



ARTÍCULOS

INTENTOS DE FUSIÓN ENTRE LAS DOS PRINCIPALES EMPRESAS DE UN SECTOR: EL CASO DE MZA Y NORTE

Attempts of fusion between the two main companies of a sector:
the case of MZA and NORTE

Miguel Ángel Villacorta Hernández

Universidad Complutense de Madrid
mianvi@ucm.es

Recibido: 11/12/2017 - Aceptado: 08/09/2018

Cómo citar este artículo/Citation:

Miguel Ángel VILLACORTA HERNÁNDEZ, "Intentos de fusión entre las dos principales empresas de un sector: el caso de MZA y NORTE", *Hispania Nova*, 17 (2019), págs. 85-123,

DOI: <https://doi.org/10.20318/hn.2019.4517>

Copyright: © HISPANIA NOVA es una revista debidamente registrada, con ISSN 1138-7319 y Depósito Legal M 9472-1998. Los textos publicados en esta revista están –si no se indica lo contrario– bajo una licencia [Reconocimiento-Sin obras derivadas 3.0 España](https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/es/deed.es) de Creative Commons. Puede copiarlos, distribuirlos y comunicarlos públicamente siempre que cite su autor y la revista y la institución que los publica y no haga con ellos obras derivadas. La licencia completa se puede consultar en: <http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/es/deed.es>

Resumen: El objeto de esta investigación es el análisis de los intentos de fusión de las dos mayores sociedades ferroviarias privadas españolas: NORTE y MZA. El sector ferroviario español ha sido prolíficamente estudiado desde diversos ámbitos, debido al importante papel que ha desempeñado en su contribución al progreso económico. Sin embargo, es necesario detenerse en un aspecto singular como es la posibilidad que hubo de que las dos empresas españolas más importante del sector se fusionaran. Aunque ello no se logró, los procedimientos para alcanzarlo son relevantes para la historiografía empresarial española.

Abstract: The purpose of this investigation is the analysis of the attempts to merge the two largest Spanish private railway companies: NORTE and MZA. The Spanish railway sector has been prolifically studied from various areas, due to the important role it has played in its contribution to economic progress. However, it is necessary to focus on a singular aspect, such as the possibility that the two most important Spanish companies in the sector merged. Although this was not achieved, the procedures are relevant to Spanish business historiography.

Palabras clave: Historia, Ferrocarril, NORTE, MZA.

Keywords: History, Railway, NORTE, MZA.

INTRODUCCIÓN

El principal objetivo de la investigación consiste en analizar las razones por las que no se produjo la fusión entre NORTE y MZA.

La investigación se centra en la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (NORTE) y la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), porque son las dos empresas españolas con mayor dimensión de la época, tanto por el peso de sus activos, como por la mano de obra empleada, e incluso fueron las mayores privadas españolas hasta que llegaron los procesos de privatización y de fusiones continuas de finales del siglo XX.

Por volumen de activos, NORTE pasó de ser la decimoctava empresa de Europa en 1890 a ser la décima del continente a partir de 1917; de igual forma, MZA pasó de ser la decimonovena a ser la undécima de Europa en los mismos años, siempre siguiendo los pasos por detrás de NORTE, pero muy cerca (Carreras y Tafunell, 1997: 277-304) (Carreras: 1999: 39).

Al finalizar el siglo XIX, y una vez concluida la mayor parte de las fusiones y absorciones, cada una de las dos grandes controlaban un tercio del tendido ferroviario total; en concreto, en el año 1898, NORTE poseía 3.552 kilómetros y MZA 3.650 (una vez integrada la línea TBF). Entre las dos ocupaban el 63,41% de las líneas explotadas¹, por lo que se puede inferir que estudiando las dos conjuntamente, se analiza gran parte del sector. Además, su indiscutible relevancia en el panorama de los ferrocarriles europeos, permite observar la situación de las grandes empresas europeas en esa época.

La fuente principal son los diversos documentos referidos al tema que se conservan en el Archivo Histórico Ferroviario (AHF) de la Fundación de Ferrocarriles Españoles con

¹ En 1923, MZA explotaba 3.663 kilómetros -2.944 de la Antigua Red y 719 de la Red Catalana- (De la Torre, 1923: 101; MZA, 1924: 4). En 1923, NORTE explotaba 3.692 kilómetros (De la Torre, 1923: 65; NORTE, 1924: 5). En ese mismo ejercicio económico, en España existían 11.599 kilómetros de vía normal -11.559 a vapor y 40 eléctricos- (De la Torre, 1923: 62). El porcentaje de 63,41% ha sido calculado por el cociente 7.355/11.599. Tedde (1978: 11; 1996: 275) va más lejos cuando afirma que ambas compañías constituían el 90% del tendido ferroviario con tráfico con cierta intensidad.

sede en Madrid. En la investigación se ha realizado un análisis, tanto de fuentes primarias, compuestas por la legislación, documentación y correspondencia emitida por la compañía NORTE y MZA, como por las fuentes secundarias escritas por autores y organizaciones. Por mencionar algunos de los trabajos más relevantes, Tortella (1973), Anés Álvarez (1978: 355-512), Artola (1978: 341-453), Tedde de Lorca (1978; 1996), Gómez Mendoza (1982), Muñoz Rubio (1995), Comín, *et al.* (1998: 367-410), Comín (1999: 255-272), Ortúñez (1999a; 1999b), Muñoz Rubio y Vidal Olivares (2001).

La investigación requiere la comparación temporal de datos contables, para la que se han realizado ocho figuras, en las cuales ha sido necesario corregir la inflación. Para corregir el efecto de las variaciones en los precios, todos los valores monetarios han sido referidos al año base 1913 utilizando los índices de coste de la vida que aparecen en las tablas del trabajo de Ballesteros (1997: 363-395)².

COMPETENCIA EMPRESARIAL ENTRE MZA Y NORTE

Desde los primeros intentos de ordenación ferroviaria, los gobiernos españoles creían que la mejor alternativa para los intereses nacionales era que las líneas ferroviarias se reuniesen en pocas compañías³. Pero, además, las características de la industria ferroviaria española favorecían la agrupación empresarial, o al menos la alianza entre compañías.

Frecuentemente, las ferroviarias españolas buscaron apoyos entre ellas para aunar esfuerzos, normalmente contra el Estado. Así lo hicieron las dos grandes.

NORTE y MZA tuvieron un acercamiento y colaboración profunda que estuvo, incluso, cerca de llevarlas a la fusión. Una de las posibilidades de las dos grandes empresas de capital francés para mejorar su situación económica era fortalecer su posición frente al gobierno y frente al mercado por la vía de la fusión. Con ella se pretendían lograr, entre otros objetivos, la reducción de los costes de explotación. Las dos grandes siempre tuvieron presente la fusión, aunque no se llegó a ejecutar nunca. Hubo tres momentos en los que la fusión estuvo cerca de producirse, aunque nunca se consumó: en 1904, 1919 y 1931.

² Martínez Vara (2004: 112) hizo un comentario sobre los índices de precios en relación con su aplicación a las ferroviarias.

³ Así incluso lo expresaron el Presidente del Consejo de Ministros de España Ramón María Narváez y su ministro de Fomento Manuel de Orovio (Wais, 1948: 115).

INTENTO DE FUSIÓN DE 1904

En el periodo 1900-1903, NORTE tuvo malos resultados contables (2,5 millones de pérdidas); en esta situación económica-financiera, no podía encontrar subscriptores para la voluminosa emisión de obligaciones que seguía sin poder realizarse. Por otro lado, existía un evidente convencimiento de que el servicio que ofrecía NORTE era malo. Además, padecía una fuerte conflictividad laboral. Ante este entorno económico, productivo y laboral, e impulsado por las motivaciones interesadas de sus administradores, NORTE difundió la eminente fusión de NORTE y MZA, que nunca llegó a producirse. La difusión se realizó por artículos en la prensa⁴ y en la documentación contable de la compañía⁵.

El intento de fusión de 1904 estaba motivado tanto por la mala situación de NORTE en materia (1) económica, (2) operativa y (3) laboral, como por los movimientos estratégicos de los directivos que la gobernaban, (4) unos por acercarse a otras empresas, principalmente suministradoras de NORTE, (5) otros para acercarse a MZA, y (6) por último, otros para acercarse al Estado.

A pesar de todos estos aspectos a favor, la fusión no culminó. En el siguiente apartado observaremos que la principal razón por la que no se llevó a cabo la fusión fue que NORTE tenía poco prestigio entre los altos representantes de MZA, e incluso los representantes de MZA consideraban que NORTE estaba deficientemente gestionada⁶.

Factores favorables a la fusión

Mala situación económico-financiera de NORTE

La situación económica de NORTE en el periodo 1900-1904 era mala en relación a MZA. La compañía venía de seis ejercicios económicos con pérdidas (1894-1899), y de un prolongado periodo de suspensión del pago de dividendos, pues estuvo sin repartir remuneración a los accionistas desde 1892 hasta 1906. Su mala situación se complicó por la depreciación de la peseta respecto al franco -la moneda con la que la compañía debía amortizar las obligaciones y pagar los intereses de su enorme deuda contraída en esta

⁴ "La fusión de los ferrocarriles del NORTE y Mediodía de España", *Revista Minera Metalúrgica y de Ingeniería*, 1904, p. 521. "Rumor sin fundamento", *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1904, pp. 459-460.

⁵ Los posibles acuerdos de fusión quedaron reflejados en los Informes Anuales de NORTE (1903; 1904).

⁶ La situación operativa de NORTE es analizada por Ortúñez (1999a: 220; 1999b: 280) y Vidal y Ortúñez (2002: 29-53).

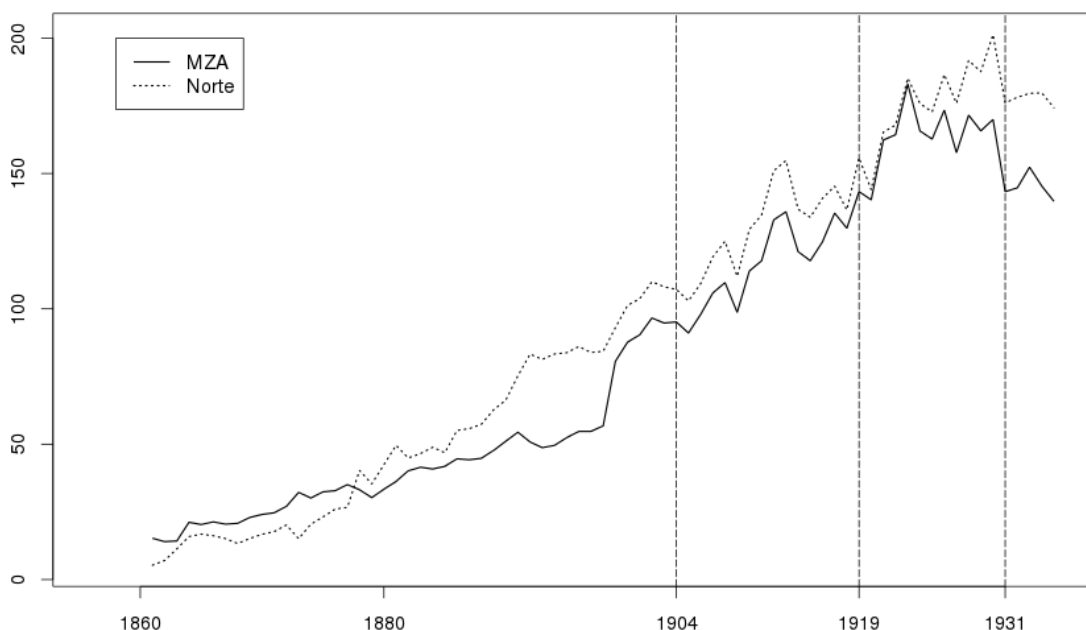
divisa para realizar sus anexiones-, por la crisis agrícola que desplomó el tráfico interior de vinos y cereales, y la brusca caída de los intercambios entre los dos países por efecto de la alteración en el tipo de cambio.

En 1901, NORTE era la primera ferroviaria en ingresos 112,2 millones de pesetas, seguida de MZA con 95,4 millones (Figura 1. Ingresos), aunque los gastos (Figura 2. Gastos) y las cargas financieras (Figura 3. Cargas) eran mucho mayores, tanto que el resultado del ejercicio de MZA era superior, 5,1 millones de pesetas, al de NORTE, 0,7 millones (Figura 4. Resultados contables).

Al finalizar el ejercicio contable 1903, NORTE tenía 2,5 millones de pérdidas (Figura 4. Resultados contables), frente a los constantes beneficios contables de MZA, la cual sólo tuvo pérdidas a partir de 1931. Destacan las diferencias en los gastos de financiación - incluido los gastos de depreciación de la moneda- pues NORTE tuvo 57,6 millones de pesetas en 1901, 61,1 en 1902 y 60,3 en 1903, mientras que MZA tuvo 52,1 millones de pesetas en 1901, 51,6 en 1902 y 53,3 en 1903.

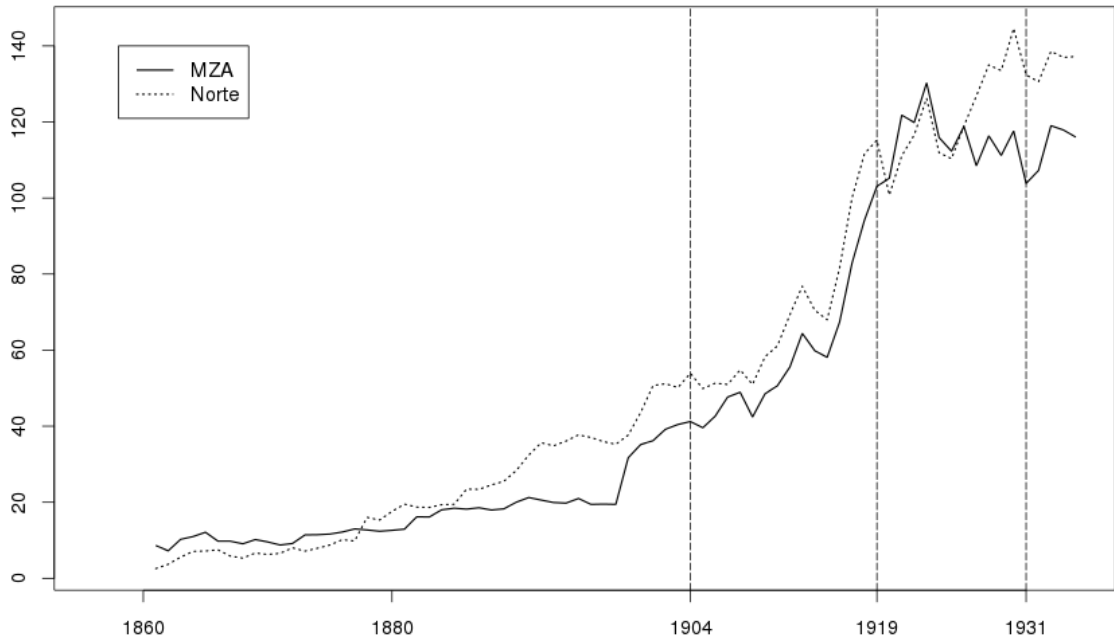
NORTE presentaba problemas para obtener financiación, mala situación económica y ausencia de reparto de dividendos, por lo que intentaba no competir con MZA y buscaba acuerdos tarifarios e incluso intentos de fusión.

Figura 1. Ingresos de explotación de NORTE y MZA en millones de pesetas



Fuente: Elaboración propia

Figura 2. Gastos de explotación de NORTE y MZA en millones de pesetas

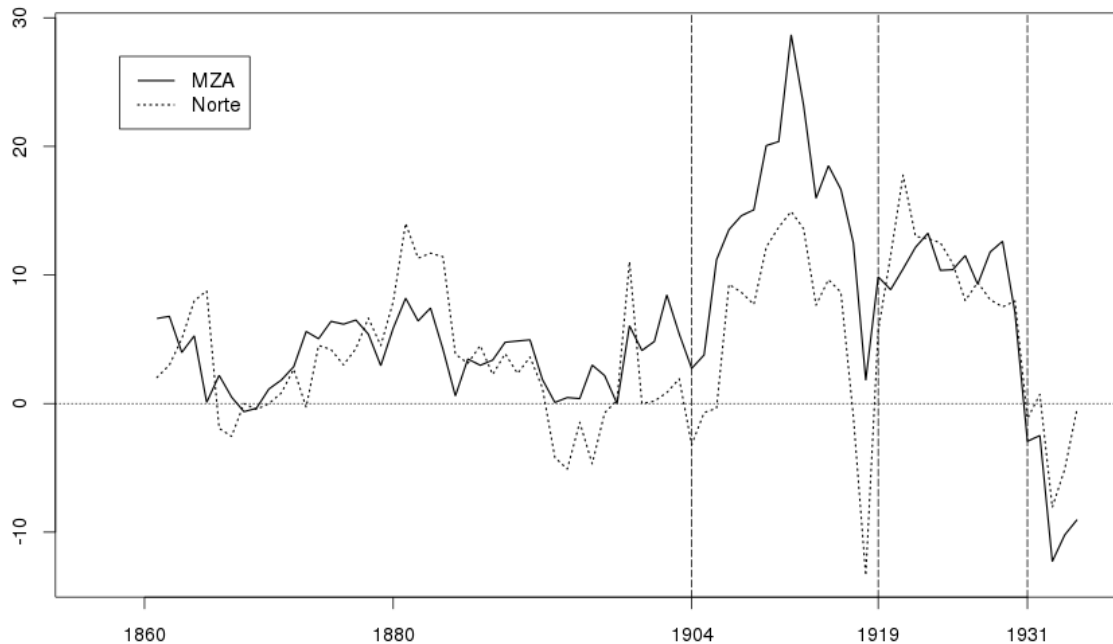


Fuente: Elaboración propia

Figura 3. Cargas financieras de NORTE y MZA en millones de pesetas



Fuente: Elaboración propia

Figura 4. Resultado contable final de NORTE y MZA en millones de pesetas

Fuente: Elaboración propia

Mala situación operativa de NORTE

Desde final de siglo, pero sobre todo desde 1903, todo el sector -incluido MZA- conocía las deficiencias operativas de NORTE. Desde 1900, NORTE estaba en una mala situación en cuanto a seguridad, prestigio y relaciones con el Estado que se materializaron en numerosas incidencias en la explotación.

En el periodo 1900-1902, las vías de NORTE estaban en mal estado. Hubo muchos retrasos, muchos incidentes en el tráfico e incluso bastantes colisiones, que provocaron que hubiera que satisfacer cuantiosas multas al Estado. Pero la situación empeoró en 1903.

El 27 de junio de 1903 se produjo un descarrilamiento en el kilómetro 105 de la línea de Tudela a Bilbao, en el que murieron 47 personas, en Torre Montalvo (en el puente denominado Montalvo sobre el río Najerilla)⁷. Para estudiar el accidente se nombró una

⁷ Carta del Director al Consejo de Administración de NORTE: 28 de junio de 1903; Carta del Director al Consejo de Administración de NORTE: 29 de junio de 1903; Carta del Director al Consejo de Administración de NORTE: 30 de junio de 1903; Acta nº 690 del Libro de actas del Consejo de Administración de NORTE: 30 de junio de 1903.

Comisión especial compuesta por tres ingenieros, cuyo informe mostraba las graves deficiencias atribuidas a NORTE⁸.

El suceso llevó a intervenir a la Dirección General de Obras Públicas con tres disposiciones. En primer lugar, el Real Decreto de 6 de julio de 1903 nombró una Junta inspectora de las líneas ferroviarias en explotación en España. Por otro lado, la Real Orden de 31 de julio de 1903 fue encargada de revisar las condiciones de capacidad, aptitud y trabajo del personal de ferrocarriles⁹. Por último, el 13 de agosto de 1903, el director de Obras Públicas presentó una propuesta para organizar los servicios ferroviarios y aumentar la seguridad en la explotación. Las tres actuaciones del Estado estaban dirigidas a todas las ferroviarias, pero tenían una relación directa con las deficiencias de seguridad cometidas por NORTE. Por un lado, en la Exposición de Motivos de la Real Orden de 31 de julio de 1903 se mencionaba explícitamente el accidente del puente de Torre Montalvo. Por el otro, tras la propuesta del 13 de agosto de 1903, el ministro de Obras Públicas Rafael Gasset citó al Director de NORTE, Aubert, para manifestarle que “no podía tolerar por más tiempo las graves y repetidas faltas que se observan diariamente en la marcha de los trenes (...), y que si no lo resolvía brevemente, llevaría el asunto al Consejo de Ministros, para que adoptase una resolución enérgica contra la compañía [NORTE]”¹⁰.

Pero, además, el Estado emitió la Real Orden de 1 de octubre de 1903, que ya no iba destinada genéricamente a todas las ferroviarias, sino que estaba dirigida expresa y concretamente a NORTE. Esta Real Orden pretendía incidir sobre NORTE para acabar con los continuos retrasos. Estos retrasos eran causados –así pensaba los interlocutores del Ministerio- por un material de tracción y rodante insuficiente y sometido a un trabajo excesivo, sin las debidas reparaciones¹¹.

⁸ “El descarrilamiento en el puente de Torre Montalvo”, *Revista de obras Públicas*, 1903, pp. 449-458.

⁹ En la Exposición de Motivos se considera al factor humano como parte de los elementos de la seguridad ferroviaria, pues considera que “la fatiga fisiológica y moral del obrero sometido a las más altas presiones del trabajo” puede ocasionar en un instante “la mayor de la catástrofes” (Exposición de Motivos de la Real Orden de 31 de julio de 1903).

¹⁰ Carta de la dirección de 24 de septiembre de 1903 al Comité de Madrid de NORTE, Actas del Comité de Madrid de NORTE, 30 de septiembre de 1903.

¹¹ Real Orden de 1 de octubre de 1903 del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

También existieron numerosas quejas formuladas por diferentes entidades respecto al servicio, tanto de viajeros como de mercancías, en la sección entre Manresa y Barcelona¹².

Del mismo modo existían grandes retrasos en las estaciones de Madrid, tanto en Príncipe Pío como en el Paseo Imperial¹³. El Director creía que los retrasos eran causados por las vías de las dos estaciones¹⁴.

A pesar de la búsqueda del favor político, no fue posible esconder las reclamaciones que debía pagar NORTE por las reiteradas incidencias en la explotación. Este es el mayor indicio del deficiente servicio que prestaba. Por incidencias en la explotación, NORTE tuvo que pagar en 1903 cerca de 1.500.000 pesetas, el 1,27% de los productos (ingresos) de la compañía¹⁵.

Mala situación laboral de NORTE

Los incidentes, retrasos y colisiones hicieron que NORTE tuviera que satisfacer cuantiosas multas al Estado en 1900-1903. Ante ello, la dirección comenzó a imponer castigos al personal de trenes y estaciones, porque entendió que había existido una falta de celo¹⁶. Esto produjo descontento entre los trabajadores por la dimensión de los castigos. En febrero de 1902 hubo una huelga en los talleres de San Andrés de Barcelona. A final de octubre de 1902 se produjo otra huelga en las minas de Barruelo y en los talleres de Valladolid.

¹² Comité de París de 17 de enero de 1903; Comité de Barcelona de 31 de enero de 1903; Comité de Barcelona de 19 de febrero de 1903; Acta nº 686 del Libro de actas del Consejo de Administración de NORTE: 31 de marzo de 1903.

¹³ Los retrasos en las estaciones de Madrid fueron constatados por José Maycas e informados al Director y al Presidente de NORTE; ambos se pronunciaron sobre este problema (Acta nº 719 del Libro de actas del Consejo de Administración de NORTE: 27 de noviembre de 1905).

¹⁴ El Presidente de NORTE afirma que no tendría reparos en proponer al Consejo la concesión de créditos que fuesen necesarios para las obras o ampliaciones dirigidas a mejorar las estaciones madrileñas de Príncipe Pío el Paseo Imperial, "que debieran ir a la cuenta de Primer establecimiento... no cabiendo respecto de estos gastos, guardar las reglas ni seguir el criterio que es indispensable aplicar a los asuntos ordinarios de la explotación, propios del Presupuesto anual" (Acta nº 719 del Libro de actas del Consejo de Administración de NORTE: 27 de noviembre de 1905).

¹⁵ "Las tarifas del ferrocarril del NORTE", Revista Minera Metalúrgica y de Ingeniería, 1904, pp. 298-299.

¹⁶ Actas del Comité de Madrid de NORTE (1902).

Acercamiento a MZA

En la Junta General de Accionistas de NORTE, celebrada el 8 de junio de 1905 (NORTE: 1905), se evidenció por primera vez, que los miembros del Comité de Madrid tomaron el mando de la compañía en detrimento de la mayoría francesa. Este hecho fue determinante pues los miembros del Comité de Madrid -al contrario de la mayoría francesa¹⁷- eran partidarios del acercamiento con MZA¹⁸.

Existieron cuatro figuras claves para el acercamiento a MZA: Antonio Borregón, Estanislao Urquijo Ussía, Eduardo Maristany y Amós Salvador.

El 26 de mayo de 1904, Antonio Borregón fue nombrado presidente del Comité de Madrid de NORTE. Él había obtenido el título de Ingeniero de Caminos en la promoción de 1860, siendo compañero de pupitre del futuro presidente del Consejo de Dirección de MZA, Miguel Martínez Campos. Durante 1885 y 1886, participó en la Comisión de frenos y campañas impulsada por el Estado para estudiar los elementos de seguridad, compartiendo sus trabajos con Maristany, que representaba a la Red Catalana de MZA¹⁹. Durante las conversaciones entre Borregón y Maristany de 1905 quedó claro que el primero deseaba la fusión entre MZA y NORTE: “Ahora más que nunca es necesario, a mi juicio, la unión entre las dos compañías”²⁰.

En la misma fecha, el 26 de mayo de 1904, Estanislao Urquijo Ussía fue nombrado miembro del Consejo de Administración de NORTE. La principal intención de este nombramiento fue reducir la separación entre NORTE y MZA. Estanislao Urquijo era familiar y compañero de negocios de Manuel Allendesalazar, Consejero de MZA. Además de los lazos familiares y de negocios particulares, existía una motivación financiera directa, porque Estanislao Urquijo entró en NORTE en el momento de su fundación, y además, desde 1904 tenía un importante paquete de acciones de MZA. La influencia más importante se derivaba

¹⁷ Seguramente, la mayoría francesa no deseaba una unión con MZA por razones históricas, emanadas de la rivalidad que siempre existió entre las familias francesas que constituyeron MZA y NORTE.

¹⁸ “Junta de los accionista de la Compañía de NORTE”, *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1905, pp. 267-268.

¹⁹ La relación de Antonio Borregón hacia Maristany era de profunda admiración, tanto sobre su actividad gerencial, como sobre su recopilación “La conferencia ferroviaria” (Carta de Borregón a Maristany el 9 de noviembre de 1905. AHF S-103-4).

²⁰ Carta de Borregón a Maristany el 9 de noviembre de 1905. AHF S-103-4.

de sus lazos familiares; si analizamos en conjunto la casa de los Urquijo, se observa que su padre, Juan Manuel de Urquijo Urrutia, el segundo Marqués de Urquijo, era Consejero de MZA, y probablemente la información del Comité de Madrid de NORTE y del Consejo de MZA fluía abundantemente entre padre e hijo. La actuación de Estanislao Urquijo fue decisiva pues era realmente al que más le urgía la unión entre las dos compañías, primero porque ya tenía intereses económicos directos en forma de participación en el capital social de ambos, pero también porque los últimos movimientos estratégicos dentro de NORTE les habían hecho perder posición relativa. Desde 1902 los intereses de los Péreire y del Marqués de Comillas parecían estar más cercanos, marginando a los de Estanislao Urquijo. Existen tres manifestaciones de la pérdida de poder de los Urquijo en NORTE. En primer lugar, en la Junta de Accionista de 30 de mayo de 1903 no se presentaron ni directa ni indirectamente los Péreire ni el Marqués de Comillas. En segundo lugar, en el objetivo fundacional del Banco Español de Crédito se intuía que el objetivo de la entidad financiera era facilitar la obtención del beneficio para alcanzar la armonía entre los dos grupos que tradicionalmente habían participado en NORTE, los Péreire y Comillas, dejando en un segundo plano los intereses de los Urquijo y de otros inversores. Y por último, la emisión del empréstito de NORTE de 1905 fue realizada por el Banco Español de Crédito excluyendo de la misma al grupo financiero de los Urquijo, lo que produjo malestar en la esta familia. Este malestar fue claramente expresado en la correspondencia entre Maristany y Baüer²¹.

Maristany tenía cierta sintonía profesional con NORTE. Cuando dimitió Aubert del puesto de director de NORTE en febrero de 1904, se manejaron cinco nombres para sustituirle: Alzola, Borregón, Gorbeña, Polack y el propio Maristany²². Esto supone, no sólo que su labor era bien vista por los responsables de NORTE, sino que no veían descabellado que él pudiera aceptar el cargo. En una hipotética fusión, Maristany creía –con razón- que tenía muchas posibilidades de alcanzar un puesto de dirección muy relevante. Sin embargo, no aceptó el cargo, es más, no tenemos pruebas de que tan siquiera se lo planteara. Cuando no fue posible la incorporación de Maristany como Director de NORTE en 1904, los representantes del grupo de Bilbao, alentaron un proceso de fusión con MZA, en parte

²¹ Carta de Baüer a Maristany, 23 de febrero de 1905, AHF S-103.

²² La prensa informó de estos planes de NORTE para incorporar a Eduardo Maristany. Puede observarse en Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería (“Cambios de dirección en los ferrocarriles del Norte”. 1904, p. 98) y Gaceta de los Caminos de Hierro (“La dirección de la Compañía de Norte”, 1904: 75 y 89).

porque asumieron que NORTE tenía una dinámica perdedora contra MZA, pero también para así podrían beneficiarse indirectamente de la gestión y el carisma de Maristany.

El exministro Amós Salvador, sobrino de Sagasta, era Consejero de MZA. A pesar de ello, colaboró con NORTE para proteger los intereses de la compañía en el conflicto judicial tras la catástrofe del puente de Torre de Montalvo²³.

Además, las relaciones de altos representantes de NORTE y MZA en terceras empresas eran frecuentes. Por ejemplo, la empresa “Gasificación industrial” fue creada a iniciativa de Estanislao Urquijo Ussía, miembro del Consejo de Administración de NORTE. En esta empresa participaron: José Antonio Ibarra y Conde de Benar -Consejeros de NORTE-, Eduardo Dato, Amós Salvador, Manuel Allendesalazar -Consejeros de MZA-, Gustavo Baüer –presidente del Consejo de Dirección de MZA- y Nathan Süß- Director de MZA.

Acercamiento al poder político

Frecuentemente, los directivos lo eran simultáneamente de múltiples empresas, de forma que su poder e influencia era cada vez mayor. Las empresas pretendían que los Consejos de Administración estuvieran bien representados por los políticos más relevantes de todas las orientaciones, y los políticos acudían solícitos porque recibían una alta remuneración por ello. Además, el poder de los directivos de las grandes ferroviarias tenía influencia sobre la política de los gobiernos²⁴; la clase política primaba el sistema de directivos porque, posteriormente, en muchos casos los políticos iban a ser consejeros de las principales compañías.

La dirección de los Servicios, y por lo general también los puestos de mayor responsabilidad, recaían en ingenieros, que habían comenzado su carrera dentro de la Administración, en la propia Dirección de Obras Públicas o en las Jefaturas Provinciales dependientes de ella, lo que producía frecuentes relaciones entre los intereses públicos y privados.

²³ Actas del Comité de Madrid de NORTE, 13 de mayo de 1904.

²⁴ La relación entre las empresas ferroviarias y la clase política fue analizado por Fontana (1975).

Las conexiones de las compañías ferroviarias con todo el poder –ejecutivo y legislativo sobre todo- fueron en todo momento muy estrechas. Desde la misma creación de las compañías, en los Consejos de Administración de las compañías se sentaron tres presidentes del Consejo de Ministros, trece ministros de Hacienda y nueve de Fomento. Pero, las relaciones no fueron sólo con ministros, sino que también fueron innumerables las relaciones con senadores y diputados. Muchos de ellos dispusieron, con antelación, de información privilegiada e influyeron en la elaboración de las normativas que afectarían a las ferroviarias²⁵.

La opinión pública española recelaba de la veracidad de los resultados contables de las concesionarias, de los que eran beneficiados muchos políticos situados en los consejos de administración, de los que se intuía que favorecían los intereses ferroviarios. La persistencia de las grandes fortunas relacionadas con el ferrocarril no hubiese sido posible sin la vinculación privilegiada con la clase política, que concedía privilegios, exenciones y monopolios.

NORTE tenía entre uno de sus objetivos acercarse al poder político, para intentar mejorar sus relaciones con él. Este objetivo era básico para la compañía, mucho más cuando en mente tenían la intención de fusionarse con MZA, lo que sólo podría hacerse con el beneplácito de la clase política dirigente.

Entre los políticos que tuvieron gran importancia en NORTE, destacan el presidente del Consejo de Ministros de España en el periodo 6 de marzo de 1901 al 6 de diciembre de 1902, Práxedes Mateo Sagasta, Comillas, Manzanedo, Urquijo y, por supuesto, el ministro de Hacienda y posteriormente de Estado, Rodríguez San Pedro. MZA también tuvo buenos contactos con los ministros de Agricultura, Obras Públicas, Agricultura, Industria y Comercio, José Canalejas, Amos Salvador y el Conde de Romanones.

La búsqueda de favor político se realizó principalmente sobre la concesión y construcción de las líneas, aunque también sobre el pronunciamiento favorable ante la gestión de accidentes. Por ejemplo, el 20 de noviembre de 1903 hubo un choque con cinco víctimas en la estación de Cercedilla. NORTE quedó exenta gracias a los contactos y

²⁵ Todo este análisis es realizado por de los Cobos y Martínez Vara (2009: 4).

buenas relaciones de personas que trabajaban o colaboraban conjuntamente con NORTE y el Estado²⁶.

La importancia de tener diputados influyentes en las empresas ferroviarias se puso de manifiesto en la disputa periodística²⁷, empresarial y parlamentaria²⁸ del trazado de los Alduides. MZA quería la salida de Alduides, pero el presidente O'Donnell negó la petición porque convertiría a Bayona en el centro del comercio hacia España, en detrimento de las ciudades españolas, y en especial de San Sebastián.

La influencia de NORTE sobre políticos de la época no estaba relacionada con un único partido, sino que se encontraba en ambas corrientes de pensamiento político, buscando la influencia de ministros, exministros y políticos de diferentes rangos, tanto liberales como conservadores.

El conservador Faustino Rodríguez San Pedro, que alternaba cargos en NORTE con altas responsabilidades del Estado (en 1903 era ministro), cuidaba los intereses de la compañía²⁹.

El liberal Amós Salvador, sobrino de Sagasta, que había sido ministro³⁰, fue encomendado por NORTE para proteger los intereses de la compañía en el conflicto judicial tras la catástrofe del puente de Torre de Montalvo³¹.

²⁶ "Intervención del Diputado Nogués. Congreso de los diputados Torres Montalvo. Sesión de 12 de marzo de 1904", Revista e Obras Públicas, 1904, pp. 169-171.

²⁷ El debate periodístico no fue sólo nacional, sino también internacional. Entre los medios hubo, muchos franceses, pero también de otros países, como por ejemplo, varios artículos en The Times (García Venero, 1948: 240).

²⁸ Los diputados vascos fueron los que tuvieron la más enérgica oposición.

²⁹ Faustino Rodríguez San Pedro "protegía convenientemente a la compañía". Así lo atestigua la "Intervención del Diputado Nogués. Congreso de los diputados Torres Montalvo. Sesión de 12 de marzo de 1904", Revista e Obras Públicas, 1904, pp. 169-171.

³⁰ Y simultáneamente es Consejero de MZA.

³¹ El liberal Amós Salvador fue encomendado por NORTE "para ir a Logroño a enterarse del sumario y preparar las pruebas para destruir los indicios, que según la Audiencia existían" (Actas del Comité de Madrid de NORTE, 13 de mayo de 1904).

NORTE aprovechó que en 1903 se creó el Banco Español de Crédito, para incorporar en el Consejo del Banco a destacados hombres públicos para que con sus decisiones ayudaran a la compañía en la tarea legislativa de ambas cámaras.

Estanislao Urquijo Ussía, tercer Marqués de Urquijo, fue nombrado, el 26 de mayo de 1904, miembro del Consejo de Administración de NORTE. Evidentemente este puesto estaba más que justificado porque la familia Urquijo tenía un gran número de acciones en NORTE, y era normal que tuviera un asiento en el Consejo de Administración. Pero tenía otra motivación: reducir las diferencias entre NORTE y el gobierno. Estanislao Urquijo era familiar y compañero de negocios de Manuel Allendesalazar. Durante años, las tensiones de NORTE con Fomento fueron constantes, sin embargo, estas se redujeron el 31 de diciembre de 1909, cuando comenzó su actividad como ministro de Fomento Manuel Allendesalazar.

A comienzos de siglo, hubo frecuentes denuncias sobre la comunión de intereses entre concesionarias y políticos en periódicos como El Heraldo de Madrid, La Justicia, El Liberal o Vida Nueva. La más importante fue la realizada por J. J. Morato: “Las leyes no suelen regir para las compañías; los encargados de hacerlas o de ejecutarlas tienen el doble cargo de legisladores y de gobernantes y de consejeros de las grandes empresas”³².

Factores que impidieron la fusión

La principal razón por la que no se llevó a cabo la fusión fue que NORTE tenía muy poco prestigio entre los altos representantes de MZA.

Los representantes de MZA tenían mal concepto de NORTE, tanto de su servicio y gestión, como de su contabilidad. Este hecho es tan relevante que desbarata todos los aspectos positivos que lo aconsejarían.

En el informe de Víctor Giol, jefe de tráfico de MZA, se concluye que: “NORTE presta un muy mal servicio en las líneas de Almansa a Valencia y Tarragona”³³.

³² El Heraldo de Madrid, 29 de junio de 1903.

³³ “Ferrocarril de Ripoll a Ax les Thermes. Conveniencia de la adquisición o arrendamiento de las líneas de San Juan y de AVT con sus afluentes”, Informe de Víctor Giol. Jefe de Servicio Comercial. Barcelona 8 de diciembre de 1904. Documento incluido en AHF, S-103.

MZA estaba mejor gestionada, con un capital organizativo muy desarrollado, centrado en un gran líder como era Maristany. NORTE tenía el Consejo dividido, con empleados poco eficientes, y con un director como Boix, considerado por la cúpula de MZA, como mal gerente

NORTE realizó unas manipulaciones contables desde el ejercicio 1905. Ello llegó a conocimiento de MZA, por una filtración de la familia Urquijo -que participaba simultáneamente en NORTE y MZA- al presidente del Comité de Madrid de MZA Baüer³⁴.

Además, MZA había sufrido un gran desgaste por la fusión de la Red Catalana, lo que era un gran freno a una posible fusión con otra empresa.

Por todo ello, es posible concluir que, aunque quizás se dejó querer, MZA nunca se planteó en serio la fusión con NORTE.

INTENTO DE FUSIÓN DE 1919

El segundo intento de llevar a cabo una fusión se planteó en junio de 1919. Esta posibilidad de fusión fue la más interesante porque la de 1904 fue muy prematura y la de 1931 se intentó realizar cuando la nacionalización parecía inevitable.

Entre 1914 y 1919 las ferroviarias estaban inmersas en la crisis identificada como problema ferroviario. La citada crisis supuso, para las compañías unas dificultades que muchas no consiguieron salvar, y las que lo lograron quedaron económicamente muy perjudicadas. En este entorno, con un futuro incierto en el que no se sabía cuándo se podría salir de la crisis, ambas compañías se plantearon sumar sus fuerzas.

En esta situación, NORTE inició maniobras de aproximación para un entendimiento con MZA. En concreto, el intento de fusión tuvo su origen en dos de los grupos de poder de NORTE: el grupo de Bilbao en mayo de 1919, y conjuntamente Mauricio Péreire y el Marqués de Comillas en junio de 1919.

Durante la I Guerra Mundial, el capital vasco obtuvo enormes beneficios. Algunos de los más acaudalados invirtieron en ferroviarias. En el caso de NORTE, el capital estaba muy

³⁴ Carta de Baüer a Maristany, 23 de febrero de 1905, AHF S-103.

concentrado, tanto que en Bilbao se reunieron el 20,3% (105.000/516.000) de sus acciones en 1919. Estos inversores pretendían absorber la dirección de la compañía y dar la batalla a Faustino Rodríguez San Pedro.

En los años anteriores a 1919, los Consejos de Administración de NORTE trataron de equilibrar la representación y la gestión entre personas procedentes de los principales grupos de accionistas y obligacionistas, y los profesionales de la banca y la industria³⁵. En esa época, el Comité de Madrid y de Barcelona de NORTE se llenó de representantes procedentes del País Vasco, tanto de la de la industria (José Antonio de Ibarra y Arregui y Martín de Zavala), como de la banca (Estanislao de Urquijo y Ussía “III Marqués de Urquijo”, Joaquín de Robert y Carles “II Conde de Torroella de Montgrí” e Ignacio Coll y Portabella). Algunos de los empresarios vascos que entraron en el Consejo de NORTE eran también Consejeros de los Bancos de Bilbao y Vizcaya³⁶, entre los que destacan, Julio de Arteche, Ramón de la Sota³⁷, Valentín Ruiz Senén, Julio Sánchez de León e Igual y Enrique Ocharán³⁸.

El año 1919 revistió un gran interés para la historia de NORTE³⁹. La empresa cambió de presidente del Consejo de Administración, Faustino Rodríguez San Pedro dejó su puesto al Marqués de Alonso Martínez; no obstante algunos accionistas (pocos en número, pero con un capital total de 105.000 acciones de NORTE), representantes del grupo de Bilbao, le habían ofrecido el puesto a Eduardo Maristany (Director general de MZA), con idea de llegar así, posteriormente, con mayor facilidad a la fusión de MZA y NORTE.

La propuesta de fusión por parte de NORTE fue realizada a Maristany. Aunque Maristany no precisara quien le había hecho tal proposición, hay que pensar en el entorno de Bilbao. Entre las personas más probables son las que salieron elegidos en la convulsa junta general de NORTE, celebrada el 17 de mayo de 1919. En la citada junta general, los

³⁵ Para la composición de los Consejos de Administración véase The Directory Publishing Company Limited (1937) y NORTE (1940).

³⁶ Esto fue señalado por Comín, *et al.* (1998: 318).

³⁷ Ramón de la Sota fue analizado por Torres Villanueva (1996).

³⁸ Enrique Ocharán Rodríguez redactaba sus artículos en la prensa firmando con los dos cargos de presidente del Banco de Vizcaya y Consejero de NORTE (“El Liberal” de Bilbao: 10 de julio de 1920).

³⁹ Las estrategias en los movimientos de capital, directivos y negocios que se produjeron en los intentos de fusión entre MZA y NORTE fueron analizados por Ortúñez (1999b: 445-459).

“señores de Bilbao” presentaron batalla atacando duramente la gestión de Faustino Rodríguez San Pedro, calificándolo de “inepto y fracasado”; sólo consiguieron uno de los cuatro objetivos que pretendían: fueron nombrados tres consejeros de su grupo, con lo cual a partir de ese momento, “los de Bilbao” eran siete consejeros⁴⁰. Sin embargo, no consiguieron el resto de sus propósitos: la creación de un Comité de Bilbao, la ampliación de mayor número de Consejeros y derribar a Faustino [quien cayó poco después] con la deserción a última hora de un grupo de Barcelona y con la ausencia de Urquijo que aportaba el 1,7% de sus acciones (9.000/516.000)⁴¹.

A los pocos días, el mismo junio de 1919, Roberto Ellisen, en nombre de Mauricio Péreire y del Marqués de Comillas, volvió a plantear a Maristany que estudiase lo conveniente que sería la fusión de las dos grandes compañías.

La posibilidad de la fusión ya estaba planteada en firme por segunda vez en un mes. La iniciativa fue tomada por NORTE y la decisión final estaba en las manos de MZA. Maristany cursó la información a una parte de los miembros de la Comisión Delegada, el presidente del Consejo, Bauer, y al Comité de París a través de Lisle (Consejero de MZA entre 1906-1934). Lisle y Bauer decidieron no aceptar la fusión, pero querían conservar buenas relaciones con NORTE, y sobre todo mantener la Sindicatura de 1906.

Sin embargo, la decisión tomada por Lisle y Bauer estuvo motivada en gran parte por los propios prejuicios de Maristany hacia la fusión con NORTE. El 30 de junio de 1919, Maristany envió una carta al Comité de París de MZA en el que argumentaba en contra de la fusión: “las entrevistas que hemos celebrado con los señores de NORTE sobre otros asuntos me han confirmado una vez más que no hay manera de entenderse con ellos. Y la última carta recibida de D. Faustino sobre los gastos de transporte⁴², convencerán igualmente a usted de que no hay posibilidad de llegar a un acuerdo con dicha compañía.

⁴⁰ AHF. Caja/número 36/expediente 97 (C/36/97). Intento para llegar a una inteligencia con NORTE, junio de 1919. Carta de E. Maristany a R. Lisle del Comité de París de MZA, 3 de junio de 1919.

⁴¹ AHF. Caja/número 36/expediente 97 (C/36/97). Intento para llegar a una inteligencia con NORTE, junio de 1919. Carta de E. Maristany a R. Lisle del Comité de París de MZA, 3 de junio de 1919.

⁴² Esta última carta recibida de Faustino Rodríguez San Pedro sobre los gastos de transporte, no aparece entre la documentación del Archivo Ferroviario.

Considero pues que aquel asunto no debe preocuparnos más y debe ser descartado definitivamente”⁴³.

Factores favorables a la fusión

Acercamiento al poder político

Las conexiones con el gobierno y con la Administración pública fueron siempre importantes, incluso tras la aprobación del Estatuto ferroviario en 1924, NORTE y MZA tuvieron que seguir cuidando sus influencias sobre el aparato del Estado.

El reconocimiento público de las relaciones entre el poder político y las ferroviarias tuvieron sus mayores manifestaciones en el momento de la concesión del anticipo a las ferroviarias.

En la Sesión del martes 23 de marzo de 1920, Juan de la Cierva afirmó en el Congreso de los Diputados que “la opinión pública conoce bien la estrecha y constante, aunque extraña, relación que las concesionarias mantienen con los políticos y con el propio Gobierno, cuya connivencia con aquellas es evidente”⁴⁴.

Más dura aún fue la intervención, dos días más tarde, del diputado socialista Menéndez quien denunció la captura del Estado por el *lobby* ferroviario; tildó de “mercenarios” a los ministros, diputados y senadores involucrados en los negocios ferroviarios; y además, criticó duramente al gobierno y a los miembros del hemiciclo por el “descarado apoyo a las ferroviarias”⁴⁵. Lo más importante es que los nombró, indicando datos concretos como el cargo, la ferroviaria en cuestión e incluso el tipo de relaciones que existían.

La influencia del poder político en las ferroviarias es innegable, pero puede observarse desde otro punto de vista. NORTE tenía otra motivación para realizar la fusión:

⁴³ Carta de E. Maristany a R. Lisle del Comité de París de MZA, 30 de junio de 1919.

⁴⁴ Intervención de J. de la Cierva en la Sesión celebrada en el Congreso de los Diputados el martes 23 de marzo de 1920, legislatura 1919-1920 (Diario de las Sesiones de Cortes en el Congreso de los Diputados, nº 92), pp. 5121-5122.

⁴⁵ Intervención de T. Menéndez en la Sesión celebrada en el Congreso de los Diputados el jueves 25 de marzo de 1920, legislatura 1919-1920 (Diario de las Sesiones de Cortes en el Congreso de los Diputados, nº 94), pp. 5331-5332.

intentar plantar resistencia al Estado para tener más poder de negociación frente al Estado, y su deseo continuo de intervención en el sector ferroviario y su injerencia en las compañías (Ortúñez, 1999a: 283).

Atenuación de las luchas históricas entre las familias francesas

Normalmente el poder político es más cambiante que el económico, pues éste en algunos casos sobrevive a gobiernos y regímenes. Los Péreire y los Rothschild dominaban Europa, independientemente del poder político que hubiese en cada momento.

Las luchas entre la familia Péreire y la Casa Rothschild fueron constantes durante muchos años y su rivalidad empresarial se extendió a lo largo de toda Europa. Como en la mayoría de Europa, los Péreire y los Rothschild trasladaron su competencia a España. En marzo de 1856, el *Crédit Mobilier Française* creó una filial en Madrid, para implantar en España su modelo de promoción industrial y ferroviaria, ensayado en toda Europa: el Crédito Mobiliario Español (CME)⁴⁶. El objetivo de este banco de inversiones era construir los ferrocarriles de Madrid a la frontera francesa para unirlos a los de la *Midi*.

Cuando se admite la petición de constitución de Crédito Mobiliario, los Rothschild contratacan, dando instrucciones a sus agentes en Madrid, para que crearan una sociedad gemela a la de los Péreire. El 15 de enero de 1856, se aprueba la Sociedad Española Mercantil e Industrial (SEMI), con un capital de 76 millones de pesetas. El objetivo de ella es casi exclusivamente financiar MZA, inscrita en Madrid como sociedad de ferrocarriles el último día del año 1856. La estrategia de MZA era adelantar a los Péreire y unir Madrid por un lado con el Mediterráneo a través del puerto de Alicante, y por el otro con Zaragoza, una de las ciudades más ricas del noroeste peninsular y nudo de distribución entre Cataluña y el País Vasco que eran las zonas más prosperas de España en ese momento.

Las hostilidades fueron constantes. Con la muerte de Emile Péreire en enero de 1875, NORTE consigue desligarse de esta relación totalmente enquistada. Lo cual suponía el principal impedimento para una posible fusión con MZA⁴⁷.

⁴⁶ Un análisis del Crédito Mobiliario Español se encuentra en Tortella (1973) y Sánchez Albornoz (1977).

⁴⁷ Rondo E. Cameron (1961) ya afirmó que el fallecimiento facilitó el acercamiento entre las dos grandes ferroviarias.

Desde entonces el entendimiento entre ambas fue a más, además de existir los acuerdos e intentos de fusión analizados, las dos empresas organizaron formalmente su área de influencia. NORTE cedió el ferrocarril Córdoba-Sevilla para que MZA se dedicara al sur peninsular, mientras que los Péreire recibieron en 1878 el Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona (ZPB), el Tudela-Bilbao y completaron el enlace ferroviario entre Port-Bou y Cervere (de los Cobos y Martínez Vara, 2012: 7).

En el mismo sentido, existió un acercamiento entre ambos grupos porque compartían altos directivos. En 1879, accedió a la vicepresidencia de Midi, Léon Aucoc, antiguo presidente de la sección de obras Públicas del Consejo de Estado de Francia y natural de Bordeaux, localidad donde estaban radicados los Péreire. En 1880 fue nombrado consejero del Comité de París de MZA, como hombre de confianza plena de los Rothschild, integrando un subcomité que gobernaría MZA desde Francia. Mientras era vicepresidente de Midi, Léon Aucoc recibió el encargo de los Rothschild para negociar en España acuerdos de tarifas y fusiones⁴⁸. La convergencia de intereses entre las dos familias era coherente con el escenario del ferrocarril francés de finales de siglo, caracterizado por la no-competencia (de los Cobos y Martínez Vara, 2012: 8).

Buena relación entre Boix y Maristany

NORTE y MZA estuvieron enemistadas en origen por las dos familias francesas, pero posteriormente fueron unidos por dos Directores españoles: Boix y Maristany.

La buena relación de amistad⁴⁹ entre Boix y Maristany fue uno de los principales detonantes de los intentos de fusión de NORTE y MZA en 1919. Además, encontramos varias citas de esa época que demuestran la admiración del segundo por el primero: “Maristany decía que sólo reverenciaba en temas ferroviarios a Don Félix Boix” (García Venero, 1948: 351). Cuando este dimitió de la Dirección de NORTE (para volver al año y medio), Maristany al ser requerido para emitir una opinión sobre temas varios por el

⁴⁸ *Chemin de fer de Madrid à Saragosse & à Alicante, Comité de paris, Procesés verbaux, 24 octobre 1879 y 12 mars 1880.*

⁴⁹ Boix considera a Maristany como “siempre tuyo buen amigo y compañero” (P-126-273. Carta de F. Boix a Eduardo Maristany, 27 de noviembre de 1923). Por otro lado, García Venero (1948: 305) considera a Boix y Maristany como “fraternales amigos y al tiempo colegas”.

Ministerio de Fomento argüía: “He de consultar a Don Félix Boix... Necesito conocer la opinión de Don Félix Boix” (García Venero, 1948: 355).

La amistad y correspondencia profesional de los dos ingenieros, que dirigieron compañías rivales “persistió a lo largo de los años” (García Venero, 1948: 353).

La relación de amistad entre Boix y Maristany estuvo fomentada por ciertas casualidades de su perfil personal y profesional. Ambos eran oriundos de Barcelona, hicieron la carrera prácticamente al mismo tiempo y su formación fue similar. Por un lado, vivieron en épocas similares; Boix nació en Barcelona el 26/5/1858 y murió en Madrid el 11/6/1932, mientras que Maristany nació en Barcelona el 26/12/1855 y murió en la misma ciudad el 5/5/1941. Por otro lado, accedieron en el mismo año (1908) a la dirección general de las dos empresas rivales que nacieron en los mismos años (MZA en 1857 y NORTE en 1858), matrices de dos familias rivales francesas (los Rothschild en MZA y los Péreire en NORTE) controladas por sus dos Comités de Paris.

En el periodo 1918-1919 Boix dejó la dirección de NORTE para irse a trabajar al Canal de Isabel II. Se podría interpretar como un aspecto positivo adicional para la fusión, si Boix hubiera estado dirigiendo a NORTE.

Eran dos personas con una fuerte personalidad, pero con un carácter bien distinto, que se manifestaba en la forma de dirigir su organización: NORTE con el conservador Boix y MZA con el más flexible Maristany. El diferente perfil del responsable dio dos perfiles de empresas bien distintas⁵⁰.

Factores que impidieron la fusión

No obstante, pesaron más los aspectos negativos que supondría la fusión, pues ésta no se llegó a alcanzar.

Negativa situación económico-financiera de NORTE en el periodo 1914-1919

NORTE había atravesado grandes dificultades en los ejercicios 1917 y 1918, lo que le llevó a no repartir dividendos. En este contexto algunos miembros de NORTE iniciaron las maniobras de aproximación para un entendimiento con MZA.

⁵⁰ Para observar lo anterior, nada mejor que analizar la obra de [Martínez](#); [Muñoz](#) y [Ortúñez](#) (2015: 12-38).

Salos pendientes de NORTE a MZA

En el planteamiento de la fusión pesó que NORTE adeudaba dinero a MZA. En el momento en que se planteó la fusión, NORTE debía algunas cantidades a MZA derivadas de la Sindicatura de 1906 que se resistió a saldar dadas las dificultades de tesorería por las que atravesaba entonces.

Conflictividad laboral en NORTE

El descanso dominical quedó regulado por la Ley de 3 de marzo de 1904 y el Reglamento de 19 de abril de 1905. No obstante, en 1912, NORTE carecía aún de normas precisas sobre este particular, lo que se tradujo en condiciones de trabajo muy duras, jornadas demasiado largas y descansos reducidos, no generalizados y a menudo sin retribuir (Juez, 2000: 30).

En marzo de 1912, se produjeron paros en los Talleres de reparación de material móvil y motor que NORTE poseía en Valladolid. En este mes, el Sindicato de NORTE de la Federación Nacional de Ferroviarios elevó sendos escritos al Gobierno y a la Dirección, figurando como primera exigencia el cumplimiento de la Ley de Descanso Dominical.

La empresa NORTE consideraba que en ese año cumplía con lo estipulado en el contrato y además proporcionaba a los obreros una serie de ventajas sociales como economatos, ayudas económicas y gratificaciones (Sanz, 1916, 1-45).

En este clima de tirantez, el 30 de octubre de 1912, Boix -como Director de NORTE- remitió a su colega Maristany (MZA) y al ministro de Fomento sendos informes, uno "sobre las peticiones formuladas por el Congreso Ferroviario" y el otro detallando las "instituciones establecidas por la Compañía a favor de su personal" (AHF, S-190-72). Estimaba Boix, que tales peticiones eran disparatadas por su elevado coste (más de 20 millones de pesetas). Estaba convencido de que el personal ferroviario, y muy en particular el de su red, estaba bien retribuido y tenía garantizado el puesto de trabajo, además de disfrutar [lo que era verdad] de otras muchas ventajas laborales desconocidas aún en la mayoría de las industrias. Según Boix, carecía de toda justificación esa manera "improcedente y arbitraria de exigir sacrificios no justificados" a una compañía que en este terreno siempre había ido por delante no sólo de todas las demás ferroviarias, sino también del propio Estado, como

quedaba de manifiesto en los informes que adjuntaba. Con esto, Boix dejaba claro su rotunda negativa a reconocer ningún tipo de capacidad negociadora a los movimientos sindicales.

NORTE extremó su actitud contraria a las organizaciones obreras, lo que, a la larga, y en una empresa que albergaba en ese momento el sindicalismo más activo del sector, se convirtió en un factor añadido de crispación en el ciclo belicoso que comenzaba. La agresividad e intransigencia frente a las reivindicaciones obreras fue el peor de los caminos a seguir. Sólo así se explica el clima de confrontación permanente y la radicalización de las huelgas de 1916 y 1917 en la empresa.

Las discrepancias entre La sección sindical de NORTE de la Federación Nacional de Ferroviario y la empresa⁵¹ desembocaron en la huelga de los días 11 y 12 de julio de 1916, resuelta, al final, gracias a la decisión arbitral del Instituto de Reformas Sociales⁵².

NORTE también tuvo un gran protagonismo en la primera huelga general indefinida de España, proclamada el 13 de agosto de 1917⁵³. NORTE se negó a readmitir a los despedidos por el conflicto de la violenta huelga general de Valencia de 19 de julio de 1917, al final desconvocada. El 2 de agosto de 1917, el Sindicato de NORTE propuso a la Federación Nacional de Ferroviarios una huelga general para el día 10 de agosto de 1917. Las negociaciones entre empresas, trabajadores y gobierno fracasaron. Los representantes sindicales decidieron ir a la huelga el día 13⁵⁴. La empresa NORTE despidió a 6.000 operarios para reprimir la propuesta (Juez, 2001: 10-11) (Martínez Vara, 2001: 12-13).

A partir de 1917 se entró en un periodo de crisis debido al agotamiento de la guerra y a que las exportaciones generaron escasez de alimentos, sobre todo en el interior del país. La falta de alimentos produjo la crisis española de 1917 y la posterior huelga general que se produjo.

⁵¹ Juez (1992: 522-563) lo explicó con detalle.

⁵² Instituto de Reformas Sociales (1922a; 1922b).

⁵³ En ese momento, la metalúrgica de Vizcaya se encontraba en huelga general, y en Asturias se llevaba a cabo una huelga general contra los despidos en la fábrica de pólvora de Santa Bárbara.

⁵⁴ Las razones y convocatorias de la huelga general indefinida de España, puede observarse en *El Socialista*, 13 de agosto de 1917: pp.1-3; *El País*, 13 de agosto de 1917: pp.1-3.

El 31 de diciembre de 1918, los ferroviarios de la Compañía NORTE en la región catalana realizaron una protesta (ABC, 1 de enero de 1919: p. 13).

Durante todo el periodo de análisis, la huelga tuvo menos virulencia para MZA que para NORTE, a pesar de que ésta concedía más ventajas a sus trabajadores que MZA (Peña y Pérez, 1940, tomo IV: 159). Por todo ello, era normal que una posible fusión inquietara a MZA porque consideraban que el personal de NORTE era más incómodo de dirigir que el suyo propio.

Ambas compañías tenían diferencias de salarios, pero también del resto de ventajas de que disfrutaban los trabajadores. NORTE concedía muchos más privilegios sociales que MZA, por ello esta última empresa no veía clara una fusión pues tendría que igualar por arriba y ello significaba un considerable aumento de los costes. MZA temía, sobre todo, la desigualdad que existía entre ambas empresas respecto a la edad de jubilación y las consiguientes pensiones; mientras en NORTE los trabajadores se podían jubilar a los 55 años, en MZA no podían hacerlo hasta los 60.

Problemas derivados de la competencia entre las dos empresas

Entre los impedimentos para no llevar a cabo la fusión destacan los problemas derivados de la competencia entre ambas empresas. La principal desavenencia entre NORTE y MZA se produjo en 1917. En ese año NORTE contrató a un ingeniero industrial que hasta el momento era jefe de Tracción en MZA: Federico de Vargas y Soto. La contratación se llevó a cabo con la firme oposición del director general de MZA, Eduardo Maristany⁵⁵.

Diferencias en la estructura organizativa

MZA fue más cuidadosa que NORTE en cuestiones referidas a la gestión y control de la empresa y en el proceso de toma de decisiones. Esto es básico para entender el diferente comportamiento de ambas en cuanto se refiere a la posible fusión⁵⁶.

Para MZA, la lealtad y compenetración absoluta entre el Consejo, la Dirección y el alto

⁵⁵ Cfr. Carta del director de NORTE, Félix Boix, al presidente del Comité de Dirección de NORTE, A. Borregón. AHF, Expediente de Federico Vargas de Soto, Leg. 126.

⁵⁶ Esto es ampliado en el trabajo de Vidal y Ortúñez (2002: 29-54).

personal encargado de las Subdirecciones y jefaturas más importantes eran claves para una gestión eficiente. En opinión de MZA, la gestión adecuada del capital organizativo se vería dificultado con la fusión porque en NORTE no lo tenían tan avanzado, como quedó de manifiesto en las discrepancias producidas en la Junta General de Accionistas de 1919 (NORTE: 1920a).

Motivos técnicos

También existían otros motivos como el hecho de que era necesario unificar el sentido de la circulación en los tramos de doble vía, dado que era opuesto en ambas compañías.

Presión negativa de la prensa a MZA

Los medios de comunicación eran contrarios a la fusión, con una sobreprotección de ellos hacia MZA. La prensa española apoyaba a MZA frente a NORTE debido a la estrategia de comunicación de la primera. A principios de la segunda década del siglo XX, MZA distribuyó 32.500 pesetas entre distintos medios de comunicación para intentar tener a la prensa de su lado, frente al Estado, pero también frente a la competencia. Los medios de comunicación a los que entregó el dinero fueron, entre otros: La Época, El Mundo, El País, El Globo, El Economista, Actualidad Financiera, España Económica y Financiera (AHF, Presupuestos, L. 45 y 46).

Rechazo de la clase política

Los políticos eran contrarios a la fusión porque hubieran perdido oportunidades de acabar sus días en un buen puesto dentro del Consejo de Administración de una ferroviaria. Si existía una fusión, existía la mitad de posibilidades de colocarse en ellas.

Rechazo de la opinión pública

La opinión pública española recelaba de ambas empresas porque se pensaba que sólo respondían a sus intereses, depositados en Francia, y que bloqueaban proyectos que hubieran sido trascendentales para España (de los Cobos y Martínez Vara, 2012: 8). Pero aún recelaban más de la posibilidad de que una única empresa dominara la mayoría del tráfico de la Península y que pudiera imponer discrecionalmente las tarifas que a ella les interesara.

INTENTO DE FUSIÓN DE 1931

En julio 1931 hubo otro intento de acercamiento de NORTE para efectuar la fusión, y otra vez no salió adelante porque en MZA no aceptaron. La diferencia es que por primera vez, la mayoría de MZA sí estaba de acuerdo con la fusión (Maristany por un lado, y los Rothschild por otro), y sólo una parte (Lisle del Comité de París de MZA) era contrario a ella⁵⁷.

Factores favorables a la fusión

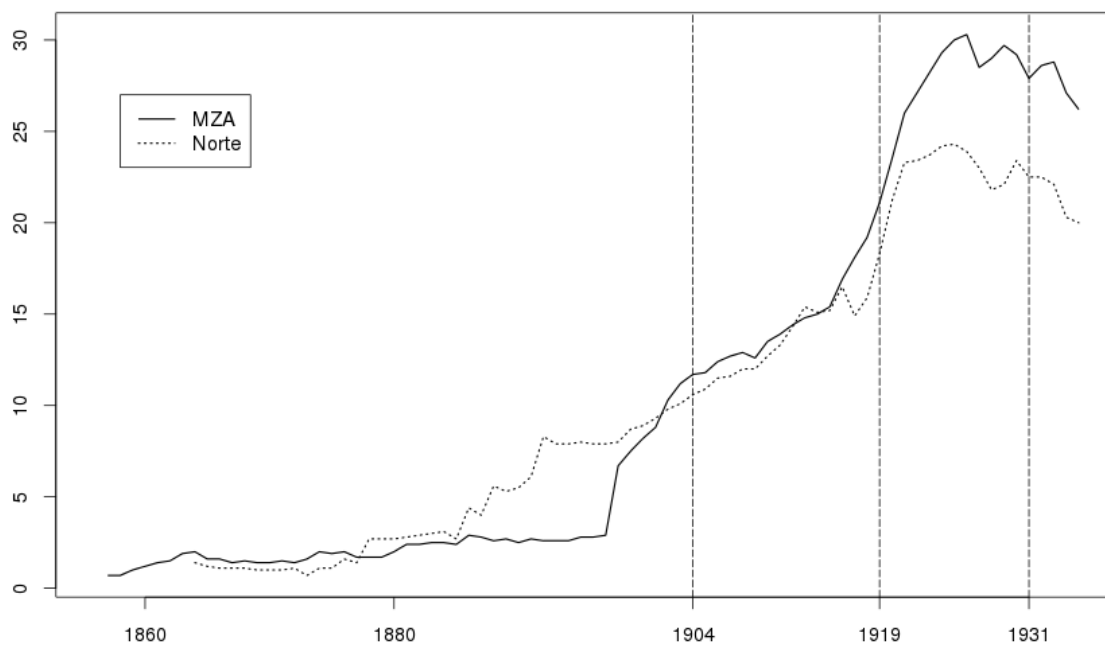
Existía un motivo de orden práctico. El gobierno pensaba que, si se alcanzaba la fusión, podría incorporar una nutrida representación del Estado en el nuevo Consejo de Administración.

El segundo factor estaba provocado porque a principios de 1931, el entorno económico y laboral era negativo. Existía una coyuntura económica particularmente difícil, fundamentalmente por la crisis de la explotación.

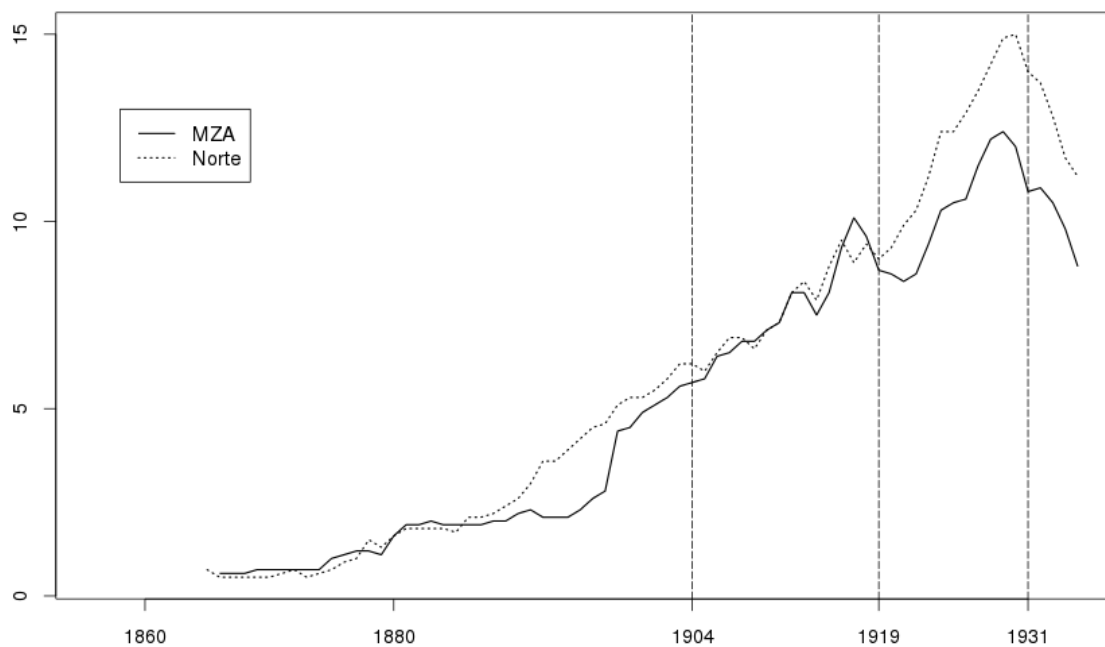
Desde el año 1920, había disminuido el tráfico de NORTE considerablemente. La cifra máxima de viajeros se produjo en 1925, pero a partir de ahí sufre un rápido descenso, salvo los repuntes de los años 1919 y 1930 (NORTE, 1940: 352). Desde 1917 existe un acusado aumento del número de viajeros-kilómetros de NORTE hasta 1926, con una media de crecimiento de 113 millones. Desde el año 1926 se acentúa la bajada; en el periodo 1926-1928 la bajada es de 50 millones de pesetas. En el año 1928 coinciden los dos mínimos en la vida de la empresa: del número absoluto y del de viajeros-kilómetros. En los años 1929 y 1930 hay dos aumentos en este último indicador, paralelo a los del número absoluto. Desde el año 1930 el número de viajeros-kilómetros disminuye (NORTE, 1940: 353).

No obstante, aunque los datos de NORTE no son buenos, los de MZA son aún peores. NORTE presenta mejores datos en Ingresos de explotación (Figura 1), Toneladas netas transportadas (Figura 6) y Toneladas por kilómetro (Figura 8). Por otro lado, MZA presenta mejores niveles que NORTE en Viajeros por kilómetro (Figura 7), Gastos de explotación (Figura 2), Viajeros transportados (Figura 5) y Cargas financieras (Figura 3).

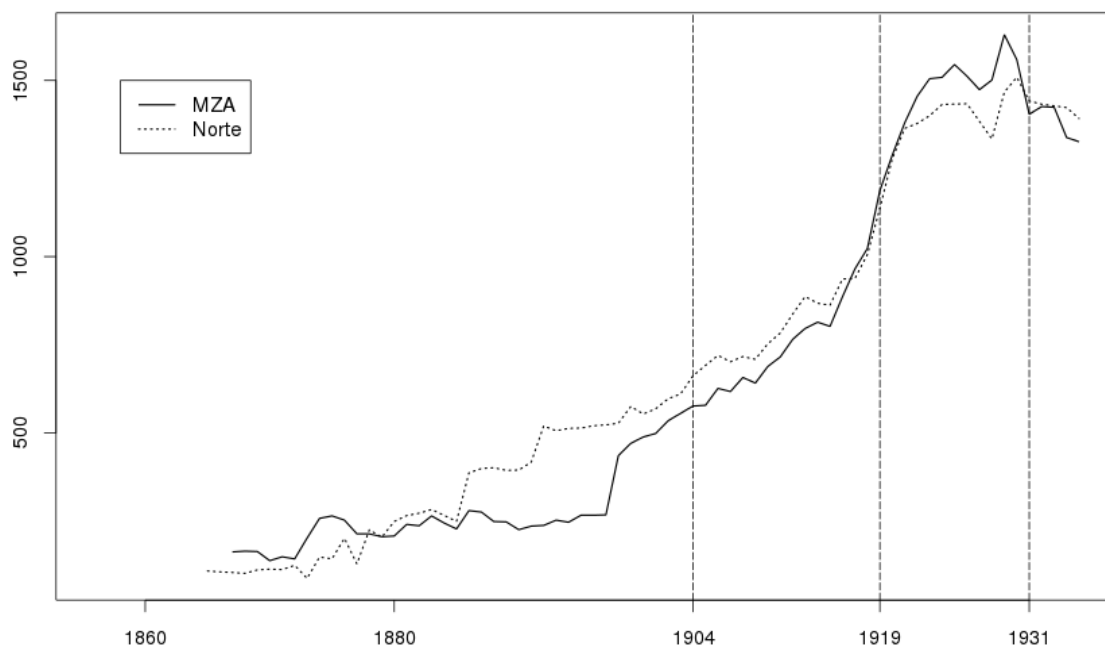
⁵⁷ La primera reunión, de carácter informativo, de esta nueva intentona de NORTE, tuvo lugar entre Boix y Maristany el día 25 de julio de 1931 (Carta que Maristany envía a Lisle el día 31 de julio de 1931).

Figura 5. Viajeros transportados por NORTE y MZA en millones de pesetas

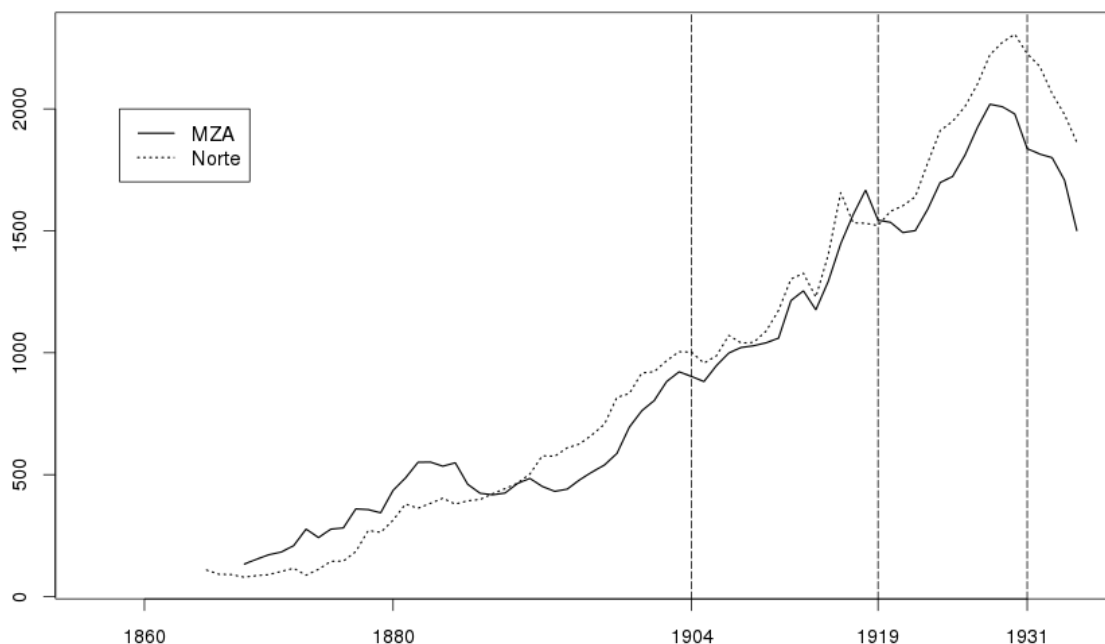
Fuente: Elaboración propia

Figura 6. Toneladas netas transportadas de NORTE y MZA en millones de pesetas

Fuente: Elaboración propia

Figura 7. Ratio Viajeros por Kilómetro de NORTE y MZA

Fuente: Elaboración propia

Figura 8. Ratio Toneladas por Kilómetro de NORTE y MZA

Fuente: Elaboración propia

MZA, ahora sí, fue consciente de esa mala situación. Maristany, en carta a Lisle fechada unos meses antes, expresaba que todavía estaba por llegar lo peor; el director de MZA le había confiado que jamás habían pasado por una situación que “ni de lejos pueda tener comparación con la actual”⁵⁸.

Por otro lado, el 26 de febrero de 1931, se aprueba el “Real Decreto de la Cierva, estableciendo el jornal mínimo del personal ferroviario”. En él se fija en cinco pesetas el jornal mínimo del personal masculino, además se concede un aumento de 0,5 pesetas a los trabajadores que ganaran menos de 6 pesetas⁵⁹. En este contexto, NORTE y MZA creían que la fusión podría aliviar la situación económica, incidiendo en las legislaciones futuras con un papel conjunto más importante y aumentando la potencialidad estratégica de la nueva compañía.

En tercer lugar, existía un convencimiento de que el Estado iba a impedir que existieran personas que ocuparan simultáneamente el cargo de Consejeros en varias

⁵⁸ Carta de E. Maristany a R. Lisle del Comité de París de MZA, del 12 de agosto de 1931.

⁵⁹ Un análisis de este Real Decreto aparece en Peña y Pérez (1940, tomo IV: 31).

empresas. Hasta los años treinta, habían existido bastantes personas que lo habían simultaneado, y esta había sido una de las principales razones por las que no se había realizado una fusión anteriormente, pues estas personas no querían sacrificar el privilegio de obtener varias fuentes de financiación del cargo de administrador. Si al final -como así ocurrió- iba a ser incompatible simultanear los cargos, no importaba que ahora sí se produjera una fusión.

Posteriormente, la República aprobó la Ley de Incompatibilidades (9 de septiembre de 1932), que impedía a los administradores de las compañías acogidas al Estatuto de 1924 figurar en los Consejos de Administración si éstos tenían simultáneamente intereses en más de tres compañías ferroviarias o en empresas suministradoras de material móvil o fijo. A consecuencia de ello, doce consejeros de NORTE abandonaron el Consejo de Administración en mayo de 1933.

Factores que impidieron la fusión

En julio de 1931 se volvió a plantear la misma fusión. Ante ella, sugirieron una enorme diversidad de argumentos en contra de la fusión, la mayor parte ya se habían utilizado en 1919. Pero hubo alguna idea nueva. Como para entonces la Sindicatura ya había terminado, su fracaso por los numerosos desvíos de tráfico de que MZA acusaba a NORTE, se convirtieron en un argumento más a favor del no⁶⁰.

El intento de 1931 tardó mucho en resolverse. Las seis principales dificultades y factores que lo impidieron fueron las siguientes.

La primera es que existían dudas sobre si regían los artículos del Estatuto de 1924 sobre la exención de impuestos para fusiones entre compañías. Si no hubiera habido una exención de impuestos, estos serían tan elevados que su coste desaconsejaría la operación.

El segundo factor que impidió la fusión fue que MZA temía por las tensiones provocadas por los diferentes derechos que poseían los trabajadores en NORTE.

⁶⁰ AHF. Caja número 43 expediente 147 Aproximación con el NORTE, 1931. *Nota para el Sr. Director Adjunto D. Eduardo Alfonso. Irregularidades en el encaminamiento del tráfico combinado entre NORTE y MZA. Crisis, guerra y nacionalización.*

La tercera razón para desaconsejar la emisión es la desconfianza de los responsables de MZA sobre la organización, gestión y servicio de NORTE. Esta información estaba originada por el flujo de información entre los dirigentes de ambas empresas, e incluso estaba apoyado porque existían personas que simultaneaban el cargo de Consejero en ambas compañías⁶¹.

En verdad, sólo una parte de MZA abordó a fondo el tema con verdadero interés y voluntad por sacarlo adelante. Sólo los Rothschild querían la fusión; ahora de forma decidida desde la pérdida de importancia de los Péreire en NORTE. Maristany recibió una carta autógrafa de Robert de Rothschild, en la que le brindaba toda la confianza, apoyo y ánimo para que se llevara a cabo la fusión, definida como “cuestión de importancia capital”⁶². Otra cosa bien distinta era la opinión de Lisle del Comité de París de MZA. El día 8 de agosto de 1931 llegó la respuesta de Lisle y en ella se decía que le parecía quimérica la fusión completa de las dos compañías y que tal y como estaban las cosas en 1931, el único refugio era el rescate rápido aplicando el Estatuto de 1924.

En junio de 1932, se escribió un documento en las oficinas de MZA que llevaba por encabezamiento “Consideraciones preliminares sobre una posible fusión entre el NORTE y MZA”. Es necesario destacar el amplio proceso para realizar la posible fusión porque el documento llevaba todavía este encabezamiento, aunque hubiera transcurrido casi un año. En el documento hay una exposición de posibles dificultades, fijándose sólo en lo negativo que plantearía ésta y apareciendo sin soluciones. Cada vez que surgía alguno de los problemas más serios, como podría ser la valoración que se haría de cada una de las acciones o la contabilidad que habría que realizar para tener en cuenta las cargas hipotecarias anteriores, se obtiene indefectiblemente como toda respuesta una frase evasiva de que se trata de un asunto muy complicado sobre el que no se atreven a dar opinión: después de un año seguían añadiendo problemas en lugar de ofrecer soluciones⁶³.

El intento de fusión realmente concluyó con el fallecimiento del director general de NORTE, Boix, en mayo de 1932, el cual había sido uno de los principales promotores de

⁶¹ Antonio Valenciano fue simultáneamente Consejero de MZA y de la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón, cuando fue adquirida por NORTE en 1924 por medio de una OPA.

⁶² Carta de Robert de Rothschild a Eduardo Maristany, 1 de agosto de 1931.

⁶³ AHF. Caja número 43 expediente 147. “Aproximación con el NORTE. 1931-1932”.

este proyecto. Este Director de NORTE tenía gran prestigio entre los dirigentes de NORTE, y sobre todo era el interlocutor natural de Maristany.

CONCLUSIONES FINALES

Los problemas económicos de las ferroviarias tuvieron su origen en las deficiencias estructurales, pues su negocio requería de unos altos costes iniciales de puesta en marcha, con enormes inversiones en vías y material, y grandes necesidades de recursos humanos. Para compensar tantos esfuerzos económicos, el negocio requería un número elevado de viajes, ya sea de personas o de materiales. Sin embargo, la situación económica del país era mala, y las empresas no encontraban la demanda suficiente para transportar sus productos.

La estrategia óptima de las compañías hubiera sido la de especializarse en nichos de mercado rentable: cereales de Castilla al Mediterráneo, de la industria barcelonesa o vasca al resto de España o llevar a todo el país los productos de la huerta mediterránea. Sin embargo, el miedo a perder posición competitiva hizo que todas las empresas, en mayor o menor medida, tomaran el camino equivocado de intentar absorber a otras más pequeñas. De esta forma, MZA y NORTE llegaron a tener una estructura empresarial muy desajustada: presentaban varias líneas poco rentables, con una herencia de altos costes de construcción, con muchos empleados y, además, con mala planificación, porque la proporción de empleados contratados directamente por ellas era baja en comparación con los obtenidos por la absorción de otras compañías.

La única forma que encontraron las ferroviarias para sobrevivir era que se incrementasen las ayudas gubernamentales, aunque fuera a costa de aumentar la intervención estatal en ellas. Este parecía el único camino para el Estado y para ellas, y es el que se tomó.

No obstante, es posible que hubiera habido otra solución. Una fusión de NORTE y MZA como empresas privadas, antes de la injerencia del Estado, hubiera supuesto teóricamente una mayor eficiencia y unos menores costes. Pero es posible que también hubiera proporcionado a ambas la capacidad económica y financiera suficiente para sanear sus cuentas y tener la capacidad de negociación suficiente frente al Estado para negociar las ayudas y tarifas. Además, evitar la competencia entre ellas les hubiera permitido aumentar la

rentabilidad porque tomarían una posición común frente al mercado, incluso les hubiera permitido cerrar vías no rentables y centrarse en las más rentables.

En los tres intentos de fusión, la iniciativa partió de NORTE y la negativa de MZA, es decir NORTE proponía las fusiones que no culminaron por indecisión de MZA.

Entre las razones por las que la fusión no terminó de culminar, destaca la deficiente estructura de gestión de NORTE, la mala situación económico-financiera de NORTE, y la equivocada estrategia de ambas compañías, que no interpretaron que su principal enemigo era el Estado, más que el resto de compañías.

Pero, sobre todo, NORTE y MZA no se fusionaron porque los directivos de cada una de las empresas consideraban que con la fusión perderían su posición económica y de poder, incluso, algunos eran consejeros de ambas, y creían que sólo cobrarían una partida de dinero y no dos como hasta el momento. Tampoco los políticos querían la fusión porque reducirían a la mitad sus retiros dorados, pues el Consejo de NORTE y MZA era un destino frecuente para ellos, tras concluir su carrera política. En el proceso negociador de los intentos de fusión se observa la diferencia de intereses entre los sujetos de ambas compañías; los Directores y los Consejeros de Madrid, Barcelona y París, a menudo diferían en las condiciones que tenía que tener la fusión para ser apoyada por ellos, y esto era fundamental porque la insatisfacción de los requerimientos de alguno dificultaba la consecución de la fusión.

La fusión hubiera sido relevante porque supondría la unión de las dos empresas privadas más importantes de España, situadas entre las once empresas más importantes de Europa.

BASE DOCUMENTAL Y BIBLIOGRÁFICA**Expedientes de Archivo****Archivo Histórico Ferroviario**

- AHF - L-0045 a L-0195 Libros de Presupuestos de la Red Antigua de la Compañía MZA.
- AHF - S-0103-004. Carta de Borregón a Maristany, 9 de noviembre de 1905.
- AHF - S-0190-072. Peticiones de la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles (1/7/1912 – 31/7/1912)

Bibliografía

- AGRUPACIÓN FEDERATIVA DE LOS FERROVIARIOS DEL NORTE, *Estatutos y reglamento general*. Madrid, Bernardo Rodríguez, 1918.
- E. BALLESTEROS DONCEL, “Una estimación del coste de la vida en España, 1861-1936”. *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Año XV, nº 2 (1997), pp. 363-395.
- E. CAMERON RONDO, *France and the economic development of Europe, 1800-1914*. Princeton: Princeton University Press, 1961.
- A. CARRERAS, “Los ferrocarriles en Europa: algunas perspectivas históricas”, en M. Muñoz Rubio, J. Sanz Fernández y J. Vidal Olivares (eds.), *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1999, pp. 33-54.
- A. CARRERAS y X. TAFUNELL, “Spain: Big Manufacturing Firms between State and Market, 1917-1990”, in A. Chandler, F. Amatori and T. Hikino (eds.), Cambridge, *Big Business and the Wealth of Nations*, 1997, pp. 277-304.
- F. de los COBOS ARTEAGA y T. MARTINEZ VARA,
 - “Los Péreire y las Compañías de Norte de España y Midi en la definición de las conexiones ferroviarias franco-españolas 1832-1907”, VI Congreso de Historia Ferroviaria, Vitoria, 2012.

- "Gestión del conflicto laboral en las grandes empresas. Los modelos de la dirección de las compañías ferroviarias Norte y MZA". V Congreso de Historia Ferroviaria. Palma. 14-16 de octubre, 2009.
- F. COMÍN, "Los efectos económicos del ferrocarril sobre la economía española (1855-1935)" en Francisco Javier Vidal Olivares, Miguel Muñoz Rubio, Jesús Sanz Fernández (eds.), *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848 - 1998: economía, industria y sociedad*, Instituto de Cultura Juan Gil Albert, CAM y Fundación de Ferrocarriles Españoles, 1999, pp. 255-271.
- F. COMÍN, P. MARTÍN ACEÑA, M. MUÑOZ RUBIO y J. VIDAL OLIVARES, *150 Años de Historia de los Ferrocarriles en España*. Madrid, Fundación Ferrocarriles Españoles, 1998.
- J. FONTANA, *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Ariel, Barcelona, 1975.
- M. GARCÍA VENERO, "Historia Anecdótica del Ferrocarril en España", en *Cien años de ferrocarril en España*, prólogo José María F. Ladreda, Vol. I, Imprenta Editorial Magisterio Español, Madrid, 1948, págs.1-359.
- A. GÓMEZ MENDOZA, *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de Nueva Historia Económica*. Madrid, Alianza Editorial, 1982.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES,
- *Adaptación del régimen de la jornada de ocho horas a los servicios ferroviarios: antecedentes, información recibida, labor del Instituto, resolución dictadas por el Ministerio de Fomento*. Madrid, M. Minuesa de los Ríos, 1922a.
- *Las huelgas de ferroviarios españoles: septiembre de 1921 - agosto de 1922*, Madrid: Imp. Felipe Samarán, 1922b.
- *Conflicto de obreros y empleados de las Compañías de Ferrocarriles: Septiembre Octubre 1912*. Madrid: Sucesores de M. Minuesa de los Ríos, 1913
- E. JUEZ GONZALO,
- "La conflictividad laboral en las antiguas compañías de ff.cc. de España", comunicación presentada al II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez 7-9 de febrero 2001.

--- *Los ferroviarios de las antiguas compañías:(una historia desconocida)*. Gijón, Editorial Trea, 2000.

--- *El mundo social de los ferrocarriles españoles, 1857-1917*. Madrid, Universidad Complutense, 1992

– T.MARTÍNEZ VARA,

--- “Los costes laborales de una empresa líder: la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante”, comunicación presentada al II Congreso de Historia Ferroviaria: Siglo y medio de ferrocarriles, Aranjuez 7-9 de febrero 2001, Madrid.

---“Los costes laborales y la crisis de MZA, 1913-1935. Datos y algunas reflexiones”. *Revista Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, nº 7 (2004), pp. 103-146.

– T. MARTÍNEZ VARA, M. MUÑOZ RUBIO y P.P.ORTÚÑEZ GOICOLEA, “Eduardo Maristany Gibert (1855-1941). Director general de MZA”, *Tst: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, nº. 28 (2015) pp. 12-38.

– NORTE (COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA),

--- *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1859-1939). Historia, Actuación, Ingresos, Gastos y Balance, vol. I. Texto y Gráficos, 2 volúmenes. Cuadros Estadísticos*, Madrid: Espasa Calpe, 1940.

--- *Junta General de Accionistas celebrada el 1 de junio de 1924, Memoria del Consejo de Administración del año 1923, Resoluciones de la Junta*, Madrid: Imprenta Central de los Ferrocarriles, 1924.

--- *Junta General de Accionistas celebrada el 30 de mayo de 1903, Memoria del Consejo de Administración, Resoluciones de la Junta del año 1902*, Madrid: Imprenta Central de los Ferrocarriles, 1903.

--- *Junta General de Accionistas celebrada el 3 de junio de 1902, Memoria del Consejo de Administración, Resoluciones de la Junta del año 1901*, Madrid: Imprenta Central de los Ferrocarriles, 1902.

- P.P.ORTÚÑEZ GOICOLEA,

--- *El proceso de nacionalización de los Ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías, 1913-1943*. Tesis Doctoral, Universidad de Valladolid, 1999^a.

--- “La configuración de la red nacional y las grandes compañías ferroviarias: Norte y MZA, 1913-1936”, en *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848 - 1998: economía, industria y sociedad*, Francisco Javier Vidal Olivares (ed. lit.), Miguel Muñoz Rubio (ed. lit.), Jesús Sanz Fernández (ed. lit.), 1999b, pp. 273-297.

– A. PEÑA BOEUF y G. PÉREZ CONESA. (recop.), *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario*. Serie Publicaciones de la Junta Superior de Ferrocarriles, Ministerio de Obras Públicas, Madrid, Gráficas Reunidas, 1940.

– M. E. RAVAGE, *Cinco hombres de Francfort (La historia de los Rothschild)*, Madrid, Espasa Calpe, 1931.

– N. SÁNCHEZ ALBORNOZ, *España hace un siglo: una economía dual*, Madrid, Alianza Editorial, 1977.

– C. SANZ, *La cuestión social ante las compañías de ferrocarriles*. Pamplona, E. Albéniz, 1916.

– P. TEDDE DE LORCA,

--- “La expansión de las grandes compañías ferroviarias españolas: Norte, MZA y Andaluces (1865-1930)”, F. Comín y P. Martín Aceña (eds.), *La empresa en la historia de España*, Madrid: Civitas, 1996, pp. 264-301.

--- “Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)”, en Miguel Artola (dir.) *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1978, Vol. 2, pp. 9-354.

- THE DIRECTORY PUBLISHING COMPANY LIMITED, *Universal Directory of Railways Officials and Railway Year Book (1890-1937)*. London: The Directory Publishing Company Limited, 1937.
- Enrique de TORRE, *Anuario de Ferrocarriles Españoles*. Madrid: Imprenta de Alrededor del Mundo, 1892-1935.
- E. TORRES VILLANUEVA, “Funciones empresariales, grupos de interés y política económica en la Restauración. El empresario vasco Ramón de la Sota”, en F. COMÍN y P. MARTÍN ACEÑA (eds.). *La empresa en la Historia de España*, Madrid, Civitas, 1996, pp. 423-139.
- G. TORTELLA CASARES, G., *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, Industria y Ferrocarriles en el siglo XIX*. Madrid, Tecnos, 1973.
- J. VIDAL OLIVARES y P.P.ORTÚÑEZ GOICOLEA, “The internationalization of ownership of the Spanish railway Companies, 1858-1936”. *Business History*, vol. 44, nº 4 (2002), 29-54.
- F. WAIS SAN MARTÍN, “Nacimiento, desarrollo y constitución de la red española”, en *Cien años de ferrocarril en España*, prólogo José María F. Ladreda, Vol. II, Madrid, Imprenta Editorial Magisterio Español, 1948, págs. 29-192 y 241-258.