

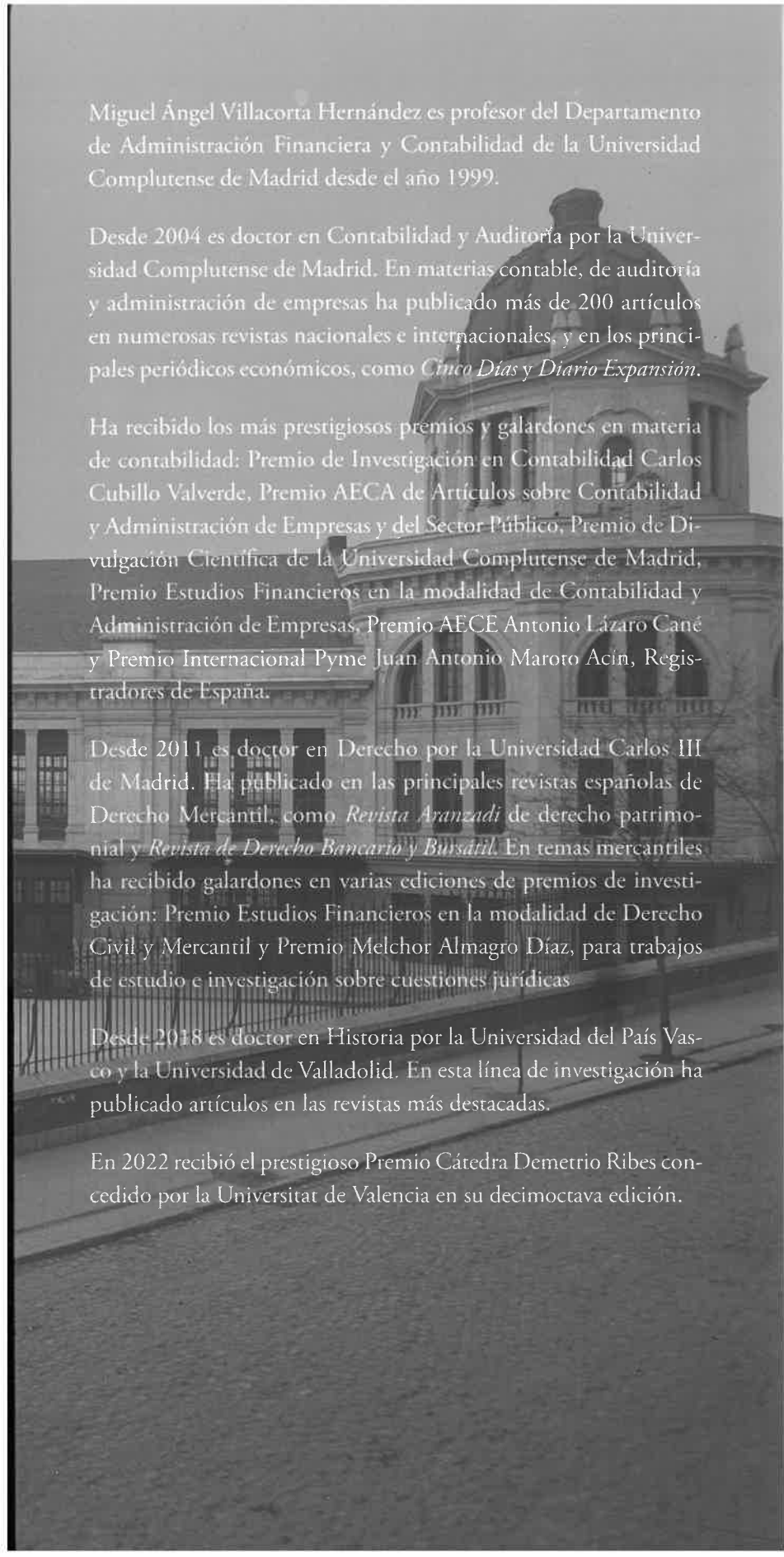
LA COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA: ESTRUCTURA EMPRESARIAL Y GESTIÓN CONTABLE (1900-1923)

MIGUEL ÁNGEL VILLACORTA HERNÁNDEZ

18 Premio Demetrio Ribes



GENERALITAT
VALENCIANA



Miguel Ángel Villacorta Hernández es profesor del Departamento de Administración Financiera y Contabilidad de la Universidad Complutense de Madrid desde el año 1999.

Desde 2004 es doctor en Contabilidad y Auditoría por la Universidad Complutense de Madrid. En materias contable, de auditoría y administración de empresas ha publicado más de 200 artículos en numerosas revistas nacionales e internacionales, y en los principales periódicos económicos, como *Cinco Días* y *Diario Expansión*.

Ha recibido los más prestigiosos premios y galardones en materia de contabilidad: Premio de Investigación en Contabilidad Carlos Cubillo Valverde, Premio AECA de Artículos sobre Contabilidad y Administración de Empresas y del Sector Público, Premio de Divulgación Científica de la Universidad Complutense de Madrid, Premio Estudios Financieros en la modalidad de Contabilidad y Administración de Empresas, Premio AECE Antonio Lázaro Cané y Premio Internacional Pyme Juan Antonio Maroto Acín, Registradores de España.

Desde 2011 es doctor en Derecho por la Universidad Carlos III de Madrid. Ha publicado en las principales revistas españolas de Derecho Mercantil, como *Revista Aranzadi* de derecho patrimonial y *Revista de Derecho Bancario y Bursátil*. En temas mercantiles ha recibido galardones en varias ediciones de premios de investigación: Premio Estudios Financieros en la modalidad de Derecho Civil y Mercantil y Premio Melchor Almagro Díaz, para trabajos de estudio e investigación sobre cuestiones jurídicas.

Desde 2018 es doctor en Historia por la Universidad del País Vasco y la Universidad de Valladolid. En esta línea de investigación ha publicado artículos en las revistas más destacadas.

En 2022 recibió el prestigioso Premio Cátedra Demetrio Ribes concedido por la Universitat de Valencia en su decimoctava edición.

**LA COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO
DEL NORTE DE ESPAÑA: ESTRUCTURA
EMPRESARIAL Y GESTIÓN CONTABLE
(1900-1923)**

MIGUEL ÁNGEL VILLACORTA HERNÁNDEZ

Decimoctavo Premio Demetrio Ribes



**GENERALITAT
VALENCIANA**

Villacorta Hernández, Miguel Ángel

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España: estructura empresarial y gestión contable: (1900-1923) / Miguel Ángel Villacorta Hernández – 1ª ed. – València: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat : Càtedra Demetrio Ribes, 2023. – 252 p.: il. col.; 25 cm.

En la port.: Decimoctavo Premio Demetrio Ribes

ISBN 978-84-482-6851-0

1. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España – Historia – España

I. Comunitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, ed.

656.2.07(460) (091)

Edita:

Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat,
Càtedra Demetrio Ribes

Coordinación editorial:

Susana Climent Viguer
Rubén Pacheco Díaz

Diseño e impresión:

La Imprenta CG

Portada:

Estación de Madrid Príncipe Pío, 1940. Archivo Histórico Ferroviario

© de la presente edición: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, Càtedra Demetrio Ribes

© del texto: el autor

© de las ilustraciones: las instituciones

ISBN: 978-84-482-6851-0

Dipòsit Legal: V-1494-2023

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	7
1. LA COMPAÑÍA DE CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (NORTE)	11
1.1. Nacimiento y evolución de NORTE	11
1.2. Primera etapa. La creación de la compañía	13
1.3. Segunda etapa. Construcción y puesta en servicio de la línea	14
1.4. Tercera etapa. Expansión	16
1.5. Cuarta etapa. Estabilización	21
1.6. Quinta etapa: Explotación de la red	22
1.7. Evolución económico-financiera	25
2. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE NORTE	33
2.1. Toma de decisiones	33
2.2. Accionariado	40
2.3. Consejo de Administración	50
2.4. Directores	63
2.5. Resto de trabajadores	80
2.6. Estructura organizativa	87
3. SISTEMA DE INFORMACIÓN CONTABLE DE NORTE	99
3.1. Regulación contable interna	101
3.2. Documentos contables distintos del «Informe Anual»	106
3.3. Contenidos del «Informe Anual»	111
3.4. Indicadores que acompañan a los «Informes Anuales»	172
3.5. Valoración crítica del «Informe Anual»	177
4. CONCLUSIONES FINALES	233
BIBLIOGRAFÍA	241

INTRODUCCIÓN

En esta investigación se analiza desde el punto de vista económico, organizativo y contable, la principal empresa privada española del final del siglo XIX y primera mitad del siglo XX: La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (NORTE).

El primer objetivo del trabajo consiste en observar si NORTE posee una estructura organizativa adecuada y compatible con su sistema informativo que favorezca la toma de decisiones. El modelo organizativo y el sistema de información están directamente relacionados: el modelo organizativo se diseña con una unidad de decisión que permita un control de la gestión, y eso sólo es posible realizar mediante un sistema informativo que facilite dicho control y la toma de decisiones; el modelo contable facilita dicho proceso, dado que pretende elaborar documentos que permitan obtener información útil para la toma de decisiones a nivel interno. En concreto, es necesario identificar si la estructura organizativa de NORTE fue establecida bajo la influencia de los modelos de gestión estadounidenses, más adelantados, o se basaba en los europeos continentales más retrasados e ineficientes.

El segundo objetivo es identificar cómo se resolvieron en NORTE los interrogantes fundamentales que se observan de la utilización de la contabilidad financiera por parte de las ferroviarias. Calidad de los datos publicados y divulgados en la información derivada de la contabilidad externa. En este punto es necesario identificar los contenidos de los estados financieros. Dentro de ello, adquiere enorme importancia identificar si se busca una uniformidad en la presentación y elaboración de los estados financieros, tanto desde el punto de vista temporal como interempresarial. Por último, es necesario indagar si sirven para ofrecer unos datos fiables que permitan a la compañía revelar la información necesaria para obtener recursos de los proveedores de financiación del mercado de capitales.

El tercer objetivo consiste en analizar si la compañía realizó maniobras de manipulación contable. La normativa contable tiene un gran número de operaciones que pueden registrarse de varias formas y muchas de ellas admiten valoraciones subjetivas. La manipulación contable consiste en gestionar los criterios contables con el objetivo de que las cuentas expresen la imagen que interesa a la empresa. Para ver si una empresa está gestionando los criterios contables de forma interesada, es útil revisar las estimaciones, entre ellas las de amortizaciones o deterioros por morosidad; además, es necesario observar si han existido cambios en los criterios contables, lo cual puede ser un indicio de manipulación (salvo que estén convenientemente motivados y/o justificados); otra técnica es comparar los criterios que utiliza una empresa frente a los de sus competidores.

El principal competidor de NORTE fue la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). Las dos ferroviarias eran, con diferencia, las de mayor tamaño del sector, pues ambas suponían el 63,41% de las líneas explotadas¹.

¹ TORRE de la, 1923, año XXXI p. 101; MZA, 1934, p. 4. En 1923, NORTE explotaba 3.692 kilómetros. Mientras que MZA explotaba 3.663 kilómetros –2.944 de la antigua red y 719 de la Red Catalana–. TORRE de la, 1923, año XXXI, p. 62. En ese mismo ejercicio económico, en España existían 11.599 kilómetros de vía normal –11.559 a vapor y 40 eléctricos–. TEDDE, 1978, p. 11. El porcentaje de 63,41% ha sido calculado por el cociente 7.355/11.599. La doctrina fue más lejos cuando afirma que ambas compañías constituían el 90% del tendido ferroviario con tráfico de cierta intensidad.

MADRID - ESTACIÓN DEL NORTE

1. LA COMPAÑÍA DE CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (NORTE)



1. LA COMPAÑÍA DE CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (NORTE)

En España, antes de la Guerra Civil, sólo hubo empresas de gran tamaño en el sector público. Las únicas excepciones de grandes empresas privadas antes del periodo guerracivilista fueron las ferroviarias, siendo la más importante NORTE.

1.1. Nacimiento y evolución de NORTE

La Compañía de los Caminos de Hierros del Norte de España (NORTE) fue fundada el 30 de marzo de 1858, mientras que el 29 de diciembre de 1858 se otorgó la escritura de constitución, obteniéndose la constitución definitiva y aprobación de los estatutos el 14 de enero de 1859².

La primera asamblea general se realizó en Madrid el 19 de enero de 1859. La mayoría de los suscriptores de títulos eran extranjeros, alcanzando la inversión española tan sólo al 25% del capital de la sociedad³.

NORTE debe su origen al interés de la familia Péreire por hacer negocios en España, para lo cual crearon la Sociedad General de Crédito Mobiliario Español. Desde su génesis, NORTE estuvo orientada a ser una de las grandes sociedades mercantiles para liderar el desarrollo del sistema de transporte terrestre español. Su estrategia empresarial inicial estuvo centrada en controlar la principal vía de comunicación con Francia⁴.

NORTE fue la empresa privada más importante de España, tanto por el número de sus activos, como por el número de kilómetros en explotación, o por el número de trabajadores; dentro de las empresas europeas, NORTE pasó de ser la decimonovena empresa de Europa en el siglo XIX a ser la décima del continente a partir de 1917⁵. NORTE alcanzó una enorme importancia porque durante muchos años dominaba práctica-

² MINISTERIO DE FOMENTO. «Real Decreto del 14 de enero de 1859 autorizando a la constitución y aprobación de los estatutos de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España». *Gaceta de Madrid*, 18 de enero de 1859, n.º 18, p. 1. Los estatutos fueron publicados por la compañía. NORTE, 1859. La edición francesa de los estatutos de creación de la Compañía del NORTE puede observarse en NORTE, 1863, p. 1-30. La real orden de 18 de diciembre de 1858 dispuso la modificación de los estatutos, lo cual se llevó a efecto el 29 de diciembre de 1858.

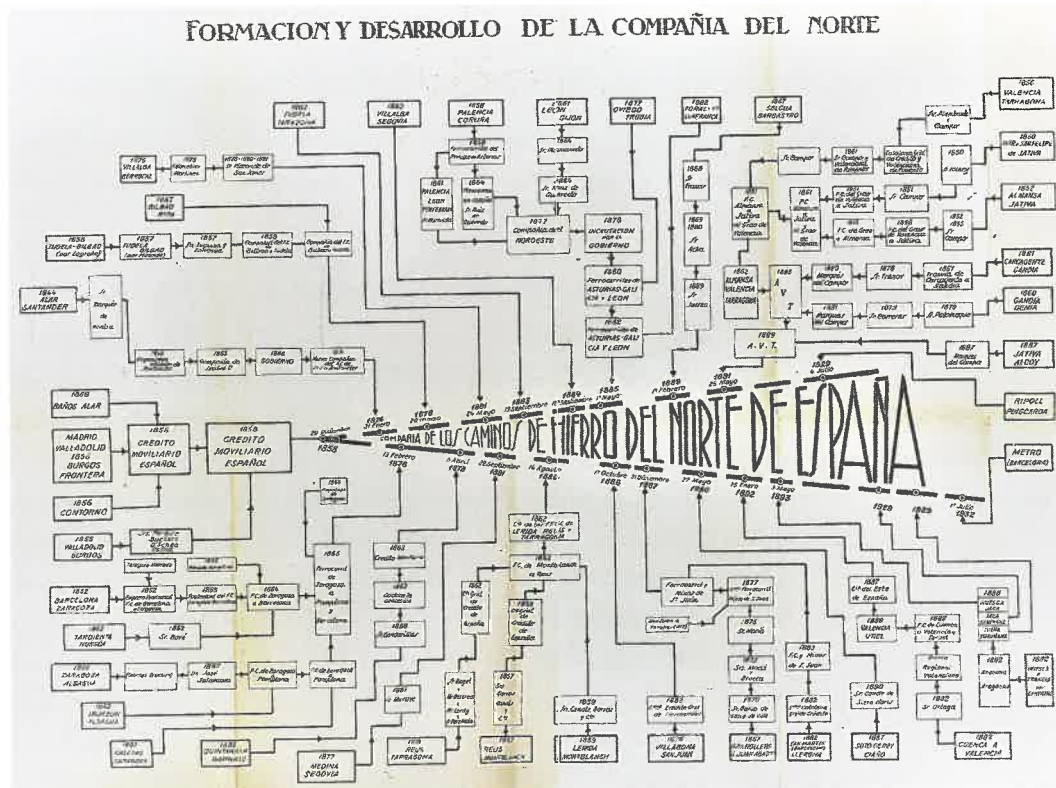
³ Sobre la constitución y el desarrollo de NORTE, véase WAIS, 1974; ARTOLA, 1978 y GÓMEZ 1982; 1989.

⁴ Véase la importancia de su estrategia en BENTABOL *et al.*, 2011, p. 15.

⁵ CARRERAS; TAFUNELL, 1993, p. 127-174; 1996, p. 77; 1997, p. 277-304.

mente la mitad septentrional de la península ibérica, incluidos sus puertos⁶, y su paulatino desarrollo empresarial le permitió unir Madrid con la frontera francesa y el Cantábrico.

La compañía NORTE se benefició de las ayudas estatales que la dictadura de Primo de Rivera concedió a las compañías a través del Estatuto Ferroviario de 1924. Sin embargo, estas ayudas se cortaron bruscamente al proclamarse la Segunda República⁷. Durante el periodo republicano el ferrocarril, en general, atravesó una época de grave crisis, aunque la compañía logró mantener su independencia. NORTE desarrolló su actividad hasta 1941, cuando al igual que el resto de los ferrocarriles de vía ancha, pasaría a integrarse en RENFE.



Formación y desarrollo de la Compañía Norte. Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939).
Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance, 1940. Biblioteca Ferroviaria-MFM.

Es posible diferenciar cinco etapas en la evolución de NORTE⁸: creación (1845-1855), construcción y puesta en servicio (1856-1873), expansión (1875-1892), estabilización (1893-1899) y explotación (1900-1941).

⁶ De la importancia de esta compañía baste mencionar su control sobre los puertos de Barcelona, Bilbao, Pasajes, Santander, Gijón, La Coruña y Vigo, véase HERNÁNDEZ MARCO, 1997.

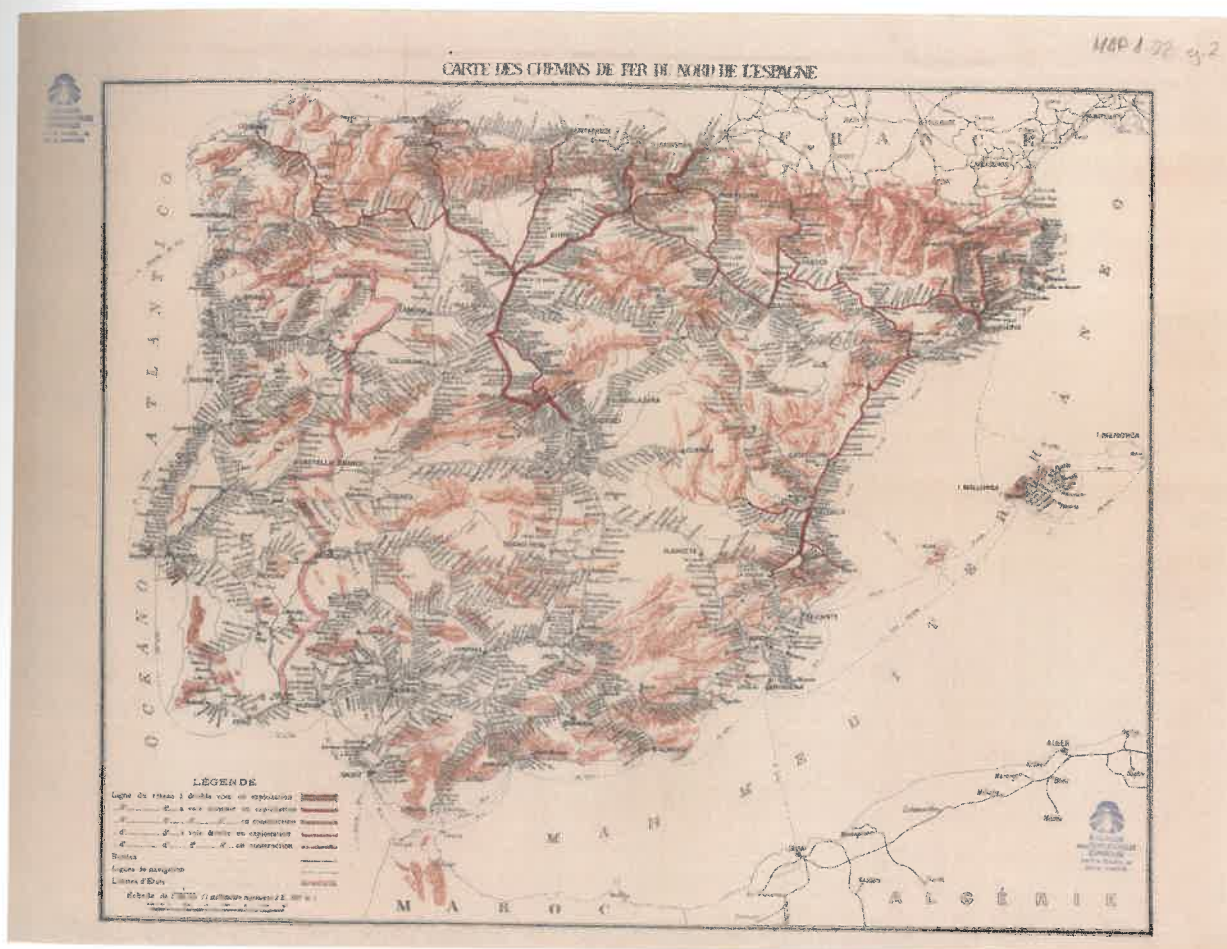
⁷ WAIS, 1974, p. 623.

⁸ Sobre la cronología de la apertura de líneas y la construcción ferroviaria de NORTE es fundamental la obra de WAIS, 1948; 1974; 1987.

1.2. Primera etapa. La creación de la compañía

En 1843, acababan de inaugurarse los hornos de Santa Ana en Bolueta y España aún no disponía de ninguna línea de ferrocarril. La industria siderúrgica vizcaína estaba entonces en pleno desarrollo y necesitaba transportes fiables hacia Madrid, por lo que tenía un gran interés en la creación de un ferrocarril que la conectase a la capital. Los sucesivos gobiernos españoles firmaban sólo concesiones provisionales para su construcción, y con esta forma de «provisionalidad» es con la que el Gobierno, los municipios y las cámaras de comercio interesados (principalmente en Vizcaya), obtienen la autorización de construir la línea que desde entonces comenzará a llamarse «del Norte».

Entre 1845 y 1855 se realizaron varios proyectos de ferrocarril que pretendían conectar Madrid con las provincias vascas y la frontera francesa. Los proyectos estaban redactados para salir de Madrid, y tenían previsto transcurrir por Valladolid, Burgos, Bilbao, para luego continuar la costa por Deva para alcanzar la frontera francesa en Irún.



Carte des Chemins de fer du Nord d'Espagne. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939). Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance, 1940. Biblioteca Ferroviaria-MFM.

Los años trascurren sin que se realice obra alguna, hasta que se aprueba la Ley General de los Ferrocarriles de 3 de junio de 1855. Como consecuencia de la nueva ley, el proyecto de la línea del Norte se divide en tres tramos: Madrid a Valladolid por Ávila y Medina del Campo; Valladolid a Burgos y Burgos a Francia por Miranda de Ebro. El último tramo evita Vizcaya, puesto que el trazado elegido pasa por Vitoria, Alsasua, Tolosa y San Sebastián.

Para obtener la línea en su integridad es necesario obtener la concesión de los tres tramos. El 14 de noviembre de 1855, los hermanos Emile e Isaac Péreire –junto con los financieros José Joaquín de Osma, Enrique O’Shea y Eugenio Duclerc– obtienen la concesión del tramo Valladolid – Burgos⁹. Por medio de la ley de 11 de julio de 1856, la Sociedad de Crédito Mobiliario Español, creada por los propios hermanos Péreire, obtiene la concesión de los otros dos tramos. Mientras se pone la primera piedra en Valladolid, los Péreire también obtienen la concesión del ramal de Venta de Baños a Alar del Rey.

La entrada en el sector de los ferrocarriles de la recién creada Sociedad General de Crédito Mobiliario Español (una de las entidades de crédito nacidas de la legislación bancaria del periodo progresista) marcó un nuevo periodo para la evolución no sólo de la línea férrea Madrid-Irún, sino también de todos los transportes ferroviarios, puesto que su intervención supuso dos hechos fundamentales: en primer lugar, la conexión entre el ferrocarril y la banca, lo que iba a permitir movilizar rápidamente la gran cantidad de capital financiero necesario para la construcción y posterior puesta en servicio de las líneas férreas, y en segundo lugar, el vínculo entre el binomio ferrocarril-banca y el mercado exterior de capitales, al ser la empresa de iniciativa francesa.

1.3. Segunda etapa. Construcción y puesta en servicio de la línea

El 18 de junio de 1856, NORTE comenzó la construcción de su línea principal desde Valladolid en los dos sentidos, es decir, hacia Burgos por un lado y hacia Medina del Campo por otro. A comienzos de 1861 ya se habían terminado 360 kilómetros de su trazado total, esto es, los segmentos entre Valladolid y Medina del Campo y Valladolid a Burgos.

A partir de 1856, una pequeña colonia francesa se instala en Valladolid para comenzar los trabajos¹⁰. Esta ciudad presenta la ventaja de estar a medio camino de los extremos de la línea¹¹. A medio plazo, está previsto instalar allí los talleres para el material rodante de la compañía y su principal depósito de locomotoras.

En 1864 NORTE culmina su etapa de formación con las líneas Madrid-Irún y Venta de Baños-Alar, alcanzando los 739,8 kilómetros, que mantuvo sin cambios hasta 1874. El proceso fue todo lo acelerado que la Ley General de Ferrocarriles de 1855 preveía. La conexión de la línea de NORTE con el extremo sur de las líneas de Midi, *Compagnie des Chemins de Fer du Midi e du Canal Latéral à la Garonne* (que pertenece también a los hermanos Péreire) se realiza en Irún y Hendaya.

El cuadro 1 muestra la entrada en servicio de los distintos tramos de NORTE en la etapa de construcción.

⁹ TEDDE, 1978, vol. II, p. 23.

¹⁰ Archivo Histórico Ferroviario (AHF). COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU NORD DE L’ESPAGNE. *Procès verbaux des séances tenues par la reunión de Paris, 18 avril 1856.*

¹¹ WAIS, 1974, capítulo VIII.