de Sur de España
Reserva para incendios	Reserva en ejecución del art. 6 del Convenio de 3 millones de pta.	Reserva para la amortización a la par, art. 6.2 del Convenio	Caja de socorros	Fondo de previsión	Caja de pensiones vitalicias	Amortización de material móvil			
1900-1903									
1904-1905				o		o			
1906				o		o		o	
1907-1908	o	o	o	o		o		o	
1909-1913	o	o	o	o		o	o	o	
1914-1915	o	o	o	o	o	o	o	o	
1916-1922	o	o	o	o	o	o	o	o	o
1923-1928	o	o	o		o	o	o	o	o
1929-1935	o	o	o		o	o	o	o	

Fuente: elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces, 1900-1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

Desde 1909 se incluye la amortización de los elementos del material móvil, tal y como se indica en Bentabol *et al.* (2011), la anotación de la Amortización del material en el pasivo del Balance implica la utilización del método indirecto de reflejo de dicha amortización, pese a no ser un criterio fiscalmente admitido por la normativa de la época.

En el cuadro 11 se muestran los distintos epígrafes que se fueron incorporando al balance derivados de las sucesivas aportaciones realizadas por el Estado o por la Caja Ferroviaria. En el caso de los auxilios relativos al año 1926, según el RD 08-08-1926, tal y como se señala en *El problema ...* (1933), esta ayuda venía a estabilizar la situación del trienio anterior, concediéndose auxilios por parte de la Caja Ferroviaria para aquellas empresas que no alcanzasen la situación económica del repetido trienio.

Cuadro 11. Principales partidas del Pasivo del Balance de la compañía de 1900 a 1935

Pasivo (Parte II)	
Caja Ferroviaria y otras aportaciones del Estado	Resultados

	Anticipos reintegrables al Estado	Auxilios percibidos de la Caja Ferroviaria en 1927, correspondiente al ejercicio de 1926 según RD 08-08-1926	Anticipos de la Caja Ferroviaria del Estado para la liquidación de los atrasos de la jornada de 8 horas	Anticipos de la Caja Ferroviaria para la renovación de la línea de Sevilla a Cádiz	Anticipos de la Caja Ferroviaria para atender el abono de la paga extraordinaria	Anticipos de la Caja Ferroviaria para atender pagos seleccionados	Auxilio percibido del Estado para atender a la paga extraordinaria de 1934	Anticipos reintegrables del Estado para atender la paga extraordinaria de 1935	Cuenta de orden de valores en garantía	Liquidación de ejercicios cerrados	Prima de gestión que corresponde a la compañía por el ejercicio	Excedente (deducido el impuesto del 7,7%)	Excedentes de auxilio a reembolsar a la Caja Ferroviaria
1900-1906										O			
1907-1911											O		
1912-1913											O	O	
1914												O	
1915-1918										O		O	
1919										O			
1920	O									O			
1921-1926	O												
1927-1928	O	O											
1929	O	O	O	O									O
1930	O	O	O	O									
1931-1932	O	O	O	O	O				O				
1933-1934	O	O	O	O	O	O			O				
1935	O	O	O	O	O	O	O	O	O				

Fuente: elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces, 1900-1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

Se observa por tanto claramente como los conceptos derivados de la participación del Estado en la compañía fueron ganando en importancia año tras año desde 1920, fruto en primer lugar de la regulación ferroviaria contenida en el Estatuto Ferroviario, obra del Consejo Superior de Ferrocarriles, y posteriormente por los procesos que condujeron a la nacionalización.

El Consejo Superior de Ferrocarriles fue el heredero del Consejo Superior Ferroviario, que había sido creado en 1922. El Decreto-Ley de 30 de enero de 1924 cambiaba su nombre y concedía participación, a través de un representante, a los trabajadores y a la minería. Según Bermejo (1974), su labor se plasmó “en una norma compleja, pero de gran éxito, a la que se conoce como Estatuto ferroviario”. Sus facultades fueron potenciadas en el Estatuto, donde se le reconocía la misión de ser órgano de enlace entre el gobierno y las empresas. Entre las atribuciones que le asignó el Estatuto, Artola (1978: 422-423) destaca las de definir las características de la red, es decir, proponer las ampliaciones y las tareas de mejora que pudieran llevarse a cabo; la

fijación de las tarifas; el estudio y la realización de las operaciones de rescate e incluso podía llegar, temporalmente, a intervenir en la gestión de las compañías. Finalmente, hay que recordar que Andaluces también solicitó adherirse al nuevo Régimen Ferroviario, siendo aprobado su ingreso por el Estado por el Real Decreto de 29 de diciembre de 1925.

La última parte del Pasivo del balance que hemos agrupado bajo la denominación de Resultados, incluye una partida llamativa, la Prima de gestión que corresponde a la compañía del ejercicio, que se reparte entre 1907 y 1913, poco antes de la crisis bélica (Cuéllar, 2015: 151).

Este conflicto trajo unas graves consecuencias para el ferrocarril que se agruparon dentro del término Problema Ferroviario, acuñado en la segunda década del siglo XX a raíz de la insuficiencia de recursos económicos que tenían las compañías del sector para atender sus nuevas necesidades de inversiones en instalaciones y materiales, así como en gastos salariales, situación que tenía su origen en el desequilibrio entre las partidas de ingresos y gastos, las primeras estancadas, cuando no menguadas, y las segundas con un crecimiento en continuo ascenso, todo lo cual hacía que la explotación ferroviaria en esta época, que nunca fue considerada como un gran negocio, caminara hacia la inviabilidad económica, lo cual obligaba a su cierre y desmantelamiento, situación que chocaba de plano con la imperiosa necesidad de mantener el servicio público insustituible en que se había convertido para entonces el ferrocarril (Artola, 1978: 409-411).

4.2. Cuentas de explotación

Desde 1879 a 1935, es decir, durante 57 años, las cuentas de explotación que utilizó Andaluces en las memorias presentadas por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas de la compañía, apenas sufrieron ligeras variaciones en cuanto a la nomenclatura de determinados conceptos, pero básicamente son iguales durante todo el periodo.

La cuenta de explotación se ha presentado a lo largo de todo el periodo con un formato de cuenta tradicional, es decir, en horizontal, situándose en el lado izquierdo los ingresos de explotación y en el lado derecho los gastos.

Los ingresos de explotación se han desglosado normalmente entre los procedentes de la gran velocidad y la pequeña velocidad, y tan solo en los primeros años se desglosaban los productos fuera del tráfico, como se puede ver en el cuadro 12, donde también se observa que los gastos de explotación se pueden distinguir básicamente en seis conceptos, con ligeras variaciones a lo largo de los años: I, Administración; II, Dirección y servicios generales; III, Movimiento o explotación; IV, Vía y obras; V, Material y tracción; y VI, Gastos extraordinarios.

Cuadro 12. Principales partidas de Ingresos y Gastos de la Compañía de 1900 a 1935

	Ingresos de explotación			Gastos de explotación										
	Productos del tráfico		Productos varios fuera del tráfico	I	I	II	III	III	III	IIIbis	IV	V	VI	
	Gran Velocidad	Pequeña Velocidad	Alquileres de fondas, cantinas, terrenos, venta de cosechas ...	Administración	Consejo de Administración	Dirección y Servicios Generales	Movimiento	Explotación	Tráfico e Intervención	Movimiento	Vía y Obras	Material y Tracción	Gastos extraordinarios	Trabajos de gran reparación
1879-1897	O	O	O	O		O	O				O	O	O	
1898-1906	O	O		O		O	O				O	O	O	
1907-1922	O	O		O		O		O			O	O	O	
1923-1929	O	O			O	O		O			O	O		O
1930-1935	O	O			O	O			O	O	O	O		O
	Cuadro 2			Cuadro 3	Cuadro 4	Cuadro 5				Cuadro 6	Cuadro 7	Cuadro 8		

Fuente: elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces, 1879-1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

A partir de la clasificación de ingresos y gastos comentada en el cuadro anterior es necesario hacer ahora un análisis de la evolución de cada una de dichas partidas.

Si el balance de situación nos muestra el estado de la situación patrimonial de la empresa, la cuenta de explotación nos facilita información sobre los resultados de la misma, lo que la convierte en un documento de apreciado valor para el conocimiento de la empresa y como base para la toma de decisiones.

La estructura de la cuenta de explotación en líneas generales incluye tanto los ingresos como los gastos propios de la actividad de explotación del negocio; hoy en día, si bien se cuenta con distintos formatos, entendemos que es la cuenta de pérdidas y ganancias el modelo asimilable a las cuentas de explotación estudiadas.

4.2.1. Ingresos de explotación

Cuadro 13. Principales partidas de Ingresos de explotación de la Compañía

	Ingresos de la explotación								
	Productos del tráfico								Productos varios fuera del tráfico
	Gran Velocidad					Pequeña Velocidad			Alquileres de fondas, cantinas, terrenos, venta de cosechas ...
	Viajeros	Equipajes y perros	Encargos y valores	Carruajes y ganado	Almacenaje y varios	Mercancías	Carruajes y ganado	Almacenaje y varios	
1879-1897	O	O	O	O	O	O	O	O	
1898-1912	O	O	O	O	O	O	O	O	
1913-1935	O	O	O	O		O	O	O	

Fuente: elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces, 1879-1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

El cuadro 13 desglosa con mayor detalle los ingresos de explotación, pudiéndose observar que a lo largo de todo el periodo apenas han sufrido variaciones, tan solo se puede destacar que dentro de los Productos del tráfico, los ingresos de explotación por Gran velocidad, que presentan a su vez el desglose en las partidas de Viajeros, Equipaje y perros, Encargos y valores, Carruajes y ganado y Almacenes y varios; esta última agrupación, dejó de aparecer a partir del ejercicio 1913.

Los ingresos derivados de la Pequeña velocidad no han sufrido cambios durante el periodo analizado, y por último, los Productos varios fuera del tráfico solo aparecen en la información referida a los periodos 1879 a 1897.

4.2.2. Gastos de explotación

Los gastos de explotación han aparecido agrupados a lo largo del periodo en seis epígrafes como se ha comentado. A continuación se muestra el detalle de cada uno de ellos.

4.2.2.1. Gastos de Administración

El primero hace referencia a los gastos denominados de Administración hasta 1922, y del Consejo de Administración, desde entonces, sin que esto supusiera ningún otro cambio. Este primer epígrafe de los gastos de explotación se dividía para todo el periodo en Consejo de Administración en Madrid y París, Personal de los servicios

administrativos y Gastos varios, y a partir de 1880 se incorporó la partida de Vigilancia e intervención del Gobierno español.

Cuadro 14. Principales partidas los Gastos de Administración de la compañía

	I. Administración – Consejo de Administración			
	Consejos de Administración en Madrid y París	Personal de los Servicios Administrativos	Vigilancia e Intervención del Gobierno español	Gastos varios (impuestos pendientes, etc.)
1879	O	O		O
1880-1935	O	O	O	O

Fuente: elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces, 1879-1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

4.2.2.2. Gastos de dirección y servicios generales

Dentro de este epígrafe se incluyen a lo largo de todo el periodo los gastos asociados al personal de Dirección, de la contabilidad general, del tráfico, de la intervención, de los almacenes y del servicio médico, además de otros gastos como los derivados de contenciosos, indemnizaciones, seguros o alquileres entre otros.

Una nueva partida se incorpora a partir de 1918, donde se anotan los gastos relativos a las concesiones otorgadas al personal en virtud de las circulares 109 y 205:

“En Julio ultimo tomamos para el personal una medida análoga a la adoptada en noviembre de 1917, consistente en la concesión a cada agente, con asignación inferior a 5.000 pesetas anuales, de una gratificación igual a una mensualidad de su haber; pero ante el encarecimiento constante de los productos de primera necesidad, hubimos de reconocer poco más tarde que esta concesión no era suficiente, y a partir de 1º de octubre acordamos conceder una auxilio uniforme por carestía de vida a cada agente de 0.75 pesetas por día, que transformamos desde 1º de Diciembre en una concesión proporcional al sueldo, según una escala degresiva (35 por cien a 20 por cien, con un mínimo diario de 0,75 pesetas). Hemos dado así un efecto retroactivo a las disposiciones concertadas entre todas las redes españolas para ser aplicadas durante el periodo en que este en vigor el aumento de 15 por 100, a que se refiere el mencionado Real Decreto de 26 de diciembre de 1918”. Memoria de Andaluces, referida al año 1918.

Por último en el periodo de 1922 a 1935 aparecen los gastos derivados de las instituciones creadas en beneficio del personal en general tal y como se explica en la memoria:

“Siguiendo nuestra norma habitual de proporcionar al personal de la Compañía cuantas mejoras estén a nuestro alcance, hemos modificado el Régimen de Pensiones y Auxilios, quedando salvada con el nuevo, la insuficiencia de las que antiguamente se podían conceder a aquel con arreglo al sistema establecido”.

Cuadro 15. Principales partidas de los Gastos de Dirección y Servicios Generales

	II. Dirección y Servicios Generales			
	Personal de la Dirección y de la Secretaría, de la Contabilidad General, del Tráfico, de la Intervención, de los Almacenes y del Servicio Médico	Personal: Concesiones, según Circulares 109 y 205	Instituciones en beneficio del personal en general	Gastos varios (contenciosos, indemnizaciones, alquileres, seguros, etc.)
1877-1917	O			O
1918	O	O		O
1919-1921	O			O
1922-1935	O		O	O

Fuente: elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces, 1877-1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

4.2.2.3. Movimiento

Durante el periodo 1877 a 1906 los gastos de la Oficina Central, de los trenes, de las estaciones y de telégrafos junto con otros gastos varios se agrupan en un epígrafe denominado Movimiento. Estos gastos junto con algunos otros se clasifican en un epígrafe denominado Explotación a partir de 1907 y hasta 1929, incluyendo así los gastos del personal de la oficina Central, del Tráfico y de las Agencias Comerciales, de reclamaciones, de la Intervención y Estadística y Movimiento, además de otros gastos diversos como alquileres, dietas, impresos, maniobras o alumbrado.

En el periodo 1922 a 1926, además, aparece un concepto de gasto nuevo es el Servicio marítimo, referido a la actividad que realizaba la compañía entre Algeciras y Gibraltar, la cual venía heredada de la antigua explotación de *The Algeciras Railway*, línea entre Bobadilla y Algeciras, que fue adquirida por Andaluces en 1913.

Por último en el periodo 1930 a 1935 estos gastos se dividen en dos epígrafes Movimiento y Tráfico e Intervención, el primero de ellos incluye fundamentalmente los gastos del personal de la Oficina Central, de la División Activa y de reclamaciones,

mientras que el segundo agrupa los gastos del personal de la Oficina Central y de las Agencias Comerciales, de la intervención y Estadística.

Cuadro 16. Principales partidas de los gastos de Movimiento

	III. Movimiento y Explotación								
	Movimiento				Explotación			Tráfico e Intervención	
	Personal de la oficina central, de los trenes, de las estaciones y de los telégrafos	Gastos varios (jornaleros, alumbrado, material menudo)	Personal de la Oficina Central, de la División Activa y de Reclamaciones	Otros gastos	Personal de la Oficina Central, del Tráfico y de las Agencias Comerciales, de la Reclamación, de la Intervención y Estadística, y del Movimiento	Gastos varios (alquileres, dietas, impresos, maniobras, alumbrado, etc.)	Servicio Marítimo	Personal de la Oficina Central y de las Agencias Comerciales, de la Intervención y de la Estadística	Otros gastos
1877-1906	O	O							
1907-1921					O	O			
1922-1926					O	O	O		
1927-1929					O	O			
1930-1935			O	O				O	O

Fuente: elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces, 1877-1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

4.2.2.4. Vía y obras

El cuarto de los epígrafes en los que se desglosan los gastos de explotación, hace referencia a los producidos en Vía y obras, denominación que se mantiene durante todo el periodo. El contenido de este apartado ha sido bastante uniforme a lo largo del tiempo, solo cabe una ligera distinción entre los dos primeros años de explotación y el resto.

Cuadro 17. Principales partidas de Ingresos y Gastos

	IV. Vía y Obras								
	Personal facultativo y de vigilancia	Gastos varios (impresos, dietas, etc.)	Conservación de la vía	Conservación de los edificios	Conservación de los terraplenes	Conservación de las obras de arte	Conservación del material fijo de la vía	Renovación de la vía	Servicio Marítimo
1877-1878	O	O	O	O					
1879-1922	O	O	O	O	O	O	O	O	
1923-1926	O	O	O	O	O	O	O	O	O

1927-1935	O	O	O	O	O	O	O	O	
-----------	---	---	---	---	---	---	---	---	--

Fuente: elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces, 1877-1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

En los dos primeros ejercicios los gastos que se incluyen son los que del Personal facultativo y de vigilancia, Conservación de la vía, Conservación de los edificios y otros como impresos o dietas. Desde 1879 hasta 1935, además de los gastos mencionados para los dos ejercicios precedentes, se incluye, la conservación de terraplenes, de obras de arte, del material fijo de la vía y la renovación de la vía. Por último cabría destacar, que al igual que en el epígrafe anterior, durante el periodo de 1923 a 1926 se incluyen los gastos asociados al Servicio marítimo.

4.2.2.5. Material y tracción

En este apartado se registran muy pocos cambios al igual que en el anterior. Durante los dos primeros ejercicios se incluyen los gastos de Personal de la Oficina Central y de los depósitos, Alimentación de máquinas, conservación del material móvil y otros gastos. A los que se les une desde 1879 hasta 1935 los gastos derivados de la conducción de máquinas. Cabe destacar que como en los dos epígrafes anteriores se incluye un epígrafe sobre el Servicio marítimo, solo de 1923 a 1926.

El cambio más novedoso que aparece en los gastos de Material y tracción es el relativo a la inclusión del servicio de tracción eléctrica de la Sur de España a partir de 1930. Estas instalaciones se habían puesto en marcha de manera precaria en 1911 (Cuéllar, 2012a: 60-65) y era necesario acometer una mejora en el suministro de energía. Así se explicaba en la memoria relativa a 1930:

“Durante el año 1930 fue solicitada, y se nos concedió, la autorización necesaria para proceder a la proyectada instalación eléctrica para alumbrado y fuerza motriz en La Roda. Al finalizar el año, estaban en curso de ejecución, además de las obras del proyecto antes citado, las de instalación de alumbrado eléctrico en la estación de Pedrera, de electrificación de la Aguada de Aguadulce y de instalación de un grupo Diesel Alternador de 750 C. V. Y sus accesorios, en la Central Eléctrica de Santa Fé”.

Cuadro 18. Principales partidas de Ingresos y Gastos

	V. Material y Tracción						
	Personal de la Oficina Central y de los Depósitos	Alimentación de máquinas	Conservación del material móvil	Gastos varios	Conducción de máquinas	Tracción eléctrica	Servicio Marítimo
1877-1878	O	O	O	O			

1879-1922	O	O	O	O	O		
1923-1926	O	O	O	O	O		O
1927-1929	O	O	O	O	O		
1930-1935	O	O	O	O	O	O	

Fuente: elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces, 1879-1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

4.2.2.6. Gastos extraordinarios

Este epígrafe que en 1923 pasa a denominarse Trabajos de gran reparación recoge para casi todo el periodo, a excepción de los dos primeros ejercicios, los gastos ocasionados por las Obras complementarias o nuevas en la vía, y de forma esporádica recoge también los gastos de Renovación del material.

Cuadro 19. Principales partidas de Ingresos y Gastos de la Compañía de 1900 a 1935

	VI. Gastos extraordinarios (Trabajos de gran reparación)	
	Obras complementarias o nuevas en la vía	Renovación del material
1877-1878		
1879	O	O
1880-1890	O	
1891-1904	O	O
1905-1917	O	
1918-1925	O	O
1926-1935	O	

Fuente: elaboración propia a partir de Memorias de Andaluces, 1877-1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura A-01.

5. Conclusiones

La historia económica del ferrocarril y la contabilidad tienen numerosos puntos de encuentro que permiten una mejora sustancial de las investigaciones realizadas, centradas especialmente en la gestión económica de las empresas. Como hemos puesto de manifiesto en los primeros apartados de este artículo, ambas disciplinas tienen intereses en común que favorecen la colaboración y el intercambio de técnicas y conocimiento. Los historiadores deben atender con más dedicación a los asuntos contables, cuya comprensión es imprescindible para la interpretación histórica, y los

contables deben conocer el discurso histórico, para así contextualizar correctamente la información contable.

Según hemos constatado en este artículo, las memorias de las compañías ferroviarias eran documentos a través de los cuales los administradores rendían cuentas a los accionistas, conteniendo no solo información de tipo contable sino también relativa a la evolución de la compañía. Así, se ha comentado que con carácter general contenían una memoria propiamente dicha, donde se exponía la situación de la sociedad a lo largo del ejercicio económico, con especial atención a los datos referidos a la explotación de las líneas y del tráfico, así como a los gastos incurridos para la construcción o reforma de sus instalaciones. Los datos contables aparecían resumidos en el Balance de la compañía, junto a una cuenta de explotación, donde se incluían los ingresos y gastos del periodo. Y por último en algunos casos podían recoger con mayor o menor detalle determinados datos estadísticos, normalmente relacionados con el tráfico

Hemos podido observar que el balance no tuvo una estructura rígida, sino que cada compañía confeccionaba dicho documento en función a su propia reglamentación, si bien las similitudes y estructuras comunes entre los balances de diferentes empresas del sector eran habituales.

Andaluces fue una empresa típica en la producción y difusión de esta documentación, y el estudio concreto de su caso nos ha permitido ver cómo evolucionaron las informaciones económicas de la empresa que se incluían en los balances y en las cuentas de explotación. Totalmente estables estas últimas durante toda la vida de la empresa, solo con algunas modificaciones en la denominación de determinados conceptos, y bastante más cambiante en el caso de los balances, que tuvieron escasa variación durante el siglo XIX y abundaron en novedades durante el XX, especialmente a partir de 1918, cuando las aportaciones del Estado y la Caja Ferroviaria, desde 1926, obligaron a reorganizar la información del balance.

El amplio bagaje de investigaciones sobre la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Tedde, 1980; Broder, 2012; Blasco et al., 2014; y Cuéllar, 2015) nos da un panorama casi completo del devenir de esta importante empresa de un sector no menos relevante de la economía española durante los siglos XIX y XX. En la modesta contribución que hemos hecho en este artículo, queremos facilitar el trabajo de nuevos investigadores para el uso de memorias y anejos contables de esta compañía para una mayor profundización en las investigaciones.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes Primarias

Memorias de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Biblioteca Ferroviaria del Museo del Ferrocarril de Madrid signatura A01.

Memorias de la Compañía de los Caminos del Hierro del Norte de España. Biblioteca Ferroviaria del Museo del Ferrocarril de Madrid signatura A01.

Memorias de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España. Biblioteca Ferroviaria del Museo del Ferrocarril de Madrid signatura A01.

Memorias de la Sociedad de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal. Biblioteca Ferroviaria del Museo del Ferrocarril de Madrid signatura A01.

Memorias de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Biblioteca Ferroviaria del Museo del Ferrocarril de Madrid signatura A01.

Memorias de la Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo. Biblioteca Ferroviaria del Museo del Ferrocarril de Madrid signatura A01.

Código de Comercio de 1885 (1913): *Colección Escolar de Leyes y Códigos*, Ediciones Económicas de la Revista de los Tribunales, Centro Editorial de Góngora, Madrid.

El problema de los ferrocarriles españoles. Antecedentes, datos, soluciones (1933). Gráfica Administrativa, Madrid.

IMEDIO DÍAZ, J. (1934): *Contabilidad General y de Transportes Terrestres*, Ed. Instituto Politécnico de Ferrocarriles, Publicación nº 2, 2ª edición, Madrid.

MACHIMBARRENA, V. (1930): “La mejora y ampliación de la red ferroviaria española”. *Revista de Obras Públicas*, nº 2.548, tomo I, pp.209-212.

OLIVER, E. (1885): *El Consultor del tenedor de Libros. Estudios prácticos de contabilidad por partida doble aplicados a los principales ramos de la industria y del comercio*. 2 vol. Ed. Marcelino Bordoy y Cía, Barcelona.

Fuentes Secundarias

ARTOLA, M. (1978): “La acción del Estado”, en M. Artola (dir.) *Los ferrocarriles en España, 1848-1943*, Vol. 1, Madrid, Banco de España, pp. 341-445.

BENTANBOL, A. et al. (2011): “La amortización contable en España durante el primer cuarto del siglo XX (1900-1925): el caso de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España”. X Congreso Internacional de la AEHE. Carmona (Sevilla).

BERMEJO VERA, J. (1974): *Régimen jurídico del ferrocarril en España (1844-1974)*. Editorial Tecnos, Madrid.

BERNAL, M. (2000): Cambio en la regulación contable: El Código de Comercio de 1885 a través de sus proyectos, *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, vol. XXIX, nº 103, enero-marzo, pp. 173-201.

BLASCO, J.E. et al. (2014): “La contabilidad de la compañía de los ferrocarriles andaluces en un periodo crítico (1920-1930) y su análisis a través del Estado de Flujos Efectivo”, *De Computis: Revista Española de Historia de la Contabilidad*, 20, pp. 96-115.

BRODER, A. (2012): *Los ferrocarriles españoles, 1854-1913. El gran negocio de los franceses*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

CARRERAS, A. y TAFUNELL, X. (1993): "La gran empresa en España (1917-1974). Una primera aproximación", *Revista de Historia Industrial*, nº 3, pp. 127-175.

CHANDLER, A. D. (1987): *La mano visible. La revolución en la dirección de la empresa norteamericana*. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.

CUÉLLAR, D. (2003): *Los transportes en el sureste andaluz (1850-1950): economía, empresas y territorio*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

CUÉLLAR, D. (2012a): "Los inicios de la electrificación de los ferrocarriles españoles (1907-1941)", en D. Cuéllar y A. Sánchez Picón (coord.), *Catenaria. La electrificación ferroviaria en perspectiva histórica*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 57-98.

CUÉLLAR, D. (2012b): "British participation in the Spanish railway business (1828-1950)", en A. McCants, E. Beira, J. M. Lopes Cordeiro y P. Lourenço (eds.), *Railroads in historical context: construction, costs and consequences*, MIT Portugal, pp. 291-322.

CUÉLLAR, D. (2015): "La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en las décadas de 1920 y 1930", *Revista de Historia Industrial*, nº 60, pp. 137-171.

CUÉLLAR, D. y SÁNCHEZ PICÓN, A. (coord.) (2008): *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. 2 vol. Junta de Andalucía, Sevilla

GÓMEZ MENDOZA, A. (1984): *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913). Vol. I: Cereales, harinas y vinos*. Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1985): *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913). Vol. II: Manufacturas textiles, materias textiles, minerales, combustibles y metales*. Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.

MONTOYA, J.L. (2011): *Contabilidad, Eficiencia y Cambio Productivo: el caso del ferrocarril español de vía ancha (1900-1925)*. Universidad Politécnica de Cartagena.

MONTOYA, J.L. y GUZMÁN, I. (2011a): "La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España: Análisis de su Cuenta de Explotación (1900-1925)", *TST*, nº 21, pp. 112-141.

MONTOYA, J.L. y GUZMÁN, I. (2011b): "Eficiencia Técnica y Cambio Productivo en el Sector Ferroviario Español de Vía Ancha (1910-1922)", *Innovar: Revista de ciencias administrativas y sociales*, vol. 21, nº 40, pp. 219-234.

MONTOYA, J.L. y GUZMÁN, I. (2012): "Regulación contable del Sector Ferroviario Español en el primer cuarto del Siglo XX (1900-1925)", *De Computis: Revista Española de Historia de la Contabilidad*, nº 17.

ORTÚÑEZ, P. P. (1999): *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías ferroviarias, 1913-1943*. Tesis Doctoral, Universidad de Valladolid.

PALENCIA-LEFLER, M. (2008): "Comunicación corporativa: Memoria Anual versus Balance Social", *ZER*, 13-24, pp. 363-384.

RODRÍGUEZ, R. (2012): "La contabilidad de la construcción de un tramo del ferrocarril de Madrid-Valladolid". VII Encuentro de trabajo sobre la Historia de la Contabilidad. Soria.

SANTOS, B., FIDALGO, E. y SANTOS, M. (2011a): "Estudio de incidencias de la estructura organizativa en el sistema de información contable: el caso de MZA en el siglo XIX (bienio 1857-1858)", I International Congress on Cost Control Barcelona-2011.

SANTOS, B., FIDALGO, E. y SANTOS, M. (2011b): “La actividad empresarial y la representatividad de las cifras contables: el caso de MZA en sus inicios (1856-1858)”. II International Conference ‘Before and after Luca Pacioli’. Sansepolcro, Florence.

SANTOS, B., FIDALGO, E. y SANTOS, M. (2012): “Construcción de la Infraestructura ferroviaria en España a través de la contabilidad: Estudio histórico-contable de MZA (1856-1874)”, *De Computis, Revista Española de Historia de la Contabilidad*, 17, pp. 158-186.

SANTOS, B., FIDALGO, E. y SANTOS, M. (2014): “The origins of the spanish railroad accounting model: a qualitative study of the MZA'S operating account (1856-1874)”, *De Computis, Revista Española de Historia de la Contabilidad*, 21, pp. 73-103.

SANZ, C. J. (2000): “Estados contables complementarios: la memoria y el informe de gestión”, *Acciones e Investigaciones Sociales*, nº 10, pp. 182-195.

TEDDE, P. (1978): “Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)”, en M. Artola (dir.) *Los ferrocarriles en España, 1848-1943*, Vol. 2, Madrid, Banco de España, pp. 9-354.

TEDDE, P. (1980): “La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1878-1920): una empresa de transportes en la España de la Restauración”, *Investigaciones Económicas*, nº 12, mayo-agosto, pp. 27-76.

VELARDE, J. (1973): *Política Económica de la Dictadura*, Madrid

VIDAL, J. (1996): “Las compañías ferroviarias y la difusión de las modernas formas de gestión empresarial en España, 1850-1914”, en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.), *La empresa en la historia de España*, Alianza Editorial, pp. 285-302.

VILLACORTA, M. A. (2009): “La financiación por medio de acciones privilegiadas, una reflexión sobre su aplicación en algunas empresas españolas relacionadas con el ferrocarril”. V Congreso de Historia Ferroviaria, Palma de Mallorca.

VILLACORTA, M. A. y MARTÍNEZ, T. (2009): “Aproximación al sistema contable de los talleres ferroviarios de MZA durante el siglo XIX”. *De Computis: Revista Española de Historia de la Contabilidad*, nº 11, pp. 116-135

VILLACORTA, M.A. y MÜLLER, A. (2014): “Primeras aproximaciones a la auditoria legal externa de cuentas en España: Comisiones Investigadoras de la contabilidad de Norte y MZA en 1923”, *De Computis: Revista Española de Historia de la Contabilidad*, nº 20, junio 2014.

José Enrique Blasco Leante es Economista y profesional de una empresa consultora. Su e-mail es: jenrique.blasco@sector3.es.

Domingo Cuéllar Villar es Doctor en Historia. Su e-mail es: cuellar.domingo@gmail.com.

José Luis Montoya Chinchilla es Doctor en Administración y Dirección de Empresas, Auditor de Cuentas y Profesor Asociado de la Universidad de Murcia en el Departamento de Organización y Finanzas. Su e-mail es: joseluis.montoya@sector3.es.

José Enrique Blasco Leante is an Economist, is a Professional consulting firm. His e-mail is: jenrique.blasco@sector3.es.

Domingo Cuéllar Villar is Doctor in History. His e-mail is: cuellar.domingo@gmail.com.

José Luis Montoya Chinchilla is Doctor in Business Administration and Management, Auditor and Associate Professor of the University of Murcia in the Department of Organization and Finance. His email is: joseluis.montoya@sector3.es.