



CONTABILIDAD NAVAL PÚBLICA Y PRIVADA

IX Encuentro de Trabajo sobre
Historia de la Contabilidad

UNA APROXIMACIÓN AL ESTUDIO DE LAS MEMORIAS Y LOS BALANCES DE LAS ANTIGUAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS: EL CASO DE LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES

José Enrique Blasco
Domingo Cuéllar
José Luis Montoya



Universidad
Politécnica
de Cartagena

aeca

Asociación Española de Contabilidad
y Administración de Empresas

Comisión de Historia de la Contabilidad

Una aproximación al estudio de las memorias y los balances de las antiguas compañías ferroviarias: el caso de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

RESUMEN

Cada vez son más las investigaciones que versan sobre el estudio de la información contable de periodos pasados, investigaciones que no solo se centran en los datos e información económica que la contabilidad aporta, sino que también son motivo de estudio los sistemas y técnicas contables que se utilizaban y como se aplicaban, que estados contables generaban y como se organizaba la administración.

El presente trabajo trata sobre el contenido de las memorias anuales de las compañías ferroviarias, más concretamente el balance y la cuenta de resultados de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, durante el periodo de existencia de la misma 1877 a 1935, indicando los distintos cambios en su estructura y contenido.

La información contenida en dichos balances y cuentas de resultados no ha sufrido grandes cambios hasta la participación del Estado en las compañías ferroviarias bien a través de anticipos o de la caja ferroviaria, momento a partir del cual la información dada por las compañías aumentó para dar reflejo de dicha situación.

1. A modo de introducción

El análisis contable y la historia ferroviaria estaban condenados a encontrarse. Ambas disciplinas han vivido en paralelo, aunque no demasiado lejos entre sí. Sin embargo, en el último decenio el acercamiento ha sido notable y se han registrado nuevas e interesantes publicaciones que han supuesto un provechoso encuentro entre el discurso histórico ferroviario y las herramientas analíticas de la contabilidad.

Era previsible. Y tal y como quedó refrendado en un reciente acto de la AECA, el estudio de la documentación empresarial (libros contables, libros de actas, memorias, balances, etc.) de las compañías de ferrocarriles constituye una importante fuente para el examen de la gestación de la contabilidad moderna en sus vertientes financieras y de costes¹.

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

También en ese momento Villacorta (2009) estudiaba en una perspectiva comparada cómo se realizó la financiación del negocio ferroviario en Europa y Norteamérica. Las diferencias entre los modelos anglosajones (especialmente Estados Unidos y Gran

¹ Acta de concesión del Premio Enrique Fernández Peña de Historia de la Contabilidad 2013.

Bretaña) y continentales son evidentes a partir de este estudio, quedando reflejada la estrecha relación entre los sistemas francés e hispano, derivado de la ascendencia financiera francesa de negocio en España.

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

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

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

En los interesantes trabajos de Santos, Fidalgo y Santos (2011a y b, 2012) se incide en las interioridades de la contabilidad de la compañía MZA en sus primeros 20 años de actividad (1856-1874). Se muestra aquí la existencia de dos documentos contables, Cuenta de Establecimiento y Cuenta de Explotación, editados por la empresa con fines patrimonialistas y económicos respectivamente. En su análisis, estas autoras ya detectan la dificultad del estudio de las cuentas ferroviarias, con presencia de algunas evidencias de malas prácticas conceptualmente cuestionables: por un lado, el procedimiento incorrecto detectado en el reflejo contable de las subvenciones y, en consecuencia, la valoración de la inversión subvencionada; y por otro, el criterio de incorporación al patrimonio es el de coste de producción, pero en ningún caso se observa que se afronte un proceso de recuperación de la inversión y, por lo tanto, de renovación mediante el procedimiento de la amortización.

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

El caso de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces ha sido estudiado por Blasco, Cuéllar y Montoya (2014) donde se analizan las formas de financiación que aplicó a sus inmovilizados la compañía malagueña entre 1920 y 1930. En el marco de una empresa en crisis, se realiza un análisis de sus estados financieros a través de una herramienta

contable denominada Estado de Flujos Efectivos (EFE), que es aplicada por el método indirecto, el cual permite obtener una aproximación a los flujos de las actividades de explotación, inversión y financiación de la compañía. La elección del periodo estudiado está motivada por ser una etapa de abundantes inversiones, cuyo origen presenta algunas dudas sobre sí la empresa se financió con recursos propios o bien si la aportación de capitales públicos fue mayoritaria, como finalmente se demuestra en el trabajo, desmintiendo así lo recogido en los balances de la propia compañía.

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

En esta línea de prosecución de los estudios sobre contabilidad ferroviaria, esta comunicación se centrará en la estructura de los balances publicados por la compañía Andaluces, si bien antes haremos una contextualización de esta documentación en el marco de las memorias anuales publicadas por las compañías ferroviarias y la legislación que regulaba esta documentación.

2. Las memorias anuales de las compañías ferroviarias

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

Esto también resulta habitual en las memorias e informes de gestión que componen hoy en día los consejos de administración, según lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas española²(en la actualidad Ley de Sociedades de Capital), pero en realidad no difiere en exceso de cómo se confeccionaban las memorias a mediados del siglo XIX, en plena efervescencia capitalista, y de cuáles eran los contenidos e informaciones que se reproducían en estos documentos.

Si bien es cierto que la realización de la memoria anual no ha tenido una regulación explícita hasta finales del siglo XX –algunos autores recuerdan el carácter “casero” que tuvo en algunos casos³-, está claro que a partir de la promulgación de las leyes sobre sociedad anónimas y de comercio decimonónicas se generalizó su uso y se produjo un cierto tipo de normalización de tipo consuetudinaria de las mismas.

En el caso de los ferrocarriles, su regulación se establecía a cuatro niveles: en primer lugar, el código de comercio en vigor (1829 y 1885); en segundo término, la aplicación de lo regulado en las leyes sobre el régimen jurídico de las sociedades anónimas (1848 y 1856); a continuación, por las referencias normativas de las leyes de ferrocarriles (1844,

² Un breve apunte sobre esto, Sanz (2000).

³ Palencia-Lefler (2008).

1855 y 1877); y por último, por los estatutos que aprobaban y actualizaban las propias compañías ferroviarias.

Así, siguiendo el orden de procedimiento, la legislación en vigor regulaba la inscripción de la sociedad anónima en cuestión mediante una escritura de constitución, validada ante un notario, donde también se articulaban unos estatutos que debían someterse a la aprobación del Gobierno y ser publicados en la Gaceta de Madrid, donde debían figurar los datos básicos, razón social y socios fundadores. En estos términos es como quedó recogido en la ley de sociedades de 1856, en concreto en su artículo 9⁴.

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

En todo caso, los estatutos de las compañías ferroviarias también se parecían mucho los unos a los otros ya que respondían al modelo que se había transmitido de otras sociedades anónimas extranjeras. Normalmente, encontramos en su Título V, referido a la Junta General o Juntas Generales, como rezaba en algunos casos, que se incluían varios artículos que regulaban la presentación anual de cuentas y balances a los accionistas. En esta rendición de cuentas se hablaba de memoria y balance de la compañía. Por ejemplo, en el caso de Andaluces, sus estatutos originarios de 1877 en su artículo 39 de l título V no hacían mención expresa de la memoria pero sí de la presentación de cuentas. Dos años después, en la reforma estatutaria ya se incluía en el artículo 37 la aprobación de la memoria y las cuentas de la sociedad, que también se recogió en la reforma de 1924, aunque que dó a notado en el artículo 35. En estos estatutos se hacía mención directa también a que los mismos se regían por el código de comercio de 1885, el cual todavía se encuentra en vigor, con las sucesivas actualizaciones que ha tenido⁵.

No hemos de olvidar que desde el primer momento las memorias anuales constituían un documento clave para la difusión de la prestigio de la empresa, de ahí que fuera especialmente importante el modo de transmitir la información, ya que podía desalentar a nuevos inversores o difundir incertidumbre en los existentes⁶.

Quizá por eso la presentación de estas memorias comenzaron a consolidar un formulismo o coletilla que hacía mención al imperativo legal que originaba estas memorias y que al comenzar el siglo XX ya estaba prácticamente generalizado en todas las compañías ferroviarias españolas⁷:

⁴ Gaceta de Madrid, 29 de enero de 1856.

⁵ El texto consolidado de dicho código se puede consultar en <https://www.boe.es/buscar/pdf/1885/BOE-A-1885-6627-consolidado.pdf>.

⁶ Sobre la función de comunicación corporativa de las memorias anuales en la actualidad y algunas precisiones terminológicas, véase Palencia-Lefler (2008). Sobre las características de las memorias de las cuentas anuales en la España de la segunda mitad del siglo XX, véase Gabás (1990).

⁷ Todas estas memorias se pueden consultar en la Biblioteca Ferroviaria del Museo del Ferrocarril de Madrid. Catálogo en línea: <http://www.docutren.com/Biblioteca/index.asp>.

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

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

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

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

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

Esta afirmación quedaba corroborada en la propia memoria con la firma de los auditores y respondía más a las normas de la legislación británica, a la que no estaba obligada a responder, pero sí a justificar su inversión ante los accionistas y obligacionistas de las islas, de donde procedía la casi totalidad de sus inversores⁸.

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

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

La identificación y análisis de la información desarrollada por las empresas en las memorias anuales ha sido ya apuntada por Santos, Fidalgo y Santos (2012) donde muestran una lógica inicial en la configuración de estas memorias que dividía el documento en tres grandes apartados: notas introductorias, documentos justificativos contables y estadísticos, y acuerdos aprobados por la junta.

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

En primer lugar, hay que señalar que el apartado que denominamos “notas introductorias” está presente en prácticamente todas las memorias anuales y compañías consultadas. En realidad es un apartado sin título, que inicia, tras la consabida entrada, una explicación de los acontecimientos económicos y sociales de la empresa, incidiendo también de manera notable en el contexto histórico y político que afectaba a la explotación ferroviaria. Sí es interesante reseñar que ya al comenzar el siglo XX

⁸ Sobre esta y otras compañías británicas en los ferrocarriles españoles, véase Cuéllar (2012).

comienzan a introducirse índices de contenidos para orientar en la lectura a los accionistas. Hemos de pensar que algunas memorias pasaban del medio centenar de páginas.

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

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

Aunque sin duda, el mayor despliegue de información se daba para explicar la evolución de los tráficos, con todo tipo de detalles tanto en lo concerniente al volumen e ingresos como a los gastos derivados de dicha explotación. Por ejemplo, esta información cobró especial desarrollo con el inicio de la crisis del carbón ocasionada por la Primera Guerra Mundial que paralizó los fretes y elevó los precios considerablemente. El caudal informativo era tal que algunas compañías optaron por publicar de forma separada sus series estadísticas⁹.

Cuadro 1. Resumen de contenidos de las memorias anuales de las compañías ferroviarias a mediados del siglo XIX

MZA (1875)	Norte (1875)	Andaluces (1880)	MCP (1885)	MZOV (1875)	SUR (1890)
<i>Imprenta</i>	<i>Imprenta</i>	<i>Imprenta</i>	<i>Imprenta</i>	<i>Imprenta</i>	<i>Mecanografiada</i>
Presentación	Presentación	Presentación	Presentación	Presentación	Presentación
Cuentas de establecimiento y de explotación	Ingresos Tráficos Gastos	Cap. I Situación financiera	Situación financiera	Situación económica Acciones y obligaciones	
Tráficos	Liquidación de cuentas	Cap. II Cuenta de la explotación	Resultados de la explotación Cuenta General de la Explotación	Explotación de la línea Medina a Zamora	
Material móvil Renovación de vía	Reclamaciones y contenciosos Establecimientos de prevención			Obras en la línea de Orense a Vigo	

⁹ Entre las más importantes, Norte tiene un corpus estadístico histórico realmente reseñable y ha contado con algunos estudios de análisis importantes, véase Gómez Mendoza (1984) y (1985). Por otro lado, MZA no publicó series estadísticas propias fuera de las contenidas en sus memorias. Andaluces sí lo hizo, véase Cuéllar y Sánchez Picón (2008).

MZA (1875)	Norte (1875)	Andaluces (1880)	MCP (1885)	MZOV (1875)	SUR (1890)
Consejo de Admon Acuerdos de la Junta	Acuerdos de la Junta	Cap. III Fijación del dividendo Cap. IV Consejo de Admon. Resoluciones	Nombramiento de administradores Acuerdos de la Junta	Consejo Administrativo Acuerdos	Resoluciones
Documentos Justificativos y Anejos Cuenta de Explotación Balance	Documentos Justificativos y Anejos Cuenta de Explotación Balance	Documentos Justificativos y Anejos Cuenta de Explotación Balance	Documentos Justificativos y Anejos Cuenta de Explotación Balance	Documentos Justificativos y Anejos Cuenta de Explotación Balance	Documentos Justificativos y Anejos Cuenta de Explotación Balance

Fuente: elaboración propia.

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

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

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

Fuente: elaboración propia.

Como hemos visto, las compañías ferroviarias e laboraban a nualmente una memoria a través de la cual el Consejo de Administración informaba a los accionistas de la marcha del negocio. Este documento incluía, como veremos a continuación, la información “contable” básica para informar a propios y terceros, de forma similar a la información que presentan hoy las compañías a través de sus Cuentas Anuales. Sin embargo actualmente la información se suministra por imperativo legal, mientras que en el caso que nos ocupa la memoria indicada se elaboraba “solo” para sus accionistas y sin la obligatoriedad actual.

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

- 1) La Memoria propiamente dicha del ejercicio, donde se explicaban las variaciones y sus causas de las diferentes magnitudes de ingresos y gastos, así como un análisis de la situación general del balance de la compañía y otros comentarios sobre cuestiones tales como la explotación de las minas de su propiedad, las instituciones de previsión y beneficencia, el canje y adhesión de acciones y obligaciones, los impuestos ingresados en el Tesoro y los beneficios obtenidos por el Estado, la liquidación del ejercicio, etc...
- 2) Las “Resoluciones de la Junta General”.
- 3) Anejos de contabilidad y datos estadísticos, que incluía generalmente:
 - El “Balance”, donde se detallaba la situación de la compañía al cierre del ejercicio, sería similar al Balance de Situación que hoy día se incluye en las Cuentas Anuales, en el que se mostraba de forma agregada para toda la compañía el detalle de su estructura económica y financiera, de tallando la primera en una hoja donde se replantaba el Activo y la segunda en otra, denominada Pasivo.
 - Las “Cuentas de Explotación”, a grupadas para el total de la compañía, donde aparecían los ingresos y gastos del ejercicio clasificados como de explotación, mostrándose en formato de cuenta, es decir en una hoja los Gastos y en otra los Ingresos. Sería un estado similar a la actual Cuenta de Pérdidas y Ganancias, solo que hasta el resultado de explotación, ya que los “Gastos Financieros”, “Impuestos” y otros no incluidos en esta “Cuenta de Explotación” se incluían dentro de la Memoria en la información referida a “Cargas de Explotación”. Con lo que el Resultado del Ejercicio se compondría por la información suministrada por la “Cuenta de Explotación” y por las “Cargas de explotación”.
 - Los “Gastos de Establecimiento”, mostraban el estado por “línea y capítulo” de los gastos de establecimiento desde la creación de la compañía hasta la fecha de cierre del ejercicio en cuestión.
 - Los “Resultados por líneas de la explotación”, mostraban el resultado por “línea” indicando un mayor detalle por la parte de los ingresos.
 - Otros cuadros como:
 - Resultados comparativos de la explotación.
 - Estadística de proyectos de primer establecimiento (a portaciones de la Caja Ferroviaria).

- Cuadro determinativo de la parte proporcional del Estado en el Capital de Establecimiento desde 1925.
- 4) Por último se incluían en algunos ejercicios “ Datos referidos al tráfico”, donde se insertaba información relativa al tráfico.

3. Anejos de Contabilidad y datos estadísticos

De los documentos que se integran en este apartado de las memorias presentadas por el Consejo de Administración se van a analizar la continuación con mayor detalle el Balance de la compañía y la Cuenta de Explotación.

3.1. Balance

3.1.1. Aspectos generales

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

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

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

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

El artículo 37 del Código de Comercio de 1885 establecía que el *Libro de Inventarios y Balances* debía comenzar con el inventario formado por el comerciante al tiempo de dar principio a sus operaciones, conteniendo la relación exacta del dinero, valores, créditos, efectos al cobro, bienes muebles e inmuebles, mercaderías y efectos de todas clases, apreciados en su valor real y que constituían su Activo. Además, en el mismo debía de inscribirse la relación exacta de sus deudas y toda clase de obligaciones pendientes, si las había, y que formaban su Pasivo, fijando, por tanto, como Capital con el que iniciaba sus operaciones la diferencia exacta entre el Activo y el Pasivo. Posteriormente y de forma anual, el comerciante debía extender en el mismo libro el balance general de los negocios, con los por menores antes indicados, y de acuerdo con los asientos procedentes del Libro Diario, sin reserva ni omisión alguna, bajo su firma y responsabilidad.

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

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

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

Cuadro 3. Estructura del Balance General de las compañías ferroviarias

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

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

3.1.2. Contenidos y estructura de los Balances de Andaluces

El Balance de la compañía es el estado contable que mayores cambios refleja a lo largo del periodo analizado, tanto por la variedad de los conceptos incluidos como por la ubicación de los mismos dentro de dicho balance. Esto hace que su análisis no sea fácil, sin embargo, es posible cierta continuidad en su estructura, lo que ha permitido, para el caso de Andaluces, establecer dos periodos de referencia. En el primer caso, 1877-1899, cuando el balance mantiene una estructura más constante, lo que permite su análisis en conjunto, es decir, activo y pasivo a la misma vez. En el segundo caso, 1900-1935, cuando debido al incremento en las partidas incluidas en el balance, su análisis se realizara por separado, incidiendo primero en la evolución del contenido del activo, y posteriormente del pasivo.

3.1.2.1. Balance de Andaluces (1): periodo de 1877 a 1899

El primer ejercicio, el de 1877, presenta un Balance típico de una sociedad que aún no se encuentra en el periodo de explotación o dicho de otra manera, que está en el periodo de construcción de la línea ferroviaria¹⁰.

¹⁰ La efectiva aplicación de la reglamentación contable en el sector ferroviario se basaba en las distintas fases que el negocio de los ferrocarriles permitía distinguir, y que condicionaban en cada caso la contabilidad de la compañía, a saber: 1) la concesión de la línea, que llevaba aparejada la previa o paralela constitución de la sociedad que debía regentarla; 2) la construcción propiamente dicha de la línea

La construcción de las vías férreas podía abordarse desde una doble perspectiva, según que la compañía optase por el denominado criterio de administración, es decir, era la propia sociedad la encargada de la obra de forma directa, o bien se utilizase el criterio de concesión, en el caso de subcontratar las obras a terceras empresas, si bien el hecho de seguir uno u otro método no afectaba de forma significativa al sistema de llevar la contabilidad¹¹.

Al comienzo de esta etapa se abrían de forma generalizada las cuentas que a continuación se indican, que al final de la construcción se debían resumir en una sola para conocer el coste total de la línea construida (Oliver, 1885, p. 43):

- Construcción de la vía
- Expropiaciones
- Material fijo
- Material móvil
- Gastos generales

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

En aquellos casos en los que la línea ferroviaria estuviera subvencionada por el Estado se debía abrir la cuenta titulada “Subvención”, a la que se irían abonando las cantidades percibidas, si bien en este caso no queda debidamente aclarado el movimiento para su posterior cancelación, por lo que cabe suponer que su tratamiento sería equivalente a una partida de “fondos propios” sin ser posteriormente cancelada total o parcialmente a través de la cuenta de resultados de la compañía, como en la actualidad sucede.

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

El Balance que presentaba Andaluces para ese momento tenía la siguiente estructura:

Cuadro 4. Balance de la compañía Andaluces de 1877

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

Fuente: Elaboración propia a partir de *Memorias de Andaluces* (1877).

Siendo las partidas más representativas las de Compra de línea y Cuentas en construcción en el Activo y la de Capital Social en el Pasivo.

férrea, y 3) su posterior explotación, etapas todas ellas que pasamos a analizar en los siguientes epígrafes (Montoya, Guzman, 2012).

¹¹ Sobre los diferentes sistemas de contratación de obras en este periodo, Cuéllar (2003): 128-143.

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

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

A nivel contable, la explotación de una compañía ferroviaria estaba constituida por el conjunto de cuentas de las diferentes concesiones que gestionaba, así como de los servicios prestados por la compañía. En este sentido, la “contabilidad central” reunía los datos suministrados por los servicios, a partir de los cuales se registraban en los libros contables las distintas operaciones, cuyo resumen se ponía de manifiesto a través de la denominada “Cuenta General de la Explotación”, que no incluía las denominadas “cargas de explotación” que se analizan posteriormente en el presente trabajo, reflejando por tanto el citado estado contable los ingresos y gastos derivados exclusivamente de la explotación del negocio (Imedio, 1934, p. 62).

Como se puede observar en el cuadro 5, en la parte referida al Activo el único cambio es la aparición en el ejercicio 1897 de un epígrafe adicional denominado “Cuentas de garantía y valores”. Por el lado del Pasivo no hay cambios significativos, solo cambia la denominación de alguna de las partidas incluidas, así, los “Empréstitos” pasan a denominarse “Obligaciones” a partir de 1881. Las “Reservas Estatutarias” entre 1881 y 1890 solo se denominan como “Reservas” y a partir de esta fecha además incluye las “Amortizaciones”.

Las “Cartas, órdenes y letras” pasan a denominarse “Libramientos a pagar” desde 1890, y por último los “Beneficios de la explotación” pasan a ser “Ganancias y Pérdidas” a partir de 1883.

Es decir, para un periodo de veinte años, los cambios son mínimos en cuanto al contenido y la composición del Balance de la compañía.

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

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

Fuente: Elaboración propia a partir de *Memorias de Andaluces*, varios años.

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

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

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

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

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

Finalmente cabe señalar que en apartado de “Cuentas Acreedoras” figuraban las fianzas depositadas, los libramientos pendientes de pago y los acreedores diversos de la compañía, incluyéndose en algunas ocasiones en esta rúbrica las “Cuenta de Orden”, en cuyo caso aparecían en el Activo del Balance dentro de la rúbrica de “Cuentas Deudoras”, tratamiento este último que aplicaba la Compañía MZA, a diferencia de la Compañía NORTE, que ubicaba la rúbrica de “Cuentas de orden” al final del Balance.

3.1.2.2. Balance de Andaluces (2): periodo de 1900 a 1935

Para ver la evolución de las partidas del balance de la Compañía en este periodo y debido al incremento de partidas que se registran vamos a proceder a un análisis por separado de Activo y Pasivo.

3.1.2.2.1. Activo

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

Como se observa en el cuadro 6 la estructura y el contenido de esta parte del balance apenas sufre modificaciones con respecto al periodo anterior. Entre los cambios registrados, se podrían citar dentro de las Cuentas de Primer Establecimiento en primer

lugar, la introducción del epígrafe referido a las “Minas de la Compañía” desde 1901, y que a partir de 1923 pasa a denominarse “Propiedades de la Compañía” y en segundo lugar, que el conjunto de este epígrafe en los años 1923 a 1925 se desglosa en “Líneas reversibles al Estado”, “Líneas no reversibles” y “Otras propiedades de la Compañía”, y desde 1926 hasta el final del periodo, se distingue entre las aportaciones realizadas por el Estado para las Cuentas de Primer Establecimiento y las aportaciones realizadas por la Compañía. Y por último en el ejercicio 1935 se añade un nuevo epígrafe denominado “Otras aportaciones del Estado”.

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

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

Fuente: Elaboración propia a partir de la “Memorias” de la Compañía.

Otra ligera modificación respecto al periodo anterior, es que el epígrafe que recogía la información referida a las “Cajas de la compañía, Cartera y Banqueros”, en este periodo se desglosan en cada uno de esos tres conceptos.

Y por último el epígrafe de “Cuentas en garantía y valores disponibles”, aparece y desaparece del balance en determinados ejercicios.

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

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

	Activo (Parte II)						Caminos de Hierro del Sur	
	Caja de provisiones e inversiones de Reservas							
	Cartera de la Caja de Socorros	Cartera de la Caja de Pensiones vitalicias	Obligaciones creadas para la liquidación del tercio de los cupones 1905-1906	Inversión de los fondos de la reserva para incendios	Inversión de la reserva de 3.000.000 pesetas	Inversión de los fondos de la reserva para la amortización a la par	Creditos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces contra la de los Caminos de Hierro del Sur	Explotación de la red de los Caminos de Hierro del Sur
1900-1903								
1904-1906	x	x						
1907-1908	x	x	x	x	x			
1909-1913	x	x	x	x	x	x		
1914-1915	x	x		x	x	x		
1916-1920	x	x		x	x	x	x	x
1921-1922	x	x		x	x	x	x	x
1923		x		x	x	x	x	x
1924-1928		x		x		x	x	x
1929-1935		x		x		x		

Fuente: Elaboración propia a partir de la “Memorias” de la Compañía.

También se incluye la información relativa a la explotación de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España (en adelante Sur) entre los ejercicios 1916 y 1928, ya que Andaluces tomó en arriendo a partir de octubre de 1916 la explotación de esa compañía, que incluía las líneas de Linares a Almería y Moreda a Granada. Anteriormente Andaluces ya había adquirido un importante porcentaje de acciones de Sur, y tras su arriendo nombró a un nuevo consejo de administración. A pesar de este control, la compañía aún mantendrá su independencia hasta en 1929 en que pasó a integrarse completamente en Andaluces (Cuéllar, 2003: 310-316).

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

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

	Activo (Parte II)								
	Caja Ferroviaria y otras aportaciones del Estado								
	Inversión de las sumas anticipadas por el Estado según Reales Ordenes de 23 de marzo y 29 de abril de 1920	Cuenta de Orden para adquisición de material móvil mediante anticipos del Estado	Auxilios del Estado	Aplicación de las sumas anticipadas por la Caja Ferroviaria del Estado para la liquidación de atrasos de la jornada de ocho horas	Aplicación de las Sumas recibidas de la Caja Ferroviaria del Estado para la renovación de la vía de Sevilla a Cádiz	Pagos seleccionados Decreto 4-7-1931	Previsión de abono de parte de la paga extraordinaria del personal de 1935	Aplicación del anticipo del Estado para atender la paga extraordinaria de 1935	Liquidación del ejercicio
1900-1919									
1920	x								x
1921-1922	x	x							
1923-1926	x								
1927	x		x						
1928-1930	x		x	x					
1931-1932	x		x	x	x				x
1933-1934	x		x	x	x	x			x
1935	x		x	x	x	x	x	x	x

Fuente: Elaboración propia a partir de la "Memorias" de la Compañía.

Vemos en el cuadro 8 que se muestran los distintos epígrafes que se han ido incorporando al balance derivados de las aportaciones realizadas por el Estado o por la Caja Ferroviaria:

- Inversión de las sumas anticipadas por el Estado según Reales Órdenes de 23 de marzo y 29 de abril de 1920, que regulan los anticipos hechos por el Estado a las compañías ferroviarias para el aumento de sueldos y salarios.
- Cuenta de Orden para adquisición de material móvil mediante anticipos del Estado.
- Auxilios del Estado.
- Aplicación de las sumas anticipadas por la Caja Ferroviaria del Estado para la liquidación de atrasos de la jornada de ocho horas.
- Aplicación de las Sumas recibidas de la Caja Ferroviaria del Estado para la renovación de la vía de Sevilla a Cádiz.
- Pagos seleccionados Decreto 4-7-1931.
- Previsión de abono de parte de la paga extraordinaria del personal de 1935.
- Aplicación del anticipo del Estado para atender la paga extraordinaria de 1935¹².

Acerca de los dos primeros puntos de la enumeración anterior, podemos ver en Machimbarrena (1930), que el ministro de Fomento tuvo que adoptar sin el concurso del Parlamento, dos medidas urgentes, la primera a través de la Real Orden de 23 de marzo de 1920 para evitar la huelga de personal, consistía en el anticipo a las compañías las cantidades necesarias para el aumento de haberes en concepto de plus, que por Real Orden de 10 de abril siguiente se incorporó a los sueldos, y que con la Real Orden del 29 de abril de 1920 se extendió el anticipo que se había concedido en el

¹² Véase Cuéllar (en prensa), nota 42, y ABC, 28 de abril de 1935, donde se da cuenta de la falta de fondos de la compañía para atender la paga extraordinaria.

mes anterior y se fijó como plazo de su finalización el momento en que recayese una solución definitiva del problema ferroviario en todos sus aspectos.

Y en segundo lugar, a través de l Real Decreto de 15 de octubre de 1920¹³, se concedieron a anticipos reintegrables a las compañías para la adquisición de material móvil, a fin de evitar lo que gráficamente llamo Ortuño, ministro de Fomento antes que Espada, la huelga de la locomotora. Los recursos para estas atenciones urgentes de personal y material, fueron arbitrados al amparo de la elástica ley de Subsistencias del año 1916, portillo abierto a los presupuestos generales del Estado, para la concesión de los más variados créditos extraordinarios.

Según Ortuñez (1999), no consta que las empresas reintegrasen íntegras estas cantidades que se aprobaron el 23 de marzo de 1920 y que en 1925, para las 46 empresas adheridas al régimen del Estatuto habrían supuesto para el Estado –sin las reducciones fijadas en 1924– 47.164.212,24 pesetas.

El Estatuto Ferroviario creado en 1924, daba origen a la Caja Ferroviaria del Estado, donde se ingresarían los recursos necesarios para las obras y adquisiciones de material que en las líneas y redes ferroviarias debían aplicarse como auxilios del Estado, invirtiéndose los fondos de la misma con arreglo a las normas y preceptos que al efecto estableciese el Consejo Superior de Ferrocarriles y sancionase el gobierno. El origen de los fondos que iban a nutrir dicha Caja era fundamentalmente la Duda Especial Ferroviaria, pero también se preveía una consignación anual de los Presupuestos generales del Estado, y algunos otros recursos menores. Como ya advertiese Velarde (1973), los fondos se destinarían a dos cuentas que reflejan en definitiva dos conceptos: mejora y ampliación de las líneas existentes, por un lado y nuevas construcciones, por otro. La Caja Ferroviaria sería administrada por el Consejo Superior de Ferrocarriles e intervenida directamente por el ministro de Hacienda.

3.1.2.2.2. Pasivo

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

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

¹³ ABC, 15 de octubre de 1920, donde se indicaba que el rey Alfonso XIII había firmado el referido decreto en cuya parte dispositiva se decía así: “De acuerdo con mi Consejo de ministros, a propuesta del de Fomento, vengo en decretar lo siguiente: Artículo 1º. Se autoriza al ministro de Fomento para hacer a los concesionarios de ferrocarriles de servicio general y a los de los de uso público anticipos en metálico, que habrán de destinarse precisa y necesariamente a la adquisición de material móvil y de tracción para establecer la normalidad de los servicios ferroviarios en las respectivas redes o líneas... Art. 5º. Será obligación del concesionario a cuyo favor se acuerden uno o varios anticipos, representados por el material móvil y de tracción que para su red o línea se haya adquirido, devolverlos en veinte anualidades consecutivas, calculadas sobre una tasa de interés anual del dinero igual al 5 por 100. La primera anualidad que corresponda a cada anticipo vencerá a los doce meses, contados desde el día de la entrega material de fondos hecha por el Estado. Hasta que los anticipos todos hechos a un concesionario no hayan sido reintegrados, el material que con ellos se haya aportado responderá en primer término y con preferencia absoluta de las anualidades vencidas y no satisfechas, sin perjuicio de la facultad, que se entenderá reservada la ministro de Fomento, de intervenir la recaudación del concesionario en caso de falta de pago de una anualidad...”.

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

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

Fuente: Elaboración propia a partir de la “Memorias” de la Compañía.

Para los epígrafes incluidos en el cuadro anterior para todo el periodo, a penas surgen variaciones, tan solo se puede comentar que las “Reservas” se denominan “Reservas estatutarias” a partir de 1903, y los “Libramientos a pagar” pasan a denominarse “Amortizaciones a liquidar”.

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

	Pasivo (Parte II)								
	Reservas y fondos							Vales canjeables	Explotación de la red de los Caminos de Hierro del Sur
	Reserva para incendios	Reserva en ejecución del Art. 6 del Convenio de 3.000.000 pesetas	Reserva para la amortización a la par, Art. 6.2 del Convenio	Caja de socorros	Fondo de previsión	Caja de pensiones vitalicias	Amortización de material móvil		
1900-1903									
1904-1905				x		x			
1906				x		x		x	
1907-1908	x	x	x	x		x		x	
1909-1913	x	x	x	x		x	x	x	
1914-1915	x	x	x	x	x	x	x	x	
1916-1922	x	x	x	x	x	x	x	x	x
1923-1928	x	x	x		x		x	x	x
1929-1935	x	x	x		x		x	x	

Fuente: Elaboración propia a partir de la “Memorias” de la Compañía.

En esta segunda parte del pasivo que hemos comentado que incorpora los distintos epígrafes que se han ido sumando al balance a lo largo del periodo, podemos destacar en primer lugar y tal y como se ve en el cuadro 10, la aparición de determinados epígrafes relativos a Reservas y fondos, como la “Caja de Socorros” o la “Caja de Pensiones” o el “Fondo de Previsión” que a partir de 1923 se incluyen en la “Caja de Previsión”, la “Reserva para incendios” o las “Reservas concordatarias”, que incluyen varias reservas estatutarias. También se incluyen a partir de 1906 los “Vales canjeables” y durante el periodo 1916 a 1928, la información necesaria acerca de la Explotación de la red de los Caminos de Hierro del Sur de España.

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

A continuación, en el cuadro 11 se muestran los distintos epígrafes que se han ido incorporando al balance derivados de las aportaciones realizadas por el Estado o por la Caja Ferroviaria:

- Anticipos reintegrables al Estado.
- Auxilios percibidos de la Caja Ferroviaria del Estado en 1927 correspondiente al ejercicio 1926 por aplicación del RD 8 de agosto de 1926, que estabilizaba la situación de l t rienio anterior, c oncediéndose auxilios por pa rte de l a C aja Ferroviaria para aquellas empresas que no alcanzasen la situación económica del repetido trienio¹⁴.
- Anticipos de la Caja Ferroviaria para liquidación de atrasos jornada 8 horas.
- Anticipos de la Caja Ferroviaria para la renovación de la vía de Sevilla a Cádiz.
- Anticipos de la Caja Ferroviaria para atender el abono de la paga extraordinaria.
- Anticipos de la Caja Ferroviaria para atender pagos seleccionados.
- Auxilio percibido del Estado para atender a la paga extraordinaria del personal de 1934.
- Anticipos reintegrables del Estado para atender la paga extraordinaria de 1935.

Se observa por tanto claramente en el cuadro 11 como los conceptos derivados de la participación del Estado en la Compañía fueron ganando en importancia año tras año desde 1920, fruto en primer lugar de la regulación ferroviaria contenida en el Estatuto Ferroviario, obra de l C onsejo S uperior de F errocarriles, y posteriormente por los procesos que condujeron a la nacionalización.

El Consejo Superior de Ferrocarriles fue el heredero del Consejo Superior Ferroviario, que había sido creado en 1922. El Decreto-Ley de 30 de enero de 1924 cambiaba su nombre y concedía participación, a través de un representante, a los trabajadores y a la minería. Según Bermejo (1974), su labor se plasmó “en una norma compleja, pero de gran éxito, a l a que se conoce como *Estatuto ferroviario*”. Sus facultades fueron potenciadas en el Estatuto, donde se le reconocía la misión de ser órgano de enlace entre el gobierno y las empresas. Entre las atribuciones que le asignó el Estatuto, Artola destaca las de definir las características de la red, es decir, proponer las ampliaciones y las tareas de mejora que pudieran llevarse a cabo; la fijación de las tarifas; el estudio y la realización de las operaciones de rescate e incluso podía llegar, temporalmente, a intervenir en la gestión de las compañías. Finalmente, hay que recordar que Andaluces solicitó adherirse al nuevo Régimen Ferroviario, siendo aprobado su ingreso por el Estado por el Real Decreto de 29 de diciembre de 1925.

¹⁴ Varios autores (1933).

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

	Pasivo (Parte II)												
	Caja Ferroviaria y otras aportaciones del Estado								Resultados				
	Anticipos reintegrables al Estado	Auxilios percibidos de la Caja Ferroviaria del Estado en 1927 correspondiente al ejercicio 1926 por aplicación del RD 8 de agosto de 1926	Anticipos de la Caja Ferroviaria para liquidación de atrasos jornada 8 horas	Anticipos de la Caja Ferroviaria para la renovación de la vía De Sevilla a Cadiz	Anticipos de la Caja Ferroviaria para atender el abono de la paga extraordinaria	Anticipos de la Caja Ferroviaria para atender pagos seleccionados	Auxilio percibido del Estado para atender a la paga extraordinaria del personal de 1934	Anticipos reintegrable del Estado para atender la paga extraordinaria de 1935	Cuenta de orden de valores en garantía	Liquidación de ejercicios cerrados	Prima de gestión que corresponde a la Compañía por el ejercicio	Excedente (deducido el impuesto del 7,7%)	Excedente de Auxilio a reembolsar a la Caja Ferroviaria
1900-1906										x			
1907-1911											x		
1912-1913											x	x	
1914												x	
1915-1918										x		x	
1919										x			
1920	x									x			
1921-1926	x												
1927-1928	x	x											
1929	x	x	x	x									x
1930	x	x	x	x									
1931-1932	x	x	x	x	x				x				
1933-1934	x	x	x	x	x	x			x				
1935	x	x	x	x	x	x	x	x	x				

Fuente: Elaboración propia a partir de la “Memorias” de la Compañía.

La última parte del Pasivo del balance que hemos agrupado bajo la denominación de “Resultados”, incluye una partida llamativa, la “Prima de gestión que corresponde a la compañía del ejercicio...”, que se reparte entre 1907 y 1913, justo antes de la crisis que se conocería como el “Problema ferroviario”, término acuñado en la segunda década del siglo XX a raíz de la insuficiencia de recursos económicos que tenían las compañías del sector para atender sus nuevas necesidades de inversiones en instalaciones y materiales, así como en gastos salariales, situación que tenía su origen en el desequilibrio entre las partidas de ingresos y gastos, las primeras estancadas, cuando no menguadas, y las segundas con un crecimiento en continuo ascenso, todo lo cual hacía que la explotación ferroviaria en esta época, que nunca fue considerada como un gran negocio, caminaba hacia la inviabilidad económica, lo cual obligaba a su cierre y desmantelamiento, situación que chocaba de plano con la imperiosa necesidad de mantener el servicio público insustituible en que se había convertido para entonces el ferrocarril (Cuéllar, 2007).

3.2. Cuentas de explotación

Desde 1879 a 1935, es decir, durante 57 años, las cuentas de explotación que utilizó Andaluces en las memorias presentadas por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas de la compañía, apenas sufrieron una ligeras variaciones en

cuanto a la nomenclatura de los conceptos, pero básicamente son iguales durante todo el periodo.

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

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

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

	Ingresos de explotación			Gastos de explotación										
	Productos del tráfico		Productos varios fuera del tráfico	I	I	II	III	III	III	III bis	IV	V	VI	
	Gran velocidad	Pequeña velocidad	Alquileres de fondas, cantinas, terrenos, venta de cosechas, etc	Administración	Consejo de Administración	Dirección y servicios generales	Movimiento	Explotación	Trafico e intervención	Movimiento	Via y obras	Material y tracción	Gastos extraordinarios	Trabajos de Gran Reparación
1879-1897	X	X	X	X		X	X				X	X	X	
1898-1906	X	X		X		X	X				X	X	X	
1907-1922	X	X		X		X		X			X	X	X	
1923-1929	X	X			X	X		X			X	X		X
1930-1935	X	X			X	X			X	X	X	X		X
	Cuadro 2			Cuadro 3		Cuadro 4	Cuadro 5			Cuadro 6	Cuadro 7	Cuadro 8		

Fuente: Elaboración propia a partir de la "Memorias" de la Compañía.

A partir de la clasificación de ingresos y gastos comentada en el cuadro anterior se va a proceder a analizar la evolución de cada una de dichas partidas.

3.2.1. Ingresos de explotación

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

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

Fuente: Elaboración propia a partir de la "Memorias" de la Compañía.

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

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

3.2.2. Gastos de explotación

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

3.2.2.1. Gastos de Administración

El primero hace referencia a los gastos denominados de “Administración” hasta 1922, y del “Consejo de administración” desde entonces. Este primer epígrafe de los gastos de explotación se dividía para todo el periodo en “Consejo de Administración en Madrid y Paris”, “Personal de los servicios administrativos” y “Gastos varios”, y a partir de 1880 se incorporó la partida de “Vigilancia e intervención del Gobierno español”.

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

	I. Administración - Consejo de Administración			
	Consejo de Administración en Madrid y Paris	Personal de los servicios administrativos	Vigilancia e intervención del Gobierno español	Gastos vario (impuestos pendientes, etc)
1879	x	x		x
1980-1935	x	x	x	x

Fuente: Elaboración propia a partir de la “Memorias” de la Compañía.

3.2.2.2. Gastos de Dirección y servicios generales

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

En el ejercicio 1918 aparece una partida de gastos que recoge individualizadamente los asociados a las concesiones otorgadas al personal en virtud de las circulares 205 y 109, descritos en la memoria:

“En Julio último tomamos para el personal una medida análoga a la adoptada en noviembre de 1917, consistente en la concesión a cada agente, con asignación inferior a 5.000 pesetas anuales, de una gratificación igual a una mensualidad de su haber; pero ante

el encarecimiento constante de los productos de primera necesidad, hubimos de reconocer poco más tarde que esta concesión no era suficiente, y a partir de 1º de octubre acordamos conceder una auxilio uniforme por carestía de vida a cada agente de 0.75 pesetas por día, que transformamos desde 1º de Diciembre en una concesión proporcional al sueldo, según una escala degresiva (35 por cien a 20 por cien, con un mínimo diario de 0,75 pesetas). Hemos dado así un efecto retroactivo a las disposiciones concertadas entre todas las redes españolas para ser aplicadas durante el periodo en que este en vigor el aumento de 15 por 100, a que se refiere el mencionado Real Decreto de 26 de diciembre de 1918”,

por el cual el Gobierno siguiendo el ejemplo de otros países establecía un aumento general del 15 por 100 en todas las tarifas, aunque subordinado a una serie de condiciones.

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

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

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

II. Dirección y servicios generales				
	Personal de la Dirección y de la Secretaría, de la contabilidad general, del tráfico, de la intervención, de los almacenes y del servicio médico	Personal: Concesiones, según circulares 205 y 109	Instituciones en beneficio del personal en general	Gastos varios (contenciosos, indemnizaciones, alquileres, seguros, etc)
1877-1917	x			x
1918	x	x		x
1919-1921	x			x
1922-1935	x		x	x

Fuente: Elaboración propia a partir de la “Memorias” de la Compañía.

3.2.2.3. Movimiento

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

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

Por el tiempo en el periodo 1930 a 1935 estos gastos se dividen en dos epígrafes “Movimiento” y “Tráfico e Intervención”, el primero de los cuales incluye

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

Cuadro 16. Principales partidas de los gastos de Movimiento

	III								
	Movimiento				Explotacion			Trafico e intervencion	
	Personal de la oficina central, de los trenes, de las estaciones y de telegrafos	Gastos varios (jornaleros, alumbrado, material menudo)	Personal de la Oficina Central, de la Division Activa y de Reclamaciones	Otros gastos	Personal de la Oficina Central, del Trafico y de las Agencias Comerciales, de Reclamaciones, de la Intervencion y Estadística y del Movimiento	Gastos varios (alquileres, dietas, impresos, maniobras, alumbrado, etc)	Servicio marítimo	Personal de la Oficina Central y de las Agencias Comerciales, de la Intervencion y Estadística	Otros gastos
1877-1906	x	x							
1907-1921					x	x			
1922-1926					x	x	x		
1927-1929					x	x			
1930-1935			x	x				x	x

Fuente: Elaboración propia a partir de la “Memorias” de la Compañía.

3.2.2.4. Vía y obras

El cuarto de los epígrafes en los que se desglosan los gastos de explotación, hace referencia a los producidos en “Vía y obras”, denominación que se mantiene durante todo el periodo. El contenido de este apartado ha sido bastante uniforme a lo largo del tiempo, solo cabe una ligera distinción entre los años 1877 y 1878 y el resto.

Cuadro 17. Principales partidas de Ingresos y Gastos

	IV								
	Via y obras								
	Personal facultativo y de vigilancia	Gastos varios (impresos, dietas,)	Conservacion de la via	Conservacion de los edificios	Conservacion de terraplenes	Conservacion de las obras de arte	Conservacion del material fijo de la via	Renovacion de la via	Servicio marítimo
1877-1878	x	x	x	x					
1879-1922	x	x	x	x	x	x	x	x	
1923-1926	x	x	x	x	x	x	x	x	x
1927-1935	x	x	x	x	x	x	x	x	

Fuente: Elaboración propia a partir de la “Memorias” de la Compañía.

En los dos primeros ejercicios los gastos que se incluyen son los que del Personal facultativo y de vigilancia, Conservación de la vía, Conservación de los edificios y otros como impresos o dietas.

Desde 1879 hasta 1935, además de los gastos mencionados para los dos ejercicios precedentes, se incluye, la conservación de terraplenes, de obras de arte, del material fijo de la vía y la renovación de la vía.

Por último cabría destacar, que al igual que en el epígrafe anterior, durante el periodo de 1923 a 1926 se incluyen los gastos asociados al Servicio marítimo.

3.2.2.5. Material y tracción

En este apartado se registran muy pocos cambios al igual que en el anterior. Durante los dos primeros ejercicios se incluyen los gastos de Personal de la Oficina Central y de los depósitos, Alimentación de máquinas, conservación del material móvil y otros gastos, a los que se les une desde 1879 hasta 1935 los gastos derivados de la conducción de máquinas.

Finalmente cabe destacar que como en los dos epígrafes anteriores se incluye un epígrafe sobre el Servicio marítimo, solo de 1923 a 1926, y que en el periodo 1930 a 1935 aparecen los gastos que conlleva la tracción eléctrica. La memoria de 1930 y de los ejercicios siguientes informan sobre este detalle, en concreto:

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

Los proyectos aprobados hasta fin de 1930, en trámite de adjudicación son los siguientes: Electrificación de las Aguadas de Puente-Genil, Algeciras, Linares y Pinos Puente, e instalación de alumbrado eléctrico en las estaciones de Almargen, Lebrija. Luque, Torredonjimeno, Torredelcampo, Atarfe y Loja.

Al finalizar el mismo año estaban en estudio los siguientes proyectos:

Instalación de alumbrado eléctrico en la estación de Fuente-Piedra y ampliación del mismo en las estaciones de Málaga, Campanillas, Cártama. Pizarra, Alora. Las Mellizas y El Chorro, e instalación eléctrica para alumbrado y fuerza motriz en Bobadilla”.

Cuadro 18. Principales partidas de Ingresos y Gastos

	V						
	Material y traccion						
	Personal de la oficina central y de los depositos	Alimentaicon de maquinas	Conservacion del material movil	Gastos varios	Conduccion de maquinas	Traccion electrica	Servicio maritimo
1877-1878	x	x	x	x			
1879-1922	x	x	x	x	x		
1923-1926	x	x	x	x	x		x
1927-1929	x	x	x	x	x		
1930-1935	x	x	x	x	x	x	

Fuente: Elaboración propia a partir de la “Memorias” de la Compañía.

3.2.2.6. Gastos extraordinarios

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

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

	VI	
	Gastos extraordinarios	
	Obras complementarias o nuevas en la via	Renovacion del material
1877-1878		
1879	x	x
1880-1890	x	
1891-1904	x	x
1905-1917	x	
1918-1925	x	x
1926-1935	x	

Fuente: Elaboración propia a partir de la “Memorias” de la Compañía.

4. Conclusiones

Como conclusiones del presente trabajo, destacar que

Cada vez son más numerosos los estudios históricos sobre la documentación empresarial (libros contables, libros de actas, memorias, balances, etc.) de las antiguas compañías ferroviarias españolas.

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

El balance como parte integrante de la memoria no tenía una estructura normalizada como en la actualidad, sino que cada compañía confeccionaba dicho documento en función a su propia reglamentación, sin embargo hemos encontrado similitudes y estructuras comunes en los balances de las diferentes compañías.

Los balances de Andaluces para el periodo 1877 a 1899 son homogéneos contando con escasas variaciones, lo que nos ha permitido realizar un estudio conjunto del periodo, donde apenas ha habido algunos cambios terminológicos y de orden en la presentación.

Los balances del periodo 1900 a 1935, reflejan las múltiples vicisitudes por las que atraviesa la compañía ferroviaria, como la incorporación de la Compañía de los Caminos de Hierro de los Sur, el problema ferroviario y las distintas portaciones realizadas bien por el Estado propiamente dicho o a través de la Caja Ferroviaria.

Con respecto a las cuentas de explotación incluidas en las memorias de Andaluces, durante el periodo 1879 a 1935 apenas sufrieron ligeras variaciones en cuanto a la nomenclatura de determinados conceptos, han permanecido sin apenas variación a lo largo de un amplio periodo de tiempo.

Fuentes y Bibliografía

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

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

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

- BERNAL, M. (2000): Cambio en la regulación contable: El Código de Comercio de 1885 a través de sus proyectos, *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, vol. XXIX, nº 103, enero-marzo, pp. 173-201.
- BLASCO, J. E. et al. (2014): “La contabilidad de la compañía de los ferrocarriles andaluces en un periodo crítico (1920-1930) y su análisis a través del Estado de Flujos Efectivo”, *De Computis: Revista Española de Historia de la Contabilidad*, nº 20, junio.
- BRODER, A. (2012): *Los ferrocarriles españoles, 1854-1913. El gran negocio de los franceses*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Código de Comercio de 1885 (1913): *Colección Escolar de Leyes y Códigos*, Ediciones Económicas de la Revista de los Tribunales, Centro Editorial de Góngora, Madrid.
- CUÉLLAR, D. (2003): *Los transportes en el sureste andaluz (1850-1950): economía, empresas y territorio*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- CUÉLLAR, D. (2007): “El ferrocarril en España, 1848-2005: una visión en el largo plazo”, .
- CUÉLLAR, D. (2012): “British participation in the Spanish railway business (1828-1950)”, en A. McCants, E. Beira, J. M. Lopes Cordeiro y P. Lourenço (eds.), *Railroads in historical context: construction, costs and consequences*, MIT Portugal, pp. 291-322.
- CUÉLLAR, D. (en prensa): “La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en las décadas de 1920 y 1930”, *Revista de Historia Industrial*, Universitat de Barcelona.
- CUÉLLAR, D. y SÁNCHEZ PICÓN, A. (coord.) (2008): *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. 2 vol. Junta de Andalucía, Sevilla
- GABÁS, F. (1990): La memoria de las cuentas anuales, *Revista española de financiación y contabilidad*. Vol XX, nº 65, pp 925-959.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1984): *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913)*. Vol. I: *Cereales, harinas y vinos*. Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1985): *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913)*. Vol. II: *Manufacturas textiles, materias textiles, minerales, combustibles y metales*. Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.
- IMEDIO DÍAZ, J. (1934): *Contabilidad General y de Transportes Terrestres*, Ed. Instituto Politécnico de Ferrocarriles, Publicación nº 2, 2ª edición, Madrid.
- MACHIMBARRENA, V. (1930): “La mejora y ampliación de la red ferroviaria española”. *Revista de Obras Públicas*, nº 2.548, tomo I, pp.209-212.
- MONTOYA, J.L. (2011): *Contabilidad, Eficiencia y Cambio Productivo: el caso del ferrocarril español de vía ancha (1900-1925)*. Universidad Politécnica de Cartagena.
- MONTOYA, J.L. y GUZMÁN, I. (2011a): “La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España: Análisis de su Cuenta de Explotación (1900-1925)”, *TST*, nº 21, pp. 112-141.
- MONTOYA, J.L. y GUZMÁN, I. (2011b): “Eficiencia Técnica y Cambio Productivo en el Sector Ferroviario Español de Vía Ancha (1910-1922)”, *Innovar: Revista de ciencias administrativas y sociales*, vol. 21, nº 40, pp. 219-234.

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

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

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

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

RODRÍGUEZ, R. (2012): “La contabilidad de la construcción de un tramo de l ferrocarril de Madrid-Valladolid”. V II Encuentro de trabajos sobre la Historia de la Contabilidad. Soria.

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

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

SANTOS, B., FIDALGO, E. y SANTOS, M. (2012): “Construcción de la Infraestructura ferroviaria en España a través de la contabilidad: Estudio histórico-contable de MZA (1856-1874)”. *De Computis: Revista Española de Historia de la Contabilidad*, ISSN-e 1886-1881.

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

Varios Autores (1933): *El problema de los ferrocarriles españoles. Antecedentes, datos, soluciones*. Madrid.

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

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

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

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