

Título:
El Ferrocarril de Asturias, Galicia y León (A.G.L.):
un estudio de rentabilidad comparado (1900-1925)

José Luis Montoya Chinchilla
Investigador-Colaborador del Programa de Historia Ferroviaria de la
Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Isidoro Guzmán Raja
Universidad Politécnica de Cartagena
Email: joseluis.montoya@sector3.com

Palabras clave: rentabilidad, gastos, ingresos, resultado del ejercicio, ferrocarril.

RESUMEN:

El presente trabajo estudia la evolución histórica de los ingresos y gastos de la Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León (A.G.L.) establecida como línea integrada en la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España (Cía. Norte), como consecuencia del proceso de fusión llevado a cabo a mediados del año 1.885.

Después de un análisis histórico sobre la creación y explotación de la compañía, y su posterior integración en la Cía. Norte, se examina su cuenta de resultados de forma comparada con la compañía matriz y tres de sus líneas, seleccionadas de acuerdo con un criterio de similitud en base a los kilómetros de red explotados.

Del estudio de veintiséis memorias de la Cía. Norte correspondientes al periodo 1900-1925, nuestros resultados evidencian las dificultades financieras que soportaron la compañía y la propia línea A.G.L. en la etapa del denominado "problema ferroviario". En relación a los datos contables de la línea se evidencia que si bien fue capaz de recuperar su margen de explotación en términos similares al alcanzado con anterioridad a la Primera Guerra Mundial, esta situación no se consolidó respecto a sus niveles de rentabilidad sobre ingresos de explotación, que quedó lastrada y reducida prácticamente a la mitad de las cifras obtenidas a comienzos del periodo examinado.

Título:
El Ferrocarril de Asturias, Galicia y León (A.G.L.):
un estudio de rentabilidad comparado (1900-1925)

INDICE

1.- Introducción

2.- Evolución histórica del ferrocarril que comunicaba León con Asturias y Galicia.

3.- La información financiera proporcionada por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

4.- Análisis de las cuantías de pérdidas y ganancias de la línea Asturias, Galicia y León para el periodo 1900-1925.

5.- Conclusiones.

6.- Bibliografía.

1. INTRODUCCIÓN

Considerando la importancia que tuvieron las compañías ferroviarias en el desarrollo de la contabilidad moderna, como se asegura en trabajos como el de Valdaliso y López (2000, pp. 245-246), en el presente trabajo se estudia la evolución que durante el primer cuarto del siglo XX experimentó la línea de Asturias, Galicia y León (en adelante A.G.L.) perteneciente a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (en adelante Cía. Norte) a través de sus cuentas de explotación, para conocer los gravísimos problemas por los que atravesó, fundamentalmente desde 1914 con la aparición del conocido “Problema ferroviario”, analizando cuáles fueron los factores que originaron la mencionada crisis y si en esta línea en cuestión fueron más perjudiciales que en otras líneas de la compañía.

La selección del horizonte temporal del estudio (1900-1925) se justifica por las circunstancias que motivaron que las compañías ferroviarias, después de concluir durante la segunda mitad del siglo XIX el desarrollo de la red, orientaran todos sus esfuerzos en rentabilizar los servicios que prestaban.

La red de A.G.L., integrada en Norte desde 1885, se encontraba totalmente terminada y a pleno rendimiento. Además, los niveles de inversión practicados por el conjunto de las compañías fueron fuertemente significativos, ya que su importe equivalía a prácticamente el doble de la cantidad anual media invertida desde la creación del ferrocarril español (1855) hasta la constitución de la compañía RENFE (1941), si bien su aplicación se materializó fundamentalmente en la conservación y reparación del trazado de líneas, ejecutando durante este periodo obras de doble vía y renovando los antiguos carriles (Mas et al. 1999, pp.40-51).

A los comentarios precedentes cabe añadir que durante el periodo considerado se asiste a un aumento de la competencia en el sector del transporte promovida desde el Gobierno con los cambios legislativos impuestos por las leyes de julio de 1904 y marzo de 1907, que fomentaban la construcción de ferrocarriles secundarios garantizando las subvenciones del Estado como norma general (Comín et al. 1998) y cuyo atractivo radicaba en un menor ancho de vía (1 metro frente a 1,67 metros) con un consiguiente menor coste, además de asistirse en dichos años a un importante incremento de la inversión en carreteras según Herranz (2004).

Por último y quizá como factor más interesante, cabe mencionar que en la segunda década del siglo XX comienza a acuñarse el término “Problema ferroviario” 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 para hacer frente a los incrementos en gastos salariales y combustible. Dicho problema 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 (Cuellar, 2007).

2. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL FERROCARRIL QUE COMUNICABA LEÓN CON ASTURIAS Y GALICIA

La Cía. Norte consiguió la fusión de la Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León (Cía A.G.L.) en mayo de 1885 (Tedde, 1978, p.88), una vez que esta última había podido terminar en 1883 la línea de Galicia y en 1884 la de Asturias, concluyendo así su trazado integral, si bien los trabajos habían costado más de lo previsto, lo que provocó que uno de los bancos del consorcio de la Cía. A.G.L. entrara en bancarota, debilitando a la compañía, que no tuvo otra opción que asumir la fusión (Wais, 1987, p.266)

Los productos de explotación de la línea A.G.L. formando parte de la Cía. Norte arrojaron pérdidas de 2,5 millones de pesetas en 1890, si bien la compañía matriz abrigaba la esperanza de que el transporte del carbón asturiano a través de sus líneas pudiera reducir el continuo déficit generado por la línea fusionada (Tedde, 1978, p.91).

Sin embargo las expectativas no se cumplieron y esta red generó abultadas pérdidas para Norte, aunque la operación mereció la pena ya que aportó mucho tráfico a Norte que mejoraron los ingresos de toda la red (Comín et al. 1998, p. 163).

Gráfico 1. Mapa de la línea A.G.L.



Fuente: Elaboración propia

Desde los primeros pasos dados en 1844 por unos empresarios ingleses interesados en construir un ferrocarril de León a Avilés, hasta la explotación de la línea A.G.L. por parte de Norte, se sucedieron distintas compañías, que obtuvieron y perdieron concesiones y subvenciones hasta poder concluir la línea que partiendo de Palencia y pasando por León, concluía en Asturias o Galicia. A continuación se resumen cronológicamente los hechos más significativos:

- En 1862 se creó la *Compañía del Ferrocarril de Palencia a Ponferrada o del Noroeste de España*, por los señores Miranda que habían obtenido la concesión de los tramos Palencia a León y León a Ponferrada, apoyados por capitalistas franceses (Wais, 1987, p. 256).
- En 1864, un consejero de la compañía, José Ruiz de Quevedo, obtuvo la concesión de la sección de Ponferrada a La Coruña y José de Manzanedo logró la de la línea de Asturias, de León a Gijón, concesiones que fueron

transferidas a continuación a la Cía. Noroeste, que pasó a conocerse oficialmente como *Compañía de los Ferrocarriles de Palencia a La Coruña y de León a Gijón* (Wais, 1987, p. 260).

- En 1878 el Estado retiró las concesiones a la compañía anterior debido a su incumplimiento en la fecha de terminación, lo que provocó la quiebra de la compañía (Tedde, 1978, p.88).
- En 1880 un consorcio formado por cinco bancos franceses y el apoyo de la Cía. Norte obtenía las concesiones anteriores y se creaba la *Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León (Cía. A.G.L.)*. donde la Cía. Norte había obtenido una participación del 15% (Tedde, 1978, p.88).

3. LA INFORMACIÓN FINANCIERA PROPORCIONADA POR LA COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA

Los datos sobre los que se desarrolla el análisis que se presenta a continuación provienen de las Memorias del Consejo de Administración de la Cía. Norte, que equivaldrían a las Cuentas Anuales formuladas por las Sociedades tal y como hoy las conocemos. Los citados documentos incluían:

- 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 de la compañía y otros comentarios sobre a) la explotación de las minas de la compañía; b) Instituciones de previsión y beneficencia; c) canje y adhesión de acciones y obligaciones; d) Impuestos ingresados en el Tesoro y beneficios obtenidos por el Estado; e) liquidación del ejercicio y f) Consejo de Administración.
- 2) Resoluciones de la Junta General.
- 3) Cuentas del ejercicio, que incluían:
 - Situación de la Compañía al cierre del ejercicio, es decir, un estado similar al que hoy en día se conoce como Balance de situación, en el que se mostraba de forma agregada para toda la compañía el detalle del Activo y del Pasivo.
 - Cuentas de Pérdidas y Ganancias, agrupadas para el total de la compañía y desglosadas por líneas, donde aparecían todos los ingresos y gastos del ejercicio agrupados como de explotación y otros, mostrándose en formato de cuenta.
- 4) Datos estadísticos, donde se incluía abundante información normalmente detallada por líneas.

Los ingresos y gastos de explotación de las mencionadas cuentas de Pérdidas y Ganancias eran las partidas más importantes y que mayor desglose alcanzaban. La Cía. Norte estableció en 1878 y 1904 una "Clasificación de los Ingresos y Gastos de la Explotación", indicando lo siguiente:

Ingresos de explotación: Se aplicaban directamente a cada una de las líneas en que esta dividida la red de la compañía, y se agrupaban en:

- Ingresos por transportes en Gran Velocidad: viajeros, equipajes, perros, mensajería, caballos y mulas y correos, fundamentalmente.

- Ingresos por transportes en Pequeña Velocidad: mercancías, carruajes y ganado.
- Ingresos diversos: arrendamientos de fondas, cantinas, terrenos y propiedades diversas, venta de papeles desechados, alquiler de material, productos del correo y de telegrafía privada, entre otros.

Gastos de explotación: Se agrupaban en cinco capítulos básicos, que a su vez tenían un importante desglose:

- Administración Central: los gastos que se imputaban a este servicio se repartían proporcionalmente en función de los kilómetros recorridos por los trenes en cada una de las líneas, o se asignaban directamente a la línea correspondiente. Así entre los primeros se encontrarían los honorarios y dietas de los Administradores o el personal del Servicio de contabilidad de Paris, y entre los segundos, los gastos por incendios, los gastos judiciales y multas, o los gastos de administración de las propiedades de la compañía.

Estos gastos desglosaban en:

- Honorarios y dietas de los Administradores.
- Personal de la administración central.
- Seguros, contribuciones y alquileres.
- Gastos generales.
- Gastos de intervención, de vigilancia y de policía por el Gobierno.
- Administración de los bienes de la compañía.
- Dirección de la Compañía: los gastos que se imputaban a este servicio se repartían proporcionalmente en función de los kilómetros recorridos por los trenes en cada una de las líneas, incluyéndose los de personal de todos los servicios de la dirección, gastos de oficina y accesorios, impresos y vestuario de los servicios centrales.
- Explotación. Estos gastos se detallaban en los siguientes capítulos:
 - Servicio Central de la Dirección y del Movimiento de las Demarcaciones y de las Inspecciones.
 - Trenes.
 - Estaciones.
 - Trafico.
 - Reclamaciones e Investigaciones.
 - Intervención de la cobranza.

Todos los gastos que se imputaban a este servicio se repartían proporcionalmente en función de los kilómetros recorridos por los trenes en cada una de las líneas, excepto los relativos a las Estaciones que se asignaban directamente a la línea correspondiente. Otra excepción la constituían los gastos por indemnizaciones por pérdidas, retrasos o averías, dentro del capítulo de Reclamaciones e Investigaciones que se repartía su gasto a prorrata del recorrido de la mercancía que lo produjo.

- Material y tracción. Estos gastos se desglosaban en los siguientes apartados:

- Servicio Central
- Personal del servicio de tracción.
- Material del servicio de tracción.
- Reparación del material de tracción en los talleres.
- Reparación del material de transporte en talleres y puestos de recorrido.

Todos los gastos que se imputaban a este servicio se repartían proporcionalmente en función de los kilómetros recorridos por las maquinas en cada una de las líneas, excepto los relativos a la Reparación del material de transporte que se asignaba en función de los kilómetros recorridos por los coches y vagones.

- Vía. Estos gastos se detallaban en los siguientes capítulos:
 - Servicios Centrales de la División, de las circunscripciones y de las Secciones.
 - Vigilancia de la vía.
 - Conservación de la vía propiamente dicha (mano de obra y materiales).
 - conservación de los edificios.
 - Gastos extraordinarios, que incluía renovación de la vía y balasto, grandes reparaciones, transformaciones e instalaciones suprimidas.

Todos los gastos que se imputaban a este servicio se aplicaban directamente a las líneas donde se habían efectuado, salvo los relativos a los Servicios Centrales que se repartían en función de los kilómetros recorridos por los trenes en cada una de las líneas.

Fuera de los gastos de explotación se encontraban otros tales como:

- Intereses y amortización de obligaciones.
- Intereses, cambios sobre pagos en el extranjero y comisiones.
- Amortización del material fijo, motor y móvil.
- Servicio de valores en el extranjero.

Y por ultimo, cabría citar ingresos que no pertenecían a la categoría de explotación como:

- Premio de cobranza sobre pagos al tesoro.
- Productos varios fuera de la explotación.

4. ANÁLISIS DE LAS CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE LA LINEA ASTURIAS, GALICIA Y LEON PARA EL PERIODO 1900-1925

4.1. Introducción al análisis de la cuenta de resultados

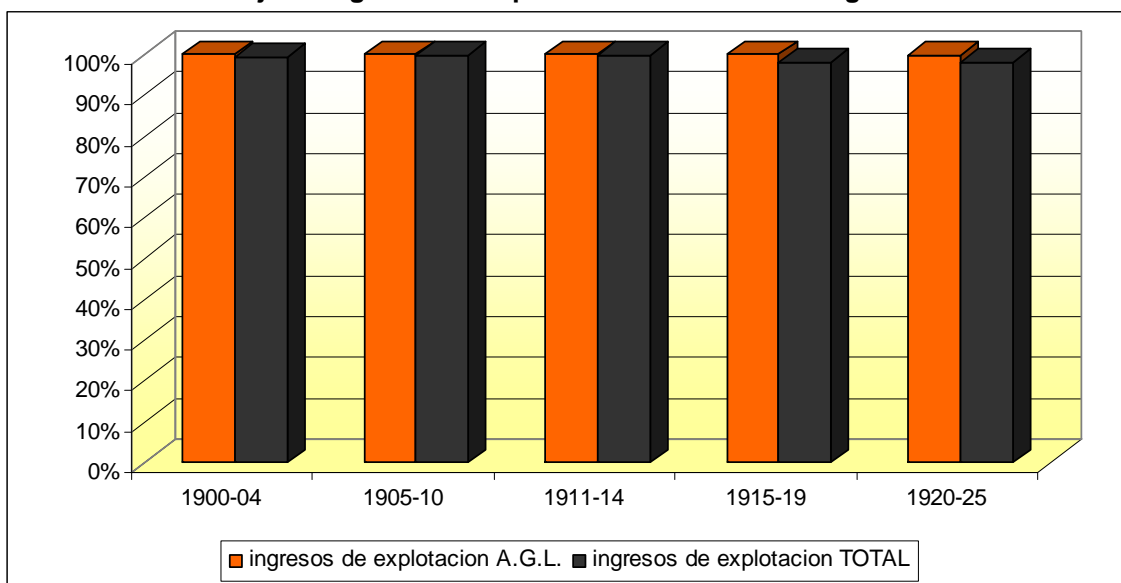
El análisis que se presenta está sustentado en las cuentas de la explotación de la línea A.G.L de la Cía. Norte y de las cuentas generales de la explotación de la propia compañía para los ejercicios 1900 a 1925.

El estudio incide de forma especial en los ingresos y gastos de explotación, sin dejar de hacer mención a algunos otros catalogados dentro de “Cargas de la explotación”, puesto que en momentos puntuales fueron muy significativos, teniendo incluso la facultad de cambiar el signo de los resultados de beneficios a pérdidas y viceversa. En este sentido, en primer lugar se analiza la evolución de los ingresos de explotación,

tratando de identificar cuales fueron los factores que afectaron a su crecimiento, realizando posteriormente un trabajo similar para los gastos de explotación, llegando por diferencia de ambos al margen de explotación. Por último se evalúa la evolución de otros gastos que se catalogaban fuera de la explotación para llegar al fin al resultado del ejercicio.

En el Gráfico 2 recoge la evolución de los ingresos de explotación por quinquenios en el periodo 1900-1925, observándose que equivalente prácticamente por completo al total de los ingresos a lo largo de todo el periodo de estudio.

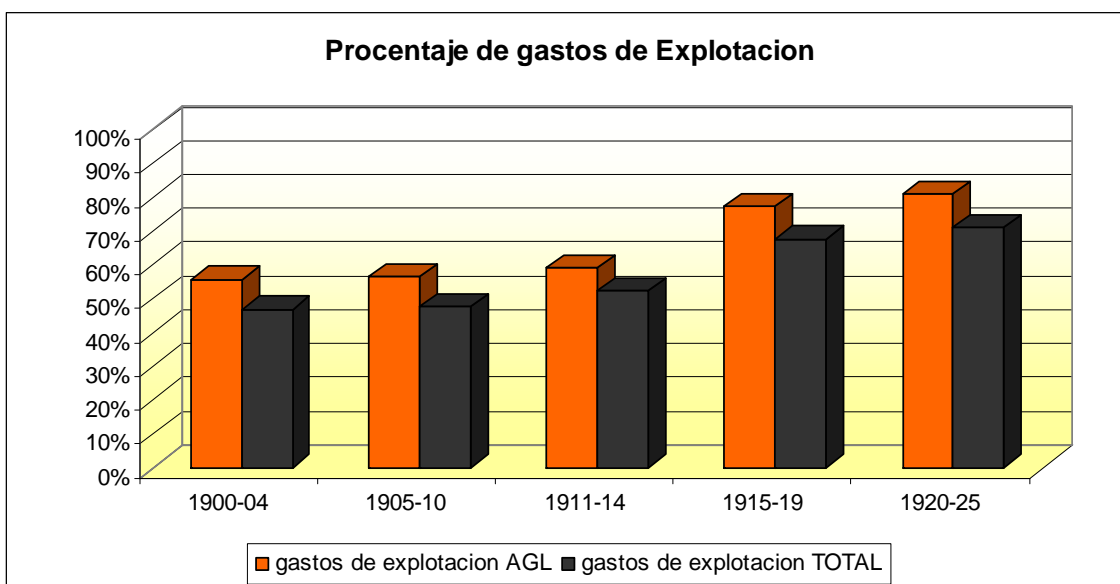
Gráfico 2. Porcentaje de ingresos de explotación sobre total de ingresos



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a los gastos de explotación, el Gráfico 3 refleja que pese a que su importancia es muy alta sobre el total de gastos, no alcanza la importancia explicativa de los ingresos de explotación, esto es debido a la existencia de otros gastos clasificados fuera de los de explotación, que se incluyen bajo el termino “Cargas de explotación”. Es destacable el mayor peso que van adquiriendo los gastos de explotación sobre el total de gastos en detrimento de las cargas de explotación, debido a que estas últimas se mantiene prácticamente estables a lo largo del periodo mientras que los gastos de explotación durante el “problema ferroviario” se incrementan significativamente. Finalmente, también hay que destacar brecha que se mantiene durante todo el periodo entre A.G.L. y Norte, equivalente a unos 10 puntos porcentuales aproximadamente, que se intenta explicar a continuación.

Gráfico 3. Porcentaje de gastos de explotación sobre total de gastos



Fuente: Elaboración propia.

Para enriquecer el examen específico sobre la explotación de la línea de A.G.L, se procedió a su comparación con otras líneas de la Cía. Norte, tomando como criterio de selección las de parecida extensión de red, habiéndose considerado para el análisis las siguientes:

- Madrid a Irún, de Venta de Baños a Alar y de Villalba a Medina por Segovia (Principal).
- Alsasua a Barcelona (Barcelona).
- Almansa a Valencia y Tarragona (Valencia).

Como se puede ver en la información ofrecida en el Cuadro 1, las líneas citadas son las que junto a A.G.L. tienen una red de más de 500 kilómetros, pasan de los 10 millones de pesetas de gasto de explotación de media por periodo y de 20 millones de ingresos de explotación.

**Cuadro 1. Principales magnitudes de las líneas seleccionadas
(valores medios para el periodo 1900-1925)**

Línea	Gastos	Ingresos	Km. Red
Principal	31.794.177,16	61.742.929,02	909
Barcelona	19.986.645,37	32.951.499,93	773
A.G.L.	22.336.453,79	30.320.673,42	741
Valencia	14.982.893,94	27.834.863,99	524
Bilbao	7.990.013,94	13.352.282,48	249
Santander	2.999.678,94	4.792.744,29	139
Abadesas	2.955.531,79	4.314.852,65	112
L.R.T.	2.412.008,53	2.867.831,06	103
Utiel	1.159.720,34	1.424.411,31	88
Ciaño	637.232,73	724.662,12	22
Villabona	1.017.256,74	1.042.402,81	21
Total Cía. Norte	108.271.613,26	181.369.153,07	3.681

Como se podrá constatar a continuación con el análisis de cada una de las partidas más importantes de las cuentas de pérdidas y ganancias, el periodo de estudio se

puede descomponer fácilmente en tres partes claramente diferenciadas, consecuencia de las diferentes condiciones que afectaban en cada momento:

1ª Etapa (1900-1913): Se la conoce como la “fase de afirmación”, ya que una vez concluida la etapa de anexiones, se destacó la función del transporte, contribuyendo a completar el proceso de integración en el mercado de la generalidad de la economía española gracias al esfuerzo realizado por las compañías ferroviarias por renovar e incrementar su capacidad de transporte frente a las exigencias de la demanda (Tedde, 1978, p.181).

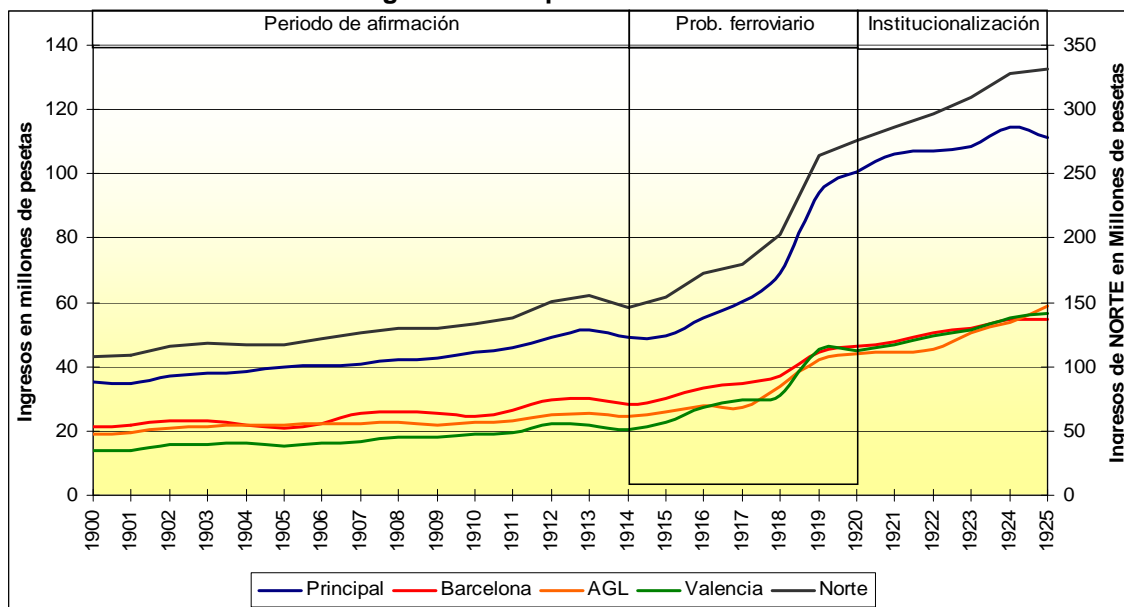
2ª Etapa (1914-1920): En esta etapa se acuña el término “problema ferroviario”, debido a las tremendas dificultades que atravesaron las compañías ferroviarias desde el inicio de la Primera Guerra Mundial y hasta unos años después de su finalización.

3ª Etapa (1921-1925): Es en este periodo donde comienza la institucionalización de los ferrocarriles, que tras un primer paso como fue el Estatuto Ferroviario de 1924, llevó a la nacionalización de las compañías en 1941 bajo la tutela de RENFE (Artola, 1978, p.422).

4.2. Ingresos de explotación

Los ingresos de explotación, que como se ha dicho con anterioridad suponen la casi totalidad de los ingresos de las diferentes líneas de la Cía. Norte, se pueden observar en el Gráfico 4, donde se puede apreciar claramente la similitud en la trayectoria de la línea principal y del total de la compañía, de la que representa en promedio durante el periodo analizado el 34%. Las otras tres líneas que comprenden el estudio siguen misma tendencia marcada por las dos anteriores, aunque a otra escala, siendo muy similares entre sí, y representando sobre el total de ingresos Barcelona el 19%, A.G.L. el 17% y Valencia el 15%.

Gráfico 4. Evolución de los ingresos de explotación



Fuente: elaboración propia.

Entre las cuatro líneas incluidas suman de media el 85% de los ingresos de la Cía. Norte, por lo que se puede afirmar que la muestra seleccionada, además de ser la más

cercana a la línea A.G.L., es suficientemente representativa de la actividad de la compañía.

El Gráfico 4 y el Cuadro 2 muestran tres tendencias fácilmente identificables a lo largo de los años, como se ha señalado anteriormente, identificándose un primer periodo entre 1900 a 1913, en el que el crecimiento de los ingresos se sitúa en torno al 2,8% anual, un segundo periodo de 1914 a 1920, de fuerte incremento de los ingresos, alcanzándose de media crecimientos anuales del 8,6%, y por último, un tercer periodo de 1921 a 1925, de consolidación del crecimiento anterior, con tasas cercanas al 3,7% anual.

Cuadro 2. Crecimiento anual medio de los ingresos de explotación por periodos

Etapas	Principal	Barcelona	AGL	Valencia	Cía. Norte
1900-1913	2,98%	2,65%	2,35%	3,52%	2,81%
1914-1920	10,07%	6,33%	8,10%	10,94%	8,63%
1921-1925	2,07%	3,28%	5,95%	4,53%	3,73%
Máximo 1919	36,16%	20,12%	25,73%	47,05%	29,82%
TOTAL	4,73%	3,79%	4,65%	5,75%	4,59%

Fuente: elaboración propia.

En cuanto a la línea A.G.L. se observa que su evolución es similar a la media de la compañía, alcanzando para todo el periodo prácticamente el mismo valor de crecimiento medio anual, en torno al 4,65%, aunque si se acude a la comparación por periodos, en los dos primeros, pese a estar cerca de los datos de la Cía. Norte, son algo inferiores, mientras que en el último periodo experimenta un crecimiento desmedido respecto de la compañía matriz y del resto de las líneas, alcanzando casi un 6% anual de media.

Las principales causas de estos aumentos de los ingresos se pueden atribuir fundamentalmente al incremento del número de viajeros o mercancías transportadas, los kilómetros recorridos y el incremento del precio.

Cuadro 3. Crecimiento de magnitudes que afectan a los ingresos para la línea A.G.L.

Etapas	Nº Viajeros	Nº TM en Pequeña Velocidad	Tarifa Viajeros	Tarifa Mercancías	Kilómetros recorridos	Ingresos
1900-1913	5,1%	1,8%	-1,3%	-0,3%	2,0%	2,35%
1914-1920	6,0%	2,5%	3,5%	5,1%	-0,2%	8,10%
1921-1925	0,1%	6,3%	-0,5%	0,4%	2,9%	5,95%
1900-1925	4,3%	2,9%	0,2%	1,3%	2,6%	4,65%

Fuente: elaboración propia.

Centrando el análisis en la línea A.G.L., la información recogida en el Cuadro 3 permite afirmar que el ligero crecimiento de los ingresos experimentado durante el periodo de afirmación fue debido principalmente al incremento de los viajeros transportados, que pasó del 5% anual de media, y en menor medida al incremento de las mercancías transportadas y al aumento de los kilómetros recorridos, ya que las tarifas referidas al transporte de mercancías permanecieron invariantes, mientras que las correspondientes a los viajeros caían de media a lo largo del periodo algo más de un punto porcentual cada año.

Por el contrario en el periodo de institucionalización, en el que el crecimiento medio de la compañía Norte no llega al 6%, es el incremento del tráfico de mercancías, que crece más de un 6%, quien tira de los ingresos, mientras que el movimiento de viajeros

permanece invariante y el crecimiento de las tarifas apenas oscila entre medio punto porcentual en positivo o negativo.

El caso del periodo que incluye el “problema ferroviario” no es de tan claro análisis, ya que todos los factores, excepto los kilómetros recorridos que sufren un mínimo retroceso, suman para que sea éste el periodo de mayor crecimiento de los ingresos, tal como recoge el Cuadro 4.

Cuadro 4. Evolución de magnitudes que afectan a los ingresos para la línea A.G.L.

Años	Nº Viajeros	Nº Tm. en Pequeña Velocidad	Tarifa Viajeros	Tarifa Mercancías	Kilómetros recorridos	Ingresos
1914	9,4%	-4,4%	-2,2%	0,7%	-2,74%	-2,93%
1915	1,1%	17,1%	-2,3%	-4,3%	-0,78%	4,72%
1916	8,9%	2,7%	2,1%	-4,0%	2,85%	7,29%
1917	-20,9%	-15,2%	3,4%	10,6%	-12,31%	-1,93%
1918	11,2%	21,8%	3,5%	8,0%	4,62%	23,46%
1919	21,2%	-11,8%	21,7%	33,2%	3,74%	25,73%
1920	17,4%	13,6%	0,3%	-3,9%	4,59%	3,92%
1914-1920	6,0%	2,5%	3,5%	5,1%	-0,2%	8,1%

Fuente: elaboración propia.

Durante el periodo 1914 a 1920 se produce un crecimiento medio de los ingresos del 8,1%, pero al contrario de los otros dos periodos estudiados, es en este donde la fluctuación es mucho mas fuerte, con años en los que decrece casi un 3% (1914) y otros en los que crece mas de un 20% (1918 y 1919). La complejidad del periodo citado merece el comentario pormenorizado por años que seguidamente se incluye.

En 1914, tal y como se narra en la memoria del ejercicio de la Cía. Norte, el inicio de la Primera Guerra Mundial en los primeros meses de agosto tuvo una influencia perniciosa en la explotación de la red, fruto de la profunda crisis económica producida por la guerra europea en todos los ordenes de la actividad económica.

Se puede observar en el Cuadro 4 como el incremento de los viajeros transportados se compenso en parte con una reducción de la tarifa media utilizada, y no fue por tanto suficiente para absorber el descenso de casi un 4,4% que se produjo en el tráfico de mercancías, que suponía aproximadamente dos terceras partes de los ingresos de la compañía a lo largo del periodo analizado, quedando los ingresos del ejercicio reducidos en un 3% respecto al ejercicio anterior a la guerra.

Las mercancías que más acusaron este descenso fueron los vinos, al truncarse el comercio con Francia y con América debido a los peligros que ofrecía la navegación y al incremento de los fletes marítimos, disminuyendo por esta misma razón la importación de trigos exóticos, reduciendo también la demanda la elevación de los precios del carbón en los últimos meses del año.

En 1915, según la memoria de la Cía. Norte de ese año, el aumento de los ingresos se produjo exclusivamente en el transporte de mercancías, ya que el de viajeros, influido por la paralización de las relaciones internacionales y otros motivos, ofrece una considerable baja respecto al ejercicio anterior. Las causas que determinaron el incremento en el trafico de mercancías fueron, entre otras, la mayor actividad de ciertas industrias, que con motivo de la guerra intensificaron su producción, y la disminución proporcional del transporte marítimo de cabotaje, que obligó a suplir esta deficiencia por transportes terrestres, efectuados muchos de ellos a distancias considerables. Las mercancías que más aportan a este crecimiento fueron el carbón, que se transportó en

mayor medida por el descenso de las importaciones, y los cereales que aumentaron también debido a las menores importaciones y a una mejor cosecha.

Durante 1916 el incremento del tráfico de mercancías a pequeña y gran velocidad supuso el 76% del incremento de los ingresos, debido además de a la buena cosecha del ejercicio, a las mismas razones que impulsaron el crecimiento en el año anterior, llegando a producir dificultades en la explotación de la compañía el incremento de los transportes y el aumento de las distancias, tanto por la escasez de material móvil como por la falta de capacidad de las instalaciones, a pesar de las constantes adquisiciones y ampliaciones llevadas a cabo en los últimos ejercicios.

En 1917, no repuesta todavía la compañía de las consecuencias de la huelga de parte de su personal llevada a cabo en julio de 1916, se produjo en el mes de agosto de 1917 un nuevo movimiento huelguístico, coincidiendo con la huelga general declarada con fines políticos y que tuvo especial importancia en la región de Asturias, determinando al mismo tiempo la paralización del trabajo de todas las minas de carbón que surtían a la compañía. Reducidos los medios de explotación a consecuencia de las perturbaciones indicadas, casi agotadas las existencias de carbones y en la necesidad de emplear combustibles de inferior calidad, el servicio no pudo menos que resentirse.

Además, junto con otras compañías comenzó la anulación de tarifas especiales, sustituyéndolas por otras más elevadas, pero siempre inferiores a los precios legales, lo que se reflejó en el incremento de ingresos.

En el ejercicio 1918 los ingresos por viajeros se incrementan por la elevación de algunas tarifas y la supresión de los servicios especiales, mientras que los ingresos por mercancías se elevan por hacerse a gran velocidad transportes que antes se hacían a pequeña velocidad, además de los incrementos en el transporte de carbón mineral y brea.

El año 1919 es un periodo especial por la tremenda subida que experimentan los ingresos del tráfico, correspondiendo el 50% de tal incremento al recargo del 15% autorizado por el RD de 26 de diciembre de 1918, y el resto a la reforma general de la tarificación y aumento del tráfico. Respecto al tráfico de mercancías a pequeña velocidad, se observa un incremento notable en el tráfico de vinos y alcoholes, harinas y salvados, cítricos, aceites y grasas.

Finalmente, en 1920 el aumento de los ingresos es debido en dos terceras partes al continuo crecimiento del tráfico de viajeros, y por el resto al de gran velocidad, pues el de pequeña velocidad sufre alguna baja. En cuanto al tráfico en pequeña velocidad, éste experimenta una disminución al haberse exceptuado legalmente algunas tarifas del recargo del 15%, habiendo una sensible mejora en el transporte de carbón, hierros y maquinaria, materiales de construcción, y abonos y cueros.

En resumen se puede concluir que en el tortuoso periodo donde se produjo el "problema ferroviario" se consiguió el aumento de los ingresos de explotación en un 8% de media anual, gracias al incremento de las mercancías y los viajeros transportados, así como a la fuerte subida de las tarifas aprobadas en 1919.

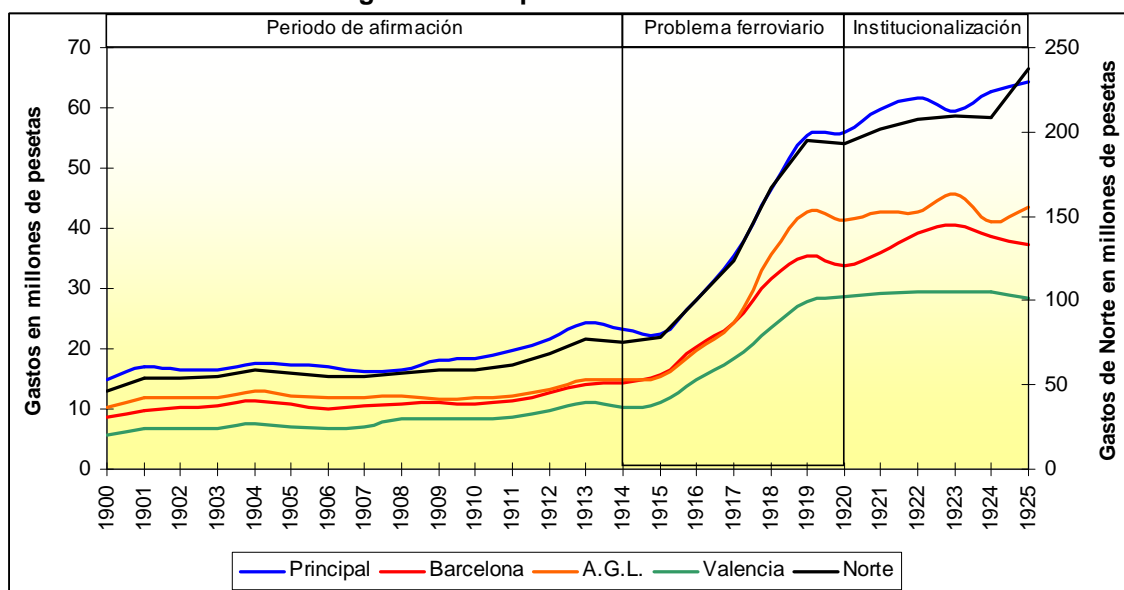
4.3. Gastos de explotación

Como se ha señalado anteriormente, los gastos de explotación representan de media para el periodo objeto de estudio algo menos del 60% del total de los gastos de la Cía. Norte, con un mínimo del 43% en los primeros años, porcentaje que se fue incrementando sobre todo a partir de la subida general de precios que provocó la

Primera Guerra Mundial, hasta alcanzar un máximo del 77% en los últimos años del periodo.

En el Gráfico 5 se puede apreciar claramente la similitud en la tendencia de la línea principal y del total de la compañía, de la cual representa en promedio el 30% durante el periodo analizado. A su vez, las otras tres líneas evaluadas siguen la trayectoria marcada por las dos anteriores, aunque a otra escala, siendo muy similares entre sí durante el periodo de afirmación, separando moderadamente sus comportamientos a lo largo del periodo que engloba el “problema ferroviario” así como en el periodo de institucionalización. Respecto de la cifra global de gastos de explotación de la Cía. Norte, la línea de Barcelona representó el 19%, A.G.L. el 21% y Valencia el 14%, sumando entre las cuatro líneas, en valores medios, el 84% de los gastos.

Gráfico 5. Evolución de los gastos de explotación



Fuente: Elaboración propia.

Considerando el contenido del Gráfico 5 junto con la información proporcionada por el Cuadro 5, es posible identificar nuevamente la existencia de tres tendencias fácilmente identificables a lo largo de los años, tal como se comentó para el caso de los ingresos. Así, se constata la presencia de un primer periodo de 1900 a 1913, en el que el crecimiento de los gastos de explotación se sitúa cerca del 4% anual, un segundo periodo de 1914 a 1920, de fuerte crecimiento de los gastos de explotación, alcanzándose de media, crecimientos anuales del 14,1%, y por último un periodo de 1921 a 1925 de consolidación del crecimiento anterior, con tasas en torno al 4% anual, lo que representa la vuelta a la normalidad representada por el periodo de afirmación.

Cuadro 5. Crecimiento anual medio de los gastos de explotación por periodos

Etapas	Principal	Barcelona	AGL	Valencia	Cía. Norte
1900-1913	3,8%	3,8%	2,9%	5,4%	3,9%
1914-1920	12,7%	13,5%	15,9%	14,5%	14,1%
1921-1925	2,9%	2,0%	1,0%	-0,1%	4,2%
Máximo (1918*)	31,1%	30,4%	47,1%	34,1%	34,8%
TOTAL	6,0%	6,1%	6,0%	6,7%	6,7%

* Excepto para Valencia que el máximo se produce en 1916.

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la línea A.G.L. se observa que su evolución es similar al resto de las líneas y a la media de la compañía, alcanzando para todo el periodo valores de crecimiento medio anual, entre el 6 y el 6,7%, aunque si se observa la comparación por periodos, es constatable que durante el periodo de afirmación y el de institucionalización el crecimiento de los gastos de A.G.L. es inferior a la media de la compañía, mientras que durante la etapa del “problema ferroviario” los gastos sufren un incremento por encima de la media y alcanzan en el ejercicio de máximo crecimiento del 47% anual, que supone más de 12 puntos sobre la media de la compañía.

Las causas del incremento de los gastos de explotación se pueden resumir básicamente por la subida general de los precios producida por la Primera Guerra Mundial, el aumento de los gastos de personal derivado de la subida de los salarios medios y de la aplicación de la jornada máxima de 8 horas diarias, así como por el brusco incremento del precio del carbón.

El Cuadro 6 muestra información sobre la evolución de las magnitudes que afectan a los gastos de explotación de la línea A.G.L., pudiendo observarse que la inflación tuvo un papel relativamente poco importante en la variación de tales gastos, ya que durante la fase de afirmación y la de institucionalización no se alcanzan variaciones anuales medias superiores al 1%, y sólo durante el periodo concerniente al “problema ferroviario” los crecimientos generales de precios son significativos, alcanzando un 11% anual de media. Además, también parece tener menos incidencia en la variación de los gastos de explotación los kilómetros recorridos en cada año, ya que la variación experimentada de un año a otro es prácticamente inexistente, quedando pues la explicación de las mencionadas variaciones relegada a las producidas por el gasto en combustible y en gastos de personal.

Cuadro 6. Crecimiento de magnitudes que afectan a los gastos para línea A.G.L.

Etapas	Inflación	Gastos en combustible	Gastos de personal	Total gastos	Kilómetros recorridos
1900-1913	-0,6%	6,2%	3,9%	3,9%	2,00%
1914-1920	11,3%	24,2%	10,1%	14,1%	-0,20%
1921-1925	0,4%	-9,3%	2,7%	1,8%	2,90%
1900-1925	2,7%	7,5%	5,4%	6,2%	2,60%

Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar en el Cuadro 7 y el Gráfico 6, los tres periodos a los que se esta haciendo referencia presentan ahora sus máximas diferencias, ya que los gastos en combustible para el periodo de afirmación para A.G.L., por ejemplo, crecen entorno al 5% anual de media, mientras que durante el periodo del “problema ferroviario” ese crecimiento se dispara hasta un problemático 25,5% anual, quedando para el periodo de institucionalización unas reducciones cercanas al 10% anual. En definitiva se podría resumir la evolución de los gastos de explotación como una primera fase de gastos estancados, otra posterior de fuerte ascenso y una última en moderada caída.

Cuadro 7. Evolución del gasto en combustible

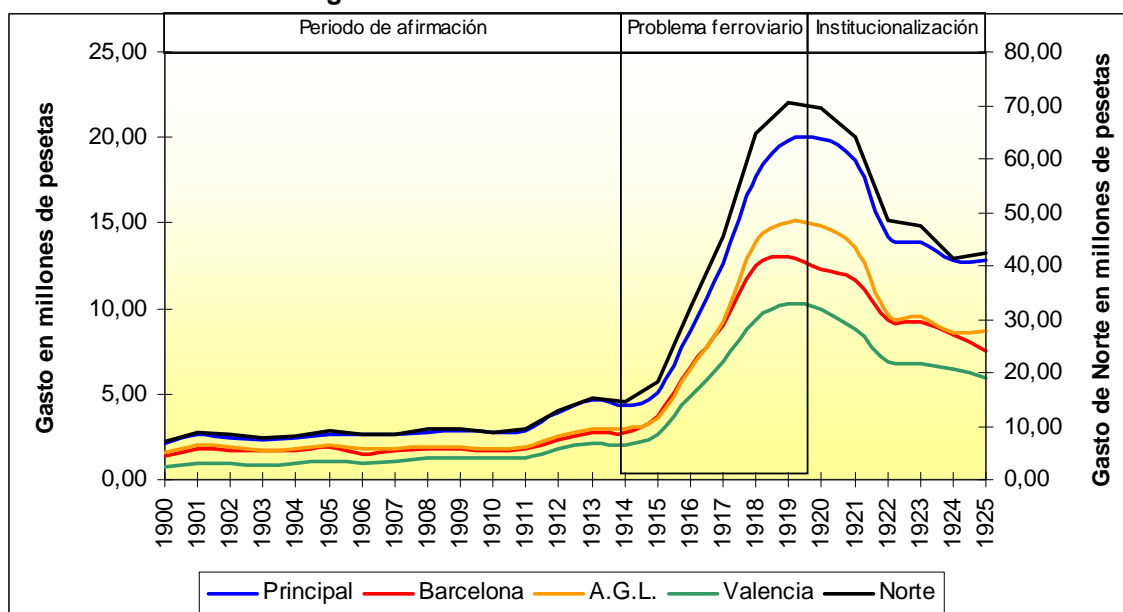
Etapas	Principal	Barcelona	A.G.L.	Valencia	Cía. Norte
1900-13	6,4%	5,3%	4,9%	8,2%	6,2%
1914-20	23,0%	24,0%	25,5%	24,8%	24,2%
1921-25	-8,5%	-9,3%	-10,1%	-9,8%	-9,3%
1900-25	7,5%	7,0%	7,0%	8,6%	7,5%

Fuente: Elaboración propia.

Las cuatro líneas seleccionadas junto con el total de la compañía ofrecen similares comportamientos durante todo el periodo, pero es A.G.L. la que ostenta el dudoso

record de ser la que consigue mayores incrementos de gasto en combustible durante los años en los que se desarrolla el “problema ferroviario”.

Grafico 6. Evolución del gasto en combustible



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a los gastos de personal, tal y como se puede apreciar en el Cuadro 8, las diferencias, aunque importantes, no resultan tan abultadas como para el caso de los gastos de combustible. Así, la Cía. Norte con un crecimiento medio a lo largo de los 26 años de algo más de un 5%, alcanza durante la etapa del “problema ferroviario” tasas del 10% anual, mientras que A.G.L. estuvo un punto porcentual por debajo de la matriz en la media del primer cuarto del siglo XX, mientras que en el periodo más convulso alcanzó tasas de crecimiento dos puntos porcentuales superiores.

Cuadro 8. Evolución del gasto de personal

Etapas	Principal	Barcelona	A.G.L.	Valencia	Norte
1900-1913	3,4%	3,9%	2,7%	5,5%	3,9%
1914-1920	9,4%	9,1%	12,1%	11,2%	10,1%
1921-1925	4,0%	2,2%	-0,2%	0,4%	2,7%
1900-1925	5,2%	5,0%	4,7%	6,0%	5,4%

Fuente: Elaboración propia.

A modo de resumen, la información contenida en el Cuadro 9 constata que para la línea A.G.L. el periodo en el que se incrementaron de forma más significativa los gastos fue, sin duda, el coincidente con “problema ferroviario”, con un incremento medio por ejercicio en dicho periodo de prácticamente un 16%, mientras que en el resto de años no se llegó al 3%, lo que merece un análisis particular que se aborda a continuación.

Cuadro 9. Evolución del gasto de combustible y personal para A.G.L.

Etapas	Gasto personal	Gasto combustible	Total Gastos
1900-13	2,7%	4,9%	2,90%
1914-20	12,1%	25,5%	15,90%
1921-25	-0,2%	-10,1%	1,00%
1900-1925	4,7%	7,0%	6,00%

Fuente: Elaboración propia.

El Cuadro 10 recoge información anual sobre determinadas variables a lo largo de la etapa del “problema ferroviario”, de donde se infiere que en el caso de los gastos de personal, los años que más influyeron en el crecimiento del periodo fueron los de 1918 y 1919, mientras que los gastos derivados del combustible presentaron un fuerte incremento durante mas años, en concreto los incluidos en el horizonte temporal de los años 1915 a 1919.

Cuadro 10. Evolución de magnitudes que afectan a los gastos para la línea A.G.L.

Años	Gasto personal	Gasto carbón	Total Gastos	Inflación	TM carbón	Precio TM carbón	Kg. Carbón / Km.
1914	2,3%	-2,4%	0,5%	7,1%	-4,4%	2,1%	-1,7%
1915	-2,5%	22,1%	4,3%	7,8%	3,8%	17,6%	4,6%
1916	14,0%	79,1%	28,0%	6,9%	20,8%	48,2%	17,5%
1917	10,1%	43,0%	22,8%	1,3%	11,4%	28,4%	27,0%
1918	40,4%	50,6%	47,1%	22,5%	11,3%	35,3%	6,4%
1919	28,8%	8,5%	19,2%	17,2%	-3,0%	11,9%	-6,5%
1920	-1,9%	-1,5%	-3,0%	17,9%	3,4%	-4,8%	-1,1%
Total 1914-1920	118,0%	390,8%	178,9%	111,5%	49,0%	229,4%	50,8%
Promedio 1914-1920	12,1%	25,5%	15,85%	11,3%	5,9%	18,6%	6,0%

Fuente: Elaboración propia. Los datos sobre la inflación están basados en los trabajos de Ballesteros (1997) y García (2000).

De un estudio pormenorizado por años se desprende que en 1914, año en que inicia la Primera Guerra Mundial, los gastos de explotación de A.G.L. apenas sufrieron variación, al compensarse una pequeña subida de los gastos de personal con una disminución de los gastos por combustible, debido a un menor consumo de carbón, provocado por la disminución de los kilómetros realizados que supuso el inicio de la guerra

En 1915, pese a que los gastos de explotación solo se incrementan en algo más de un 4%, se inicia la tendencia al alza de los precios del carbón. En la memoria de la compañía de este ejercicio se señala con acierto el especial gravamen que a la explotación impone el extraordinario incremento del precio de combustible, ya muy elevado en este ejercicio, que se incrementa más de un 17% frente al año anterior, pero que aún habría de alcanzar mayores proporciones en el porvenir. Para A.G.L. el gasto en combustible se incrementa en un 22% debido al aumento del precio señalado y al inicio de otro mal que acecharía a la línea y a la compañía en los próximos ejercicios, cual era la pérdida de calidad del carbón, lo que provocó el incremento del consumo por kilómetro realizado.

En 1916 el incremento de los gastos de explotación alcanza el 28% respecto al ejercicio anterior, situación que se debe fundamentalmente a la elevación en el precio de las materias necesarias para la explotación del negocio ferroviario, y singularmente del carbón que se incrementa en un 48%, lo que unido al aumento del consumo por kilómetro recorrido producido por la peor calidad del combustible, que supone más de un 17% que en 1916, hace que el gasto en combustible en este periodo crezca un 79%, es decir, más de 2,8 millones de pesetas, cifra que igualaba el consumo total de combustible de A.G.L. en el ejercicio 1914. Además, en este ejercicio hay que añadir el crecimiento experimentado en los gastos de personal por el aumento del recorrido y fundamentalmente por las mejoras otorgadas al mismo, así como los desembolsos ocasionados por la huelga de parte del personal ocurrida en el mes de julio.

En 1917, la prolongación de la guerra europea agravó los males señalados en ejercicios anteriores, haciendo que se encarecieran extraordinariamente todas las

materias necesarias para la explotación, y nuevamente en particular el carbón, debiendo considerarse adicionalmente la debilidad financiera de la compañía, aun no recuperada de las consecuencias de la huelga de personal de 1916, a la que había que sumar una nueva huelga en el año analizado, coincidiendo con la huelga general declarada con fines políticos, cuya especial incidencia ya comentada en Asturias determinó la paralización del trabajo de todas las minas de carbón de la zona, incluidas las de la Cía. Norte de las minas de Barruelo. Así, el incremento del gasto en combustible ascendió al 43%, motivado casi a partes iguales por la subida de precios y por el incremento del consumo por kilómetro, suponiendo un aumento de otros 2,8 millones de pesetas, mientras que los gastos de personal se elevaron por las mismas razones que en el ejercicio anterior en un 10%.

1918 fue catastrófico para la Cía. Norte en cuanto al incremento de sus gastos de explotación se refiere, que alcanzaron un aumento del 35%, esto es 43 millones de pesetas más que en el ejercicio anterior, cantidad equivalente a los ingresos de la compañía en 1917 por transporte de viajeros. Pero si una línea sufrió más que las demás esta crisis que supuso los cinco años de guerra que acababan en este ejercicio, esa fue precisamente la línea A.G.L, pues en dicho ejercicio, sus gastos de explotación se incrementaron un 47%, es decir, más de 11 millones de pesetas, importe similar al que aumentaron los gastos en la línea principal, pero con dos tercios de los kilómetros realizados por esta.

El carbón continuó con su tendencia incrementándose un 50%, favorecido principalmente por una subida de los precios del 35% y en menor medida por el aumento del consumo por kilómetro y de los kilómetros realizados. Por su parte, los gastos de personal no se quedaron atrás y subieron un 40%, el mayor incremento del periodo, debido a la consolidación de las mejoras concedidas en los últimos ejercicios, unido al incremento general de los precios del 23% que incidió de modo inmediato en el incremento de los salarios (Artola, 1978, p. 410).

Tras el desastroso ejercicio anterior, 1919 solo podía ser algo mejor, y en este sentido, el alivio en el incremento de los gastos de explotación que este año "solo" se incrementaron un 19,2%, vino por el lado del combustible, ya que pese al aumento del precio en un 12%, la calidad mejoró notablemente repercutiendo en un menor consumo, 6,5%, lo que permitió que el gasto en combustible solo se incrementase un 8,5%. En cambio, en esta ocasión el crecimiento de los gastos de explotación vino impulsado por los gastos de personal debido a las concesiones hechas en concepto de plus y paga de abril como consecuencia de la aplicación del recargo del 15% sobre las tarifas que había autorizado el Gobierno como se ha señalado con anterioridad. Además se concedió en el mes de noviembre una mensualidad extraordinaria como auxilio ante la elevación del coste de vida cifrado en este ejercicio en un 17%. Y por último y quizás lo más importante fue el establecimiento de la jornada máxima legal de ocho horas desde el uno de octubre.

1920 muestra por fin un cambio en la tendencia creciente de los gastos de explotación, con una reducción del 3%, basada en las caídas de los gastos de personal en un 2% y de los gastos de combustible un 1,5%. Los gastos de personal se reducían mientras que la inflación subía un 18%, debido a que fruto de las negociaciones mantenidas por la Cía. Norte y otras compañías con los gobiernos de la época, concluyeron con la R. O. de 23 de marzo de 1920, por la que se concedía a las compañías el anticipo de las cantidades a las que asciendan los aumentos de haberes ofrecidas por aquellas a su personal hasta el día que contaran con los recursos necesarios al efecto, debiendo reintegrarse este anticipo con el exceso de los productos líquidos de ejercicios posteriores que obtuvieran las compañías con relación al alcanzado en 1913. La R.O. de 29 de abril prorrogó el anticipo anterior para los meses sucesivos. Los abonos

citados al personal con cargo al anticipo no se contabilizaban entre los gastos, pero constituían una deuda con el Estado, que pese a su carácter eventual, podría llegar a ser exigible.

Como resumen de los comentado, cabe precisar que los gastos por combustible se incrementaron en casi un 400% a lo largo de los seis años analizados, suponiendo unas tasas anuales medias de crecimiento del 25%, mientras los gastos de personal “solo” lo hicieron en el 118%, con una media del 12% anual.

En relación al coste del combustible, de la información presentada en el Cuadro 11 se desprende que el gasto por kilómetro recorrido de A.G.L. es el más alto de la compañía, debido al mayor consumo por kilómetro que soportaba la línea fruto de la complicada orografía. Su consumo medio para el periodo 1914 a 1920 era de 4 kg. de carbón por kilómetro, superior a la media de la compañía y hasta 5,5 kg. más que la línea principal, hecho que provocaría que la línea de A.G.L. fuese la primera en electrificar una parte de su recorrido, concretamente la rampa de Pajares en la búsqueda de un menor consumo energético.

Cuadro 11. Gasto de combustible por líneas en la etapa del “problema ferroviario” (1914-1920)

Líneas	Gasto / Km. recorrido	Precio TM	Kg. carbón / Km. recorrido.
Principal	1,89	63,90	27,72
Barcelona	2,07	67,85	28,59
A.G.L.	2,26	63,72	33,25
Valencia	1,99	67,53	28,17
Cía. Norte	2,06	66,08	29,24

Fuente: Elaboración propia.

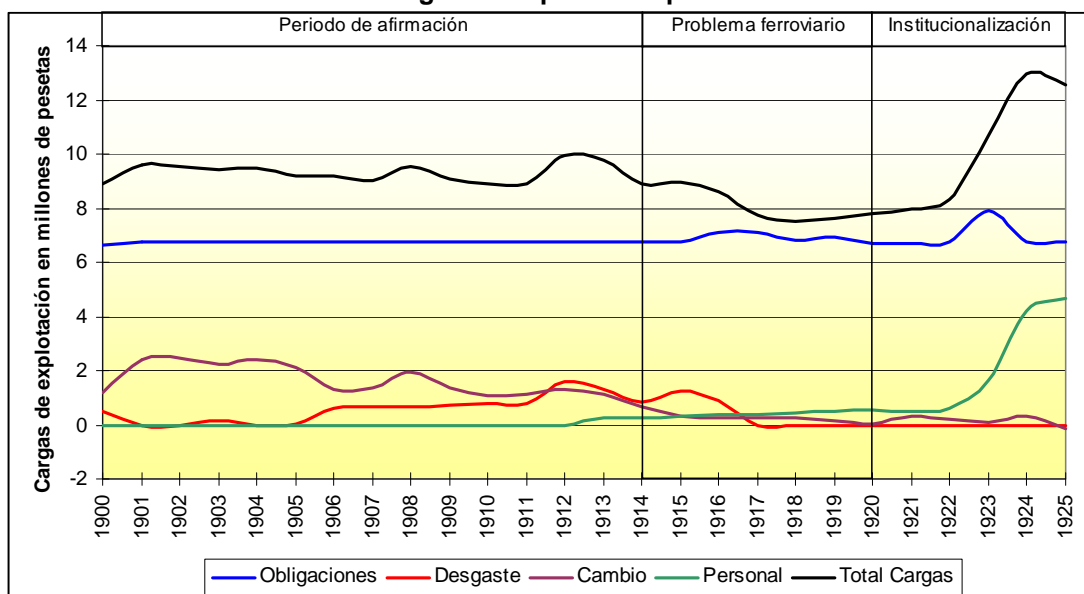
4.5. Cargas de explotación.

Pese a su valor casi permanente a lo largo del tiempo, su composición sí que presenta variaciones, aunque no en sus componentes principales que podrían resumirse en: i) amortización e interese derivados de la emisión de obligaciones; ii) desgaste y pérdida del material móvil y fijo; iii) cambio y comisiones, iv) pensiones pagadas a personal y diferencia de pagos efectuados al personal con cargo al anticipo del Estado.

Otras partidas que han formado parte de las cargas de explotación en algún momento y de menor importancia, serian los gastos por obras de reparación y complementarias, los intereses y amortización de anticipos del Estado para adquisición de material, y los gastos de domiciliación de valores.

Como se puede apreciar en el Grafico 7, para el caso concreto de la línea A.G.L. se muestra que las cargas de explotación derivadas de la amortización de obligaciones y sus interese generados, alcanzan entre el 52% y el 91% del total, en promedio, a lo largo de los 26 años suponen el 75% de las cargas de explotación, alcanzando los 6,8 millones de pesetas de media.

Gráfico 7. Evolución de las cargas de explotación para la línea A.G.L.



Fuente: Elaboración propia.

Las otras tres partidas que se han destacado con anterioridad se van repartiendo su importancia con el paso de los años, y así los gastos derivados del cambio y comisiones son más importantes la fase de afirmación, reduciéndose mucho durante el periodo del “problema ferroviario” e incluso pasando a ser ingresos a finales de la fase de institucionalización, debido a la apreciación constante de la peseta frente al franco fundamentalmente durante el periodo señalado, pasando de costar 38 pesetas un franco en 1901, a la paridad en 1915, y a alcanzar el coste de 0,49 pesetas un franco en 1920.

El desgaste del material fijo y móvil toma su mayor importancia entre 1906 y 1916, en el momento de mayores beneficios de explotación, por lo que se aprovechaba el periodo de bonanza económica para la dotación de dicha amortización, aunque esta varía en función de las necesidades de la compañía, y así los porcentajes de amortización del material móvil oscilaban entre el 0,4% de 1905 y el 4% de 1915, y los del material fijo, que solo se amortizó entre 1912 y 1916, entre el 3,5% de 1912 y el 1% de 1916.

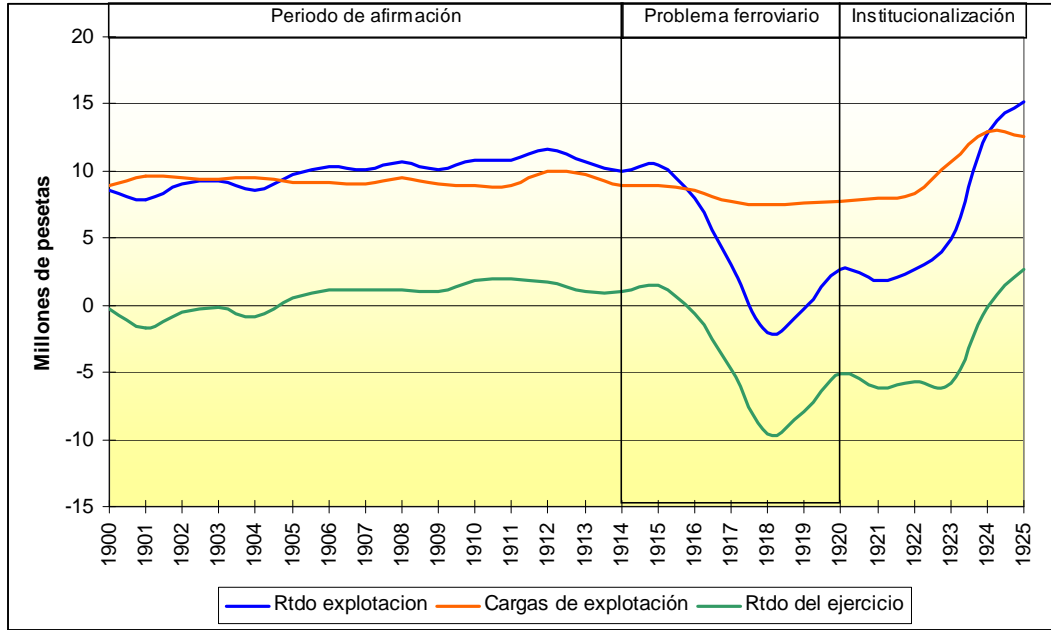
La partida de personal, formada por las pensiones reconocidas desde 1913, incrementa su importancia en los últimos tres años del periodo, debido a las diferencias producidas entre los pagos realizados al personal y los anticipos concedidos por el Estado a las compañías con este fin.

Las cargas de explotación, con un coste estabilizado durante el periodo de estudio, ascienden en promedio a 9,2 millones de pesetas anuales, por lo que A.G.L. necesitaría de un beneficio de explotación superior a esta cantidad para obtener beneficios del ejercicio, estando abocada a las pérdidas en caso contrario.

4.6. Resultado del ejercicio

Para finalizar el examen de la cuenta de explotación de A.G.L. durante el primer cuarto del siglo XX, faltaría por comentar cuáles fueron sus resultados durante estos ejercicios se presentan en el Gráfico 8.

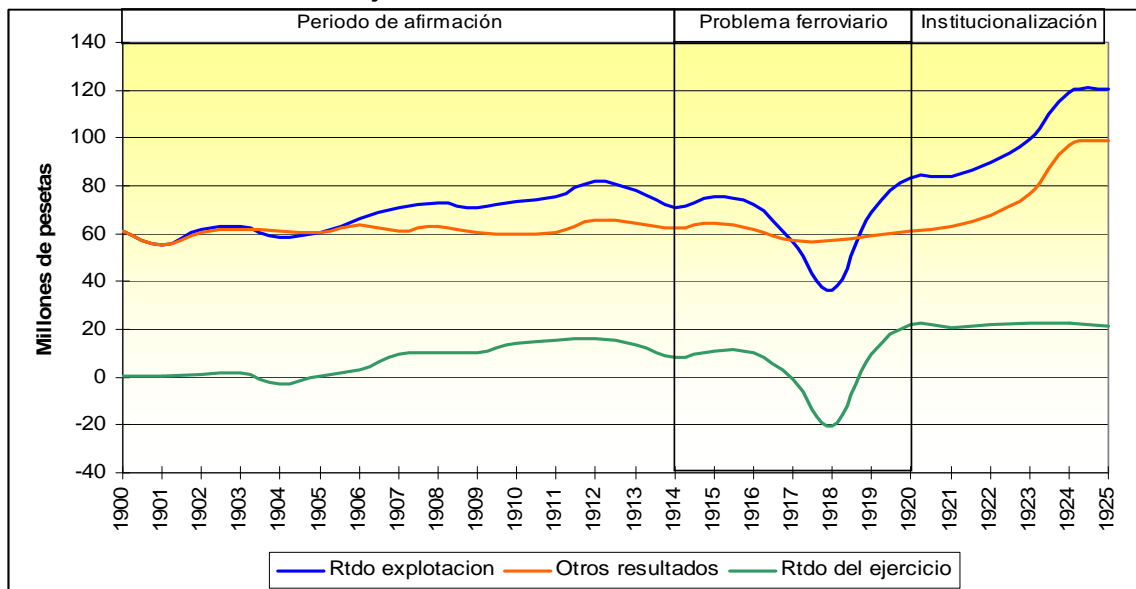
Gráfico 8. Resultado del ejercicio de A.G.L.



Fuente: Elaboración propia.

Del contenido del Gráfico 8 se observa que en los primeros quince años no hubo grandes cambios entre los resultados de explotación y las cargas de explotación, ofreciendo las dos series de datos escasas variaciones, situando el resultado del ejercicio durante este periodo muy cercano a cero, si bien arrojando escasas pérdidas en los cinco primeros años y exiguos beneficios en los siguientes. Posteriormente, la etapa del “problema ferroviario” junto con el mantenimiento de las cargas de explotación, hace que el resultado del ejercicio presente pérdidas desde 1916 y hasta 1924, aunque se podría hablar de un cambio de tendencia en 1919, que se confirma en 1920, y que vino a recortar las pérdidas registradas a mitad 1918. Por último, y tras un periodo de indefinición en los años 1924 y 1925, se culmina el proceso de recuperación del resultado, alcanzando en 1925 valores similares a los registrados antes de la Primera Guerra Mundial.

Gráfico 9. Resultado del ejercicio de Norte

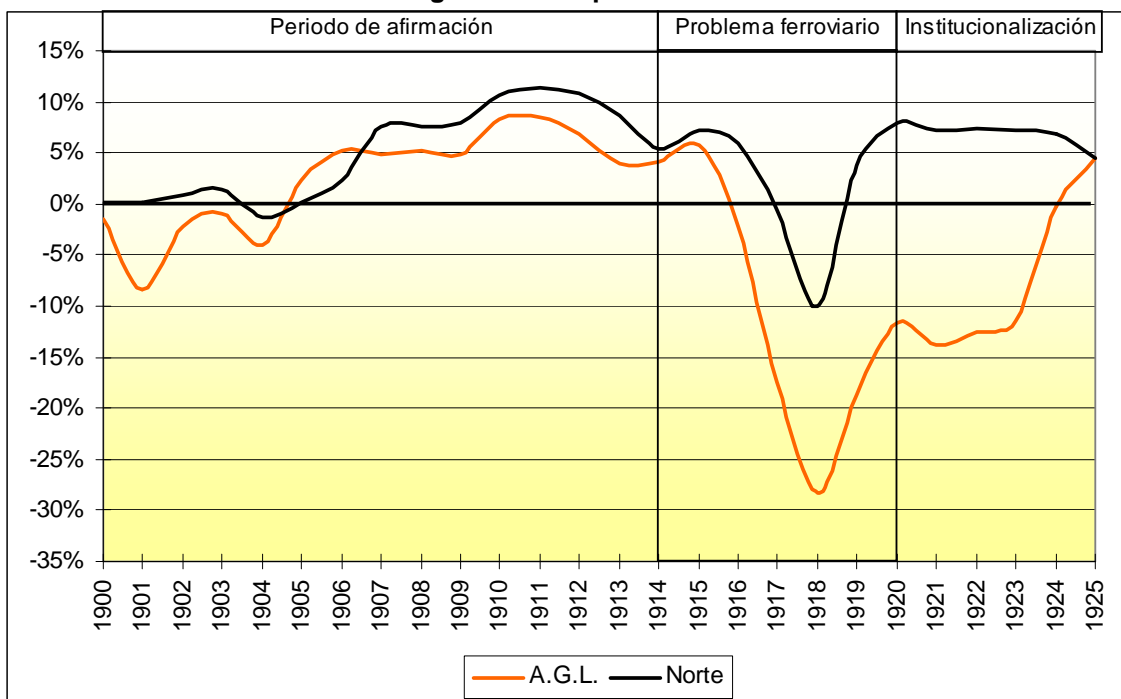


Fuente: Elaboración propia.

El Gráfico 9 muestra el como el resultado de la compañía Norte, solo tuvo tres años con perdidas, frente a los catorce de A.G.L., y como fue capaz de remontar rápidamente las perdidas sufridas durante el Problema ferroviario, especialmente en 1918, ya que en el ejercicio siguiente volvía a la senda de los beneficios, y en 1920 ya superaba los resultados obtenidos antes de la guerra.

En términos de desempeño, el Gráfico 10 presenta una medida de la rentabilidad de la línea A.G.L., calculada a partir del ratio resultado del ejercicio sobre ingresos de explotación, donde se puede apreciar una tendencia de crecimiento moderado en el periodo de afirmación, una fuerte caída, casi hasta alcanzar el -30% durante la casi totalidad del periodo del “problema ferroviario” y desde 1919 hasta el final del periodo de institucionalización otra fuerte fase de crecimiento, pero que no es suficiente para llevar a la rentabilidad a las cotas alcanzadas antes de la Primera Guerra Mundial.

Gráfico 10. Rentabilidad sobre ingresos de explotación de A.G.L.



Fuente: Elaboración propia.

A la vez, se puede comprobar como la rentabilidad de la compañía Norte, medida de la misma forma, se encuentra prácticamente para todo el periodo por encima de la de A.G.L., siendo en la mayoría de los ejercicios positiva, y mostrando un rango de variación mucho menor, que se podría establecer en +/- 10%.

5. CONCLUSIONES

Siguiendo el orden inverso al presentado en el análisis de las cuentas de explotación llevado a cabo con anterioridad, se podría concluir, que los resultados que obtuvo A.G.L. a lo largo del periodo 1900 a 1925 fueron sensiblemente peores que los conseguidos por el resto de líneas que componían la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, ya que A.G.L. aportó en promedio durante el periodo señalado resultados negativos equivalentes al 13% de los resultados totales de Norte, mientras que el resto de las grandes líneas apoyaban los resultados generales de la compañía con sus propios beneficios.

Buscando la explicación a este comentario, habría que detenerse en las cargas de explotación antes de llegar al margen de explotación, pero estas como se ha podido ver permanecen bastante estáticas a lo largo del periodo y además para el caso de A.G.L. tienen una menor importancia que para el resto de la compañía. Por lo que la explicación se debería buscar en el margen de explotación o en los factores que lo determinan, ingresos y gastos de explotación.

Estos a lo largo de los 26 ejercicios analizados han tenido una variación similar a los del conjunto de la compañía, así, los gastos se incrementaron de media un 6% en A.G.L. frente al 6,7 de Norte, y los ingresos un 4,65% frente a un 4,59%. Pero en el periodo del Problema ferroviario, se producen en A.G.L. unos crecimientos de gastos superiores a la media de la compañía que apoyados por un menor crecimiento de los ingresos, que no fue suficiente como para cubrir los gastos, supone que la brecha con el resto de la compañía en cuanto a margen de explotación o resultado del ejercicio se incrementa durante estos años.

Durante el Problema ferroviario, los gastos de explotación se incrementan en A.G.L. dos puntos porcentuales más que en la media de la compañía, los gastos por combustible se incrementaron en casi un 400% a lo largo de los seis años analizados, suponiendo unas tasas anuales medias de crecimiento del 25,5%, (24,2% para Norte) mientras los gastos de personal "solo" lo hicieron en el 118%, con una media del 12,1% anual (10,1% en Norte).

En relación al coste del combustible se ha podido ver que era el más alto de la compañía, debido al mayor consumo por kilómetro que soportaba la línea fruto de la complicada orografía. Su consumo medio para el periodo 1914 a 1920 era de 4 kg. de carbón por kilómetro, superior a la media de la compañía y hasta 5,5 kg. más que la línea principal, hecho que provocaría que la línea de A.G.L. fuese la primera en electrificar una parte de su recorrido, concretamente la rampa de Pajares en la búsqueda de un menor consumo energético.

En resumen se puede concluir que en el tortuoso periodo donde se produjo el "problema ferroviario" se consiguió el aumento de los ingresos de explotación de A.G.L. en un 8% de media anual, gracias al incremento de las mercancías y los viajeros transportados, así como a la fuerte subida de las tarifas aprobadas en 1919. Pero estos incrementos que fueron menores que para la media de la compañía, no fueron capaces de compensar la gran subida de los gastos de explotación, protagonizada fundamentalmente por el consumo de combustible y los gastos de personal, que además se incrementaron proporcionalmente más que para la media de Norte.

6.- BIBLIOGRAFÍA

ARTOLA, Miguel. (1978): *La Acción del Estado, en Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, Servicio de estudios del Banco de España, Madrid.

BALLESTEROS, Esmeralda (1997): "Una estimación del coste de la vida en España, 1861-1946", *Revista de Historia Enchamica Año XV, Primavera-Verano 1997*, M" 2.

COMPAÑIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1878): *Clasificación de los ingresos y gastos de la explotación*, Imprenta General de los Ferrocarriles, Madrid.

COMPañIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1904):
Clasificación de los ingresos y gastos de la explotación, Imprenta General de los
Ferrocarriles, Madrid.

COMÍN, Francisco; MARTÍN, Pablo; MUÑOZ, Miguel; VIDAL, Javier (1998): *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, vol. 2, Fundación de Ferrocarriles Españoles y Grupo Anaya, España.

CUELLAR, Domingo (2007): "El ferrocarril en España, 1848-2005: una visión en el largo plazo". *Jornadas de Historia Ferroviaria: 150 años de ferrocarril en Albacete, (1855-2005)*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 11-64.

GARCÍA, José Luis (2000): *La inflación en la España del siglo XX: teorías y hechos*, Boletín Económico de ICE Nº 2667 del 16 al 22 de octubre.

HERRANZ, Alfonso (2004): *La dotación de infraestructuras en España, (1844-1935)*, Banco de España, Madrid.

MAS, Matilde; PÉREZ, Francisco y URIEL, Ezequiel (1999): *El "stock" de capital ferroviario en España y sus provincias: 1845-1997*, Fundación BBVA, Bilbao.

MEMORIAS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA COMPañÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1900-1925).

TEDDE DE LORCA, Pedro (1978): *Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)*, en Artola, M. (1978): *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*, vol. 2, Banco de España, Madrid.

VALDALISO, J. M^a; LOPEZ, S. (2000): *Historia económica de la empresa*, Crítica, Barcelona.

WAIS, Francisco. (1987): *Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Fundación de ferrocarriles españoles, Madrid.