

VÍA ESTRECHA EN CASTILLA Y LEÓN: DE SU NECESIDAD AL ABANDONO Y LA NOSTALGIA. 1860-1969. Pedro Pablo Ortúñez Goicolea. Universidad de Valladolid

¹Pedro Pablo Ortúñez Goicolea

Introducción*

Necesidad, abandono y nostalgia son tres sustantivos que pueden ayudar a entender la evolución histórica de las líneas que terminarían formando parte de los derechos de explotación de la *Compañía de los Ferrocarriles de Castilla y Española de los Ferrocarriles Secundarios* y, en 1965, de FEVE. A su *necesidad* era tópico recurrir en los argumentos utilizados por los intereses reunidos en cada caso, para hacer notar al gobierno el fundamental concurso de los transportes modernos, rápidos y baratos para hacer resurgir algún núcleo cuyo pasado glorioso no se correspondía con la situación de postración en la que en ese momento se encontraba². Postración sólo superable mediante el dinamismo que se suponía al carril. *Abandono*, relativamente temprano en estos casos castellanos, cuando las expectativas no se veían cumplidas: lo primero que sufría eran las inversiones en capital fijo y en la amortización del mismo³. La *nostalgia* es lo que queda en el recuerdo de muchos eruditos e interesados por el pasado histórico de realidades que han sido vivas para muchos de ellos. En Valladolid en particular, al llamado cariñosamente

¹ III Congreso de Historia del Ferrocarril (trabajo provisional. Se ruega no citar). Nota del autor

* Agradezco la colaboración recibida para la elaboración de este texto por parte de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en particular de Miguel Muñoz, así como de la Asociación Vallisoletana de Amigos del Ferrocarril (ASVAFER), especialmente de Pedro Pintado quien, en una calurosa mañana del mes de agosto, me explicó conceptos ferroviarios básicos y me entregó generosamente copia de numerosos documentos procedentes de diversos archivos. A pesar de tantas ayudas, las fuentes se han empeñado en dificultar el trabajo. Estas son muy escasas, no se dispone de series prolongadas en el tiempo, ni de documentos que permitan la reconstrucción detallada de la historia empresarial que está detrás de estas concesiones.

² En carta dirigida a la villa de Medina de Rioseco por el Director General de la Compañía de Valladolid a Medina de Rioseco –Manuel Henrich– el 29 de abril de 1881 decía que ni a los habitantes de Medina, ni a la compañía que dirigía se le ocultaban: «... las inmensas ventajas, los incalculables beneficios, que no sólo a Rioseco, sí que también a su comarca había de reportar la línea que la uniese a la capital. (...) Ningún sacrificio, ninguna valla la detendrá (a la compañía) para corresponder al rasgo noble que acaba de dar, llevando a través del páramo la locomotora, heraldo de la civilización y del progreso, que además será un lazo que estrechará, en mayor grado, si esto es posible, los ya apretados que unen a dos regiones hermanas, entusiasmadas ambas por sus adelantos, a las que cubre el mismo glorioso pabellón: Castilla la Vieja y Cataluña. Esta gerencia asegura, pues, en nombre de la compañía que representa y en nombre propio a esos honrados castellanos viejos, que pronto, muy pronto, la línea que hoy se inicia será el camino que conduzca a sus hermanos catalanes a celebrar juntos la inauguración de una obra que marcará una época gloriosa y fecunda para Castilla la Vieja, no menos que para Cataluña, y aunará poderosamente las simpatías e intereses que tanto han de contribuir al grado de prosperidad de nuestra noble patria», ref. tomada de Garabito (1988), p. 190. Para empezar no fue tan pronto como el exultante directivo indicaba, pues hasta septiembre de 1884 no se inauguró la explotación.

³ En 1917, representantes de la agricultura, industria y comercio de Medina de Rioseco dirigen un escrito al ministro de Fomento en el que se le rogaba que diera las órdenes oportunas a la empresa para que adoptara las medidas necesarias dados el mal funcionamiento e irregularidad de los tráficos y que se procediera a la corrección de las deficiencias de su material fijo y circulante. Asimismo se solicitó una inspección técnica del material fijo y móvil de la línea, acompañada por los peticionarios de la misma. Se acompañaban otras peticiones que no voy a detallar, estas son suficientemente expresivas de esa situación de abandono, resultado de los incrementos de los costes de explotación consecuencia de la guerra mundial. En 1922 se hacía constar que el carril no había sido nunca renovado, mostrando signos de profundo desgaste. Garabito (1988), p. 103.

«tren burra» se le profesa reverencia, se le ha dado estatus de persona: es “alguien” más de la ciudad⁴.

Llama poderosamente la atención el hecho de que en la actual comunidad autónoma de Castilla y León fueran las líneas de Valladolid a Medina de Rioseco, de Medina de Rioseco a Villada, de Medina de Rioseco a Palanquinos y de Palencia a Villalón, las únicas explotaciones de vía estrecha⁵. Este hecho podría llevar a pensar que el trazado de ancho normal satisfizo, hacia 1900, las necesidades de transporte ferroviario para Castilla y León⁶. Estas líneas de vía estrecha buscaban sobre todo la conexión con redes de ancho normal: de Norte en Valladolid, Palencia, Villada y Palanquinos y de MZA en Valladolid –aunque esta conexión fuera posible, no consta que se hiciera real–. Esas arterias les daban plena conexión aunque hubiera que realizar tareas de carga y descarga para salvar la dificultad del diferente ancho de vía. Tan sólo este hecho podía hacer mínimamente rentables estas pequeñas explotaciones.

Conviene recordar que estas líneas de secundarios daban servicio en comarcas eminentemente agrarias, especialmente dedicadas al cereal y a la harina. Este hecho hizo que la evolución del sector agrario y de las cosechas tuviera un efecto inmediato en la cuenta de resultados de las compañías que las explotaban.

Las primeras ideas acerca de un camino de hierro que cruzara la Tierra de Campos arrancan de 1860 cuando algunos de los próceres vallisoletanos, negociaron en Madrid la construcción de una línea que uniera Valladolid con León a través de Medina de Rioseco, Villalón y Mayorga. Pero estas gestiones no concluyeron en nada⁷. En 1877 un particular, Francisco Subizar Berasain, amparado en la Real Orden del Ministerio de Fomento de 1 de septiembre de 1866, presentó un proyecto de tranvía de tracción animal de Valladolid a Medina de Rioseco con unos 40 kilómetros de recorrido⁸. Este proyecto fue aprobado en 1878, es decir, entre medias se había aprobado también la ley de ferrocarriles de 28 de noviembre de 1877, lo que animó al concesionario a solicitar el cambio de tracción animal a vapor con algunas variaciones de construcción sobre el primer proyecto. Cambios que fueron autorizados en 1880⁹. Esta evolución cronológica muestra el significativo hecho de que la búsqueda de esa conexión ferroviaria con las tierras cerealícolas castellanas fue previa a la crisis agraria finisecular y que el nacimiento y desarrollo de esta primera línea coincidió de pleno con el de esta crisis.

Hasta 1912 no tendrá lugar la inauguración de otros 44 kilómetros de vía estrecha, los que separaban Palencia de Villalón, proyecto y concesión que habían sido adquiridos por la *Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios*.

1. La formación empresarial

1.1 La Compañía del Ferrocarril Económico de Valladolid a Medina de Rioseco

⁴ Línea Valladolid-Medina de Rioseco. En los lugares en que se encontraban las estaciones (Valladolid-San Bartolomé y Rioseco estación de tránsito o de abajo) se ha erigido una antigua locomotora de las que hicieron la línea como recuerdo. Garabito (1988), pp. 169-186 refleja este sentir en las líneas y palabras de intelectuales y artistas vinculados a la región.

⁵ Hay que exceptuar, como ya se ha aclarado, el ferrocarril de la Robla y otros de carácter industrial, no incluidos en este análisis. La idea que se refleja en el cuerpo del texto no significa que no existieran muchos más proyectos en cada provincia, por supuesto, sobre todo en los años del furor constructor desatado durante la dictadura de Primo de Rivera.

⁶ Como destacara Moreno (2001), p. 189: ya «en 1866 todas las capitales castellanas y leonesas, salvo Salamanca, Soria y Segovia, estaban comunicadas por ferrocarril con Madrid, Barcelona, Bilbao y Santander». Esas conexiones se habían multiplicado en los años siguientes, incorporando a las tres excepciones de 1866. Además el hecho referido en este texto obliga a pensar en la importancia de la arriería y, desde finales de los años veinte, de la carretera, como medios de transporte que aportaban flujos hacia las líneas férreas, lo que dificultaba la existencia de las pequeñas concesiones.

⁷ Garabito (1988), pp. 33-35.

⁸ Barrios (1997), pp. 16-17.

⁹ Barrios (1997), p. 22.

Las cuestiones acerca del origen de las concesiones tratadas en la introducción, se completan necesariamente con el análisis de las empresas.

La concesión modificada a la tracción vapor que obtuvo Francisco Subizar Berasain fue adquirida por la *Compañía del Ferrocarril Económico de Valladolid a Medina de Rioseco* que había sido constituida en Barcelona el 17 de febrero de 1881. Con fecha de 28 de ese mes se produjo la cesión de la concesión¹⁰. El capital era en su origen catalán y el Consejo de Administración también¹¹. En el momento de constituir la sociedad, de las 6.250 acciones al portador, de 500 pesetas cada una, tenían en cartera la mitad y la otra mitad estaban distribuidas como se expresa en el cuadro 1:

**CUADRO 1. CAPITAL FUNDACIONAL DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL
ECONÓMICO DE VALLADOLID A MEDINA DE RIOSECO**

TITULAR	NÚMERO DE ACCIONES
Adolfo Solá	200
Adolfo Solá por encargo de Manuel Henrich y Girona	200
Enrique Carbó	300
Isidro Bonsoms	200
Marcelino Luis Oriol	200
Sebastián Artés	400
Sebastián Artés por encargo de Melchor Soca	400
Cecilio Oriol	1.125
Cecilio Oriol por encargo de Antonio Ferratges	50
Cecilio Oriol por encargo de Joaquín M ^a de Paz	50
TOTAL DE ACCIONES SUSCRITAS	3.125

Fuente: Artículo 35 de los Estatutos de la Compañía, recogidos en Barrios (1997), pp. 160-167.

El domicilio social de la compañía era Barcelona, aunque hubiera una representación en Valladolid. El Banco de Cataluña se encargó de su construcción¹².

Es muy significativa la carta que Manuel Henrich dirigió al Ayuntamiento de Medina de Rioseco agradeciendo la cesión gratuita de los terrenos que tenía que atravesar la línea. En ella se glosaba la fecundidad de las relaciones entre Castilla la Vieja y Cataluña¹³. Esta línea de inspiración catalana se construyó con la mirada puesta en facilitar y abaratar la salida de cereal castellano, el problema radicó en la propia crisis finisecular y los cambios a ella asociados en el sector agrario y, especialmente, en la producción de cereales: bajos niveles de productividad de los cereales castellano-leoneses e incremento de la producción en España¹⁴.

Como ya se adelantaba, a pesar del fulgor inicial, el cansino ritmo de las obras retrasó la explotación de la línea hasta 1884. Otros autores se plantearon las mismas cuestiones que deben abordarse de nuevo en este trabajo: «¿Por qué se construyó este pequeño tren de vía estrecha cuando Valladolid ya contaba con una importantísima estación de la Compañía de Ferrocarriles del Norte? ¿Por qué precisamente unía la capital y Rioseco y no otras ciudades? ¿Qué impulsó a una sociedad catalana a embarcarse en una aventura como esta tan lejos de Cataluña?»¹⁵. La ausencia de documentación aludida dificulta la respuesta, pero en cualquier caso fue una iniciativa muy mal calculada en la que no se contó con un estudio serio de viabilidad. Las estimaciones que presentó en la Memoria inicial el que fue primer director gerente adolecían,

¹⁰ Barrios (1997), p. 23 y p. 159. El cedente recibió 200 acciones de la *Compañía del Ferrocarril de Mollet a Caldes*, el valor nominal de cada acción era de 475 pesetas.

¹¹ Formaban el primer Consejo como presidente Joaquín M^a de Paz, Isidro Bonsoms, Enrique Carbó, Antonio Ferratges, Adolfo Solá y Manuel Henrich eran vocales, este último era a su vez director gerente.

¹² Se llega a esta conclusión por las Memorias disponibles desde 1901. Hasta 1906 se destinaron beneficios a saldar cuentas con el Banco de Cataluña o con su comisión liquidadora, obligaciones contraídas por la construcción de la línea. En la Memoria de 1901 correspondiente al ejercicio de 1900 se lee por ejemplo: «la cantidad abonada por intereses a la Casa Constructora asciende a Ptas. 134.512,66».

¹³ Copia del documento en Garabito (1988), p. 190. Parcialmente citada en nota 1.

¹⁴ Maluquer (2002), p. 265.

¹⁵ Garabito (1988), p. 33. Aunque las respuestas después tengan más de literario que de histórico.

cuando menos, de un exceso de optimismo¹⁶. Calcula en 3.813.701 el número de viajeros recorriendo un kilómetro lo que significaban 84.749 viajeros recorriendo toda la línea en un año. Conviene recordar aquí que, para el primer año en el que se dispone de cifras de viajeros, 1887, estos alcanzaron los 43.945, sólo se superaron los ochenta y cinco mil en 1921 con 87.538 viajeros¹⁷. Se estimaban también 4.169.732 de toneladas de mercancías recorriendo un kilómetro, es decir, 90.646 toneladas recorriendo toda la línea. Para 1887 se alcanzaron 21.000 toneladas y nunca se superaron las 35.000 en la historia de la compañía. Como es lógico tras estos errores, la estimación de los productos del tráfico nada tuvo que ver con la realidad. En el trabajo de Henrich el producto bruto se elevaba a 1.265.690,84 pesetas de las que, descontando todo tipo de costes resultaría un remanente de 570.207, 73 pesetas «o sea un interés de 10,06 por 100 para el capital que se invierte en la construcción»: no se superó el 1,40 por 100. ¿Ignorancia o fraude? ¿Salió mal o querían vender pronto?

Una primera manifestación de este desatino se encontraría en los sucesivos retrasos que sufrió la inauguración del servicio debido a la lentitud con que se abordaron las obras. La prensa local se hacía eco de estos hechos llegando a constatar en el verano de 1883 una casi paralización de las mismas lo que hizo surgir el lógico rumor de que la empresa concesionaria encontraba dificultades para reunir el capital con el que terminar las obras comenzadas. Las noticias sobre nuevas prórrogas que se daba la empresa a si misma fueron continuas hasta el 13 de septiembre de 1884 en que se realizó el primer recorrido por raíl entre Valladolid y Medina de Rioseco, aproximadamente 44 kilómetros¹⁸. Como los retrasos los padecieron los primeros propietarios habría que pensar en ignorancia, errores de cálculo y en que todo salió mal, más que en especulación. De hecho a Manuel Henrich le había sustituido el 11 de febrero de 1884 –antes de iniciarse siquiera la explotación– Eusebio Passarell Dirla, quien ocupó el puesto hasta su fallecimiento entre 1905 y 1906¹⁹.

Una segunda evidencia, a expensas de que pudiera surgir documentación más explícita, radica en el hecho de intuir un profundo cambio en la estructura de propiedad de la compañía entre 1881 y 1895. Estas dos fechas se corresponden, la primera con la de constitución de la Sociedad, allí se establecía ya un primer Consejo de Administración, la segunda es aquella para la que se dispone de una serie continuada de miembros del Consejo de la Sociedad, pues bien, entre ambas composiciones, la de 1881 y la de 1895, no existe más coincidencia que la de Antonio Ferratges, marqués de Montroig, los demás, incluido el fogoso director gerente, han cambiado²⁰. Teniendo en cuenta que no existió cierta normalidad en las condiciones de la explotación hasta finales de 1890 y salvo que los cambios se hubieran producido antes, cosa probable, no se dio margen a estas personas para que mostraran sus capacidades, una inestabilidad en los puestos de dirección que desde luego no existió en las grandes empresas ferroviarias españolas. Desde 1896 hasta 1921 la compañía fue presidida por Bartolomé Bosch y Puig²¹. El puesto de director gerente

¹⁶ Memoria redactada por el director gerente Manuel Henrich, Barcelona, 9 de marzo de 1881. En ella sobre todo se detallaban cuestiones técnicas. Un apartado final lleva por título «Tráfico», es ahí donde se intenta algo como un estudio de viabilidad, pero sin estudio. En ella figura también un resumen del presupuesto general de los gastos de instalación que ascendían a 5.666.500 pesetas, unas 125.000 por kilómetro.

¹⁷ Barrios (1997), p. 177. Ver cuadro 2.

¹⁸ Inauguración que se precipitó en el tiempo como consecuencia de la celebración de las fiestas de Medina, de hecho, el tráfico para mercancías no se inició hasta el año siguiente. Barrios (1997), p. 32. Por otra parte las obras no se habían concluido faltando, de más importancia, el tramo que separaba las afueras de la ciudad de Valladolid, donde se encontraba la estación de San Bartolomé, de la estación principal en el Campo de Béjar donde se realizaba la conexión con las vías de Norte. Un tramo corto pero conflictivo al cruzar la ciudad. Todo esto no se finalizará hasta diciembre de 1890.

¹⁹ Da la noticia la Memoria de 1906, p. 8.

²⁰ Datos en Barrios (1997), pp. 169-172.

²¹ Formaba parte del CA desde 1895. Abogado y senador fue también presidente de la compañía del Olot-Gerona entre 1909-1921. Era hermano de Ivo Bosch, administrador del Crédit Mobilier en París, este último fue quien dirigió la operación de adquisición de la concesión de Valladolid-Ariza para el Crédit Mobilier a la compañía del Ferrocarril del Duero de Teodosio Alonso Pesquera escriturada el 25 de octubre de 1890. Los Alonso Pesquera se habían hecho con esa concesión el 13 de febrero de 1884 y fueron logrando prórrogas en el plazo de construcción

sufrió muchas modificaciones e incluso desaparecerá a partir de 1907 siendo sustituido por el de vocal encargado de la gerencia y, desde 1923, por el de consejero delegado en Valladolid. Las conexiones con el Ferrocarril de Olot-Gerona son claras desde 1895, prácticamente todos los consejeros lo fueron también de este ferrocarril gerundense, así como de la Banca Arnús-Garí²². Como representante local figuraba en el Consejo Teodosio Alonso Pesquera desde 1895 a 1899 y después su hijo Millán Alonso Pombo hasta 1905. En noviembre de 1920 la compañía tuvo que acogerse a la suspensión de pagos, lo que llevaba parejo el nombramiento de una comisión gestora, para presidir dicha comisión fue nombrado Juan Antonio Gamazo, conde de Gamazo, poco después fallecería quien había sido presidente del consejo hasta entonces²³. Tercera prueba, indirecta y más tardía pero que no haría sino corroborar las dificultades que en todo tiempo acompañaron a la compañía, es el texto referido a Medina de Rioseco en la publicación de “El Financiero Hispano-Americano” de un número extraordinario sobre Valladolid en julio de 1911:

«Este partido judicial es esencialmente agrícola, y en él, especialmente en el término de la ciudad de Rioseco, se llevan a cabo las operaciones referentes al cultivo del trigo, casi única producción (...). Esta ciudad, de gran importancia comercial en otro tiempo, representa hoy poco en este orden. De 16.000 habitantes que tuvo, hoy queda reducida a menos de 6.000. La filoxera acabó con el viñedo, riqueza que desapareció y causa hoy de la emigración. El nuevo ferrocarril de Villada a Rioseco, (...), creemos que influirá algo para aliviarla de ese marasmo. (...). Tiene Rioseco, no obstante, fábricas de harinas, tejidos, curtidos, cerámica, carruajes de lujo, *garage* automovilista, dos fundiciones y seis almacenes de maquinaria agrícola de bastante importancia; pero todos estos industriales **viven indiferentes, aislados y sin iniciativas, como si el siglo XX no corriese** para Rioseco»²⁴.

La cita es larga pero sin desperdicio: no se hace siquiera referencia a los efectos del Valladolid-Rioseco y esta última ciudad se ha quedado temporalmente atrás, podría decirse que a pesar del ferrocarril. Como indicara Zurro, tras analizar los problemas del agro de la provincia tras las desamortizaciones, desde 1860 se percibe un proceso de éxodo rural. Valladolid ciudad creció entre esa fecha y 1900 en unos 25.000 habitantes que, en su mayor parte, procedían del campo. A pesar de este proceso el campo mantuvo excedentes de población que mantuvieron una agricultura tradicional y extensiva, con jornales muy bajos, «grupos de campesinos (Medina de Rioseco) acuden a la ciudad en los años ochenta, para vivir de la limosna»²⁵, precisamente en los años en que este ferrocarril trataba de abrirse paso y rentabilizar la inversión. En consecuencia una larga lista de errores que estarían detrás de los cambios de accionariado mayoritario y que tendrían también el reflejo consecuente en la estructura de dirección y organización de la sociedad.

1.2 La Compañía de los Ferrocarriles de Castilla y Española de los Ferrocarriles Secundarios²⁶

hasta su venta al Crédit Mobilier y al Banque d'Escompte. En mayo de 1891 lo adquirió MZA. Cfr. *Documentos originales de la Compañía...* pp. 470-475.

²² Al Consejo de Arnús-Garí pertenecían José Garí y Cañas, el conde de Gamazo y José María Bonet Garí.

²³ Memoria (1921), pp. 3-4, correspondiente al ejercicio de 1920. Con el fallecimiento de Bosch, Gamazo fue nombrado vocal del CA y en la campaña siguiente presidente del mismo.

²⁴ El Financiero (1911), p. 126. La negrita es propia.

²⁵ Zurro (1984), pp. 4-5.

²⁶ Si para la compañía anterior la documentación es escasa, para esta empresa podría calificarse de inexistente. Resulta además desasosegante el hecho de que no esté nada clara la separación entre las dos sociedades, la Española de Ferrocarriles Secundarios y la de los Ferrocarriles de Castilla. La Memoria que el CA de la primera presenta en 1914 del ejercicio de 1913 comienza hablando de la situación de «nuestra Sociedad» y lo hace hablando de las líneas de Castilla, es decir, de Palencia-Villalón y de Medina de Rioseco-Villada. Insisto, no es la Memoria de los Secundarios de Castilla la que da esta información para el año 1913, sino la Española de Ferrocarriles Secundarios. Después se trataba de la línea en contrucción de Huelva a Ayamonte y otros temas.

Esta fue la denominación social que recibió la compañía en 1934 tras la fusión de las Sociedades Española de Ferrocarriles Secundarios y Compañía de Ferrocarriles de Castilla. Esta segunda había sido constituida el 14 de diciembre de 1909 y le habían sido transferidas por la Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios las concesiones de las líneas de Palencia a Villalón y de Medina de Rioseco a Villada. En la primera de las Memorias presentada a Junta General de Accionistas el 23 de junio de 1911, es decir, sobre el ejercicio de 1910 se alude al apoyo financiero y técnico que la Compañía de los Ferrocarriles de Castilla recibió de la Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios, pero resulta imposible de momento concretar en qué consistió este apoyo, más allá de los préstamos con que se pudo financiar la construcción²⁷. Las obras de esas dos concesiones comenzaron el 28 de marzo de 1910 comenzándose la explotación en 1912. Esa confusión aludida quedó perfectamente reflejada cuando se expuso a los accionistas la fusión de las dos sociedades en 1934:

«si bien es cierto que sus denominaciones distintas pudieran justificar que se trataba de entidades diferentes, no lo es menos el que tanto por las causas de su origen, como por su desenvolvimiento, han merecido ser consideradas como el cuerpo y alma de un mismo ser, que al cabo de los años en tan completa y acabada comunidad y confusión de actos y resultados, bien podemos decir, que esta fusión, en el orden jurídico, no ha sido más que la legalización de la compenetración íntima de dos entidades que en la vida real fueron una sola»²⁸.

Al igual que la compañía de Valladolid-Rioseco, la dependencia de las cosechas para el resultado de la explotación era directa.

En su origen la Compañía Española de Ferrocarriles Secundarios obedecía a una iniciativa de capital francés. Posteriormente pasó a manos españolas. El CA lo componían las siguientes personalidades:

	1931	1934
PRESIDENTE		
José Sanjurjo (marqués del Rif)	X	
VICEPRESIDENTE		
J. Nicolás de Escoriaza y Fabro (vizconde de Escoriaza)	X	Presidente
VOCALES		
Juan Antonio Gamazo (conde de Gamazo)	X	
Enrique Ocharán (presentó la dimisión ese año)	X	
Emilio Roy (presentó la dimisión ese año)	X	
Alfredo Escobar Ramirez (marqués de Valdeiglesias)	X	
Guillermo Garnica	X	
Eduardo Garre (falleció ese año siendo reemplazado por Jesús de Escoriaza y Averly)	X	Vocal Secretario
Antonio Portolés Serrano	X	Vicepre., Consejero Delegado y Director General
Manuel de Escoriaza	X	
Domingo Epalza y Aranzady	X	X
Nicolás de Escoriaza y Averly (marqués de la Pezuela)	X	
José Soto Reguera	X	
Juan Enrique Salazar Lacombé	X	X
Francisco García de los Ríos	X	Vocal Vicesecretario

²⁷ La Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios se había constituido en Madrid el 16 de julio 1909, con un capital de 5 millones de pesetas. En el tercer artículo se definía el objeto de la misma de modo amplio: «El estudio de todas las líneas de ferrocarriles, tranvías o medios de comunicación, y de toda clase de obras públicas y particulares en general, sin limitación alguna, cuyo estudio considere interesante. La obtención compra, arrendamiento, contrata, venta, construcción, explotación o cesión de concesiones de obras públicas o privadas, sea por cuenta propia, sea en participación con otras sociedades o particulares. La adquisición, explotación o venta de todos terrenos, minas, canteras, talleres y de cuantas industrias anejas a la explotación de ferrocarriles puedan interesar a la Sociedad. La creación de Sociedades o empresas similares, anónimas o en comandita o su fusión con las mismas. La adquisición, emisión, venta de todos los títulos o valores relacionados con los asuntos de la Sociedad, así como cualesquiera operaciones financieras relacionadas con los mismos».

²⁸ Memoria del ejercicio de 1934 (1935), pp. 5-6.

José Ignacio Escobar Kripatrik	X
Eugenio Elices Gasset	X
Ramón Artigas Gracia	X
SECRETARIO GENERAL	
José Garralda (conde de Autol)	X
DIRECTOR DE LA EXPLOTACIÓN	
Ignacio Ferrer de Yarza	X
VOCAL DELEGADO DEL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES	
José Antonio Cabanyes	X

Fuente: Memoria (1932) y (1935), correspondientes a los ejercicios de 1931 y 1934. Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios.

Se aprecia una sustancial reducción de miembros, de 18 en 1931 a 9 en 1934.

2. EVOLUCIÓN FÍSICA DE LA RED.

Este capítulo no tiene otro objeto que describir la configuración física de las líneas. Queda abierta la posibilidad de contar un apoyo cartográfico que sirva de base para ello. Es por tanto, un objetivo que queda estrechamente vinculado al punto anterior.

3. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD PRODUCTIVA Y ECONÓMICA DE LAS COMPAÑÍAS

3.1 La Compañía del Ferrocarril Económico de Valladolid a Medina de Rioseco

Los datos que recogen los cuadros 2 y 3 reflejan las dificultades económicas de la compañía. Algunos aspectos han sido estudiados en epígrafes anteriores. Se ha dicho por ejemplo que las expectativas nunca llegaron a cumplirse. Es difícil que pudieran irle bien las cosas a una empresa de transporte que recaudaba más por el transporte de viajeros que por el de mercancías. Es cierto que no siempre fue así, pero fue esta una situación frecuente. Este argumento acerca del componente de los tráficos puede ser útil en años en los que la competencia de otros medios de transporte no fuera importante, aunque parece posible constatar que esta empresa no llegó a hacer desaparecer la arriería entre Rioseco y Valladolid.

Las mercancías más habituales en esta línea fueron cereales y harinas, junto con abonos y materiales de construcción. Se ha indicado que el momento de apertura de la explotación coincidió con la crisis agraria finisecular y en todas las Memorias disponibles de la empresa, bien parcas en noticias, se hacía notar qué tal había sido la coyuntura agraria y, en función de ello, la explicación de los buenos o malos resultados del ejercicio económico. Las reducidas dimensiones de la red que cubría (44,061 Km.)²⁹ y sus características económicas no ofrecían muchas posibilidades de negocio, ni alternativas para modificar los resultados. Las principales oportunidades para atraer tráficos tuvieron lugar, en contadas ocasiones, en relación con el tráfico de viajeros, con opciones de billetes económicos para ida y vuelta o en determinados días festivos y el comentario frecuente al cabo de una campaña era el de la necesidad de proceder a su retirada debido a los escasos beneficios que de ella se habían derivado. Nada se sabe sobre la política de tarifas de la empresa respecto a las mercancías.

Es lástima no disponer de mejores y más completos datos pues resulta muy difícil la interpretación y organización de los mismos. Podría seguirse para su estudio una división que tuviera en cuenta los acontecimientos políticos que afectaban al país: por ejemplo hasta la primera guerra mundial, los años de la guerra, el final de la Restauración, la dictadura de Primo de Rivera, los años de la Segunda República y la guerra civil y, sin embargo, no se observa que el comportamiento de las variables, en función de ese criterio, aporte luces significativas y es que, no se olvide, se trata de una empresa a la que le afectaron otras realidades, que vivió mucho

²⁹ Barrios Rubio (1997), p. 43. Existen numerosas cifras sobre los kilómetros de línea en explotación, dependen de los momentos de explotación, la que se ofrece arriba parece la más fiable hasta 1930.

más al día. Una helada, un descenso de los precios de determinado producto agrario tenían mayor relevancia que un cambio político o, incluso, que la propia guerra mundial. Quizá esta circunstancia arroje algo de luz para comprender un comportamiento hasta cierto punto errático de las principales variables de los cuadros de ingresos y costes de la Compañía. En este caso puede resultar más clarificador utilizar por ejemplo el coeficiente de explotación o los dividendos repartidos a los accionistas, para tratar de agrupar y organizar el análisis, puesto que quedaba fuera de las decisiones que podía adoptar la compañía el atraer y fomentar los tráficós de una comarca agraria deprimida³⁰.

Los datos disponibles para los años de explotación correspondientes al siglo XIX son muy pocos. Por las referencias indirectas disponibles y por los datos para los dos o tres primeros años de la explotación del siglo XX, es fácil imaginar que el resultado final fuera deficitario. Al no contar con los costes financieros y sólo con los resultados de la explotación, no es posible superar este umbral de conocimiento, pero no parece arriesgado suponer, a la vista de los elevados costes de explotación, superior a 100 incluso en 1885, y a la vista de las cargas financieras para 1900 y 1901, que esos quince años fueron deficitarios. El propio retraso en la construcción y los aludidos cambios en la estructura de la propiedad contribuyen a esta hipótesis. Las cargas financieras contraídas en la construcción de la red plantearían pues el problema principal. Como se decía en la Memoria del ejercicio de 1901: «A pesar de los resultados anteriores, la Compañía no ha reportado lucro, pues los intereses abonados a la Casa Constructora importaron Ptas. 134.512,66, cantidad muy superior al remanente dejado por la explotación»³¹. Estos intereses debidos por la construcción, como es lógico pensar, se arrastrarían desde los primeros años de la explotación y, si se descontaran a los productos netos obtenidos en esos años, el déficit podría adelantarse hasta el origen de la explotación. Es probable que esta fuera la causa de que en Junta Extraordinaria celebrada en 12 de diciembre de 1900 se aprobara una emisión de 2.000 obligaciones al 5 por ciento de interés y se enajenara parte del inmovilizado material, como se verá más adelante³².

Como se apuntaba antes las cuentas de ingresos y costes de explotación resultan difíciles de explorar, pues no se perciben tendencias. Los costes además no aparecen desglosados. Superado en consecuencia el umbral del siglo y con el alivio momentáneo de los recursos obtenidos mediante deuda, la compañía trató de llevar a cabo una política de contención del gasto que, conocida por testimonios indirectos, consistió en la casi absoluta ausencia de inversiones y falta de amortización³³. Esta situación se logró mantener hasta la primera guerra mundial y podría decirse que incluso con ella ya empezada. No será hasta 1916 en donde el coeficiente de explotación rebasa el 70 por 100, pero incluso en ese año repartirán 4 pesetas a cada acción. Desde 1906 hasta 1916 con la sola interrupción de 1914 serán los únicos años en que los accionistas pudieron percibir exiguos dividendos por sus inversiones en la Compañía. Estos repartos se ajustaban al máximo posible, no se constituyeron fondos de reserva, es decir, si algún año se producía un superávit tan corto que era imposible de repartir se pasaba a la cuenta de beneficios, pero esta cuenta de usaba sistemáticamente para ofrecer dividendos en ejercicios

³⁰ Podrían ponerse numerosos ejemplos, al menos uno en cada Memoria, sobre los problemas que explicaban a juicio del CA la caída de los resultados. Por ejemplo el descenso de la recaudación de viajeros en 1911 «se acentuó en el mes de septiembre, a causa de las labores de recolección, que sobre ser larga, venía algo retrasada, coincidiendo además, con haberse adelantado las ferias de Valladolid en seis días, cuando estaban aún ocupados los labradores en las faenas de recogida». La sensibilidad hacia pequeñas cosas en esta red era absoluta.

³¹ Memoria del ejercicio de 1901 (1902), p. 6. Estos costes no parecen haberse tenido en cuenta en el cuadro de la p. 178 de Barrios (1997).

³² En la Memoria de 1902, en que se hacía un resumen esquemático de la explotación en esos años se omitía lo ocurrido en 1884 y 1885 debido a que «en el primero hubo únicamente tres meses y medio de explotación, sólo de viajeros, y en el segundo tardó en organizarse el servicio de carga, por lo que el ejercicio arrojó un déficit de pesetas 20.029,13». Memoria del ejercicio de 1901 (1902), p. 8.

³³ A pesar de esto en la Memoria siempre se incluían unos comentarios acerca del material del estilo del siguiente: «continúa en buen estado el material móvil y fijo» lo que solía completarse con que «el Consejo está completamente satisfecho de la conducta del personal», soniquete anual. Confróntese el testimonio recogido en la nota 2, expresión de la queja de los usuarios.

siguientes, superiores al beneficio obtenido en ese año, lo que fue posible en muy pocas ocasiones a lo largo de la historia de la Compañía y con escasa rentabilidad, el 1,40 en las ocasiones más afortunadas, lejos de ese 10 por 100 soñado y previsto.

Los problemas más graves comenzaron pues a partir de 1918. La empresa no los conseguirá remontar. Desde la perspectiva de los costes de la explotación, su elevación y la de las materias primas como consecuencia de la guerra, la aplicación de la jornada de 8 horas y por la vía de los ingresos, las dificultades derivadas de esas *pequeñas cosas* a que se hacía referencia antes que eran un constante e insuperable lastre: desde las malas cosechas, las heladas a destiempo, la propia epidemia de gripe, los precios de tasa a cereales y harinas impuestos en 1918, la supresión algún año de las corridas de toros en las fiestas de la ciudad,... La situación desembocó en 1920 con la suspensión de pagos y desde entonces la gestión del Consejo se centró en la búsqueda de ayudas del Estado como anticipos para adquisición de material³⁴, del rescate de la concesión o de su agrupación con los Ferrocarriles de Castilla³⁵. Llama la atención el hecho de que no se solicitara revisión al alza de las tarifas, la petición más habitual de las grandes empresas ferroviarias, prueba de la existencia de una competencia y de la escasa capacidad de los gestores para influir en los resultados de la explotación: vía ingresos por no poder incrementar su percepción y vía costes con la única salida de la supresión hasta cuanto fuera posible, de las inversiones. La esperada apertura de las líneas de la Compañía de los Ferrocarriles de Castilla en 1912 tampoco significó un aporte sustancial de tráficos para la primera. Coincidió además con los problemas que causó la guerra y algunas malas campañas agrarias. Las 35.000 toneladas alcanzadas en 1910, es decir, antes de la construcción de las líneas de los Secundarios, no se lograron nunca después y los 62.000 viajeros se superarán en 1916.

Cuanto se acaba de señalar quedaba perfectamente expresado en el discurso dirigido a los accionistas para la aprobación del ejercicio de 1916 en el que la buena cosecha de cereales había incrementado los tráficos de mercancías hasta hacer insuficiente el material de remolque necesario: «seguramente hubieran sido aún mucho más elevados a no surgir serias dificultades por la escasez de material ajeno para el trasbordo de cereales, originando esta carencia de vagones, sensible baja en el transporte de nuestras mercancías de pequeña velocidad, por haberse sostenido de Medina de Rioseco a Valladolid activo y constante tráfico en carros, aprovechándose de la falta de material ferroviario y de la poca longitud de nuestra línea, que permite la competencia por medio de la tracción animal»³⁶. Como se explicaba más adelante además el aumento de costes y salarios ocasionaba a los ferrocarriles de corto recorrido un fuerte quebranto puesto que dichos aumentos no podían «compensarse con los ingresos producidos por la elevación de sus tarifas, por temor a que se desvíe su tráfico»³⁷. Lo que equivalía a reconocer que sin material suficiente ante circunstancias puntuales, con la existencia de competencia – posible por el escaso recorrido y la mayor flexibilidad en la carretera–, sin margen en las tarifas, no era posible ni rentable aumentar la inversión y habría que repartir dividendos mientras se pudiera y cumplir las obligaciones con los trabajadores. La lista de opciones se ampliaría más adelante: agrupación con los Secundarios de Castilla o rescate anticipado por el Estado.

³⁴ En 1920 buscaron beneficiarse de los anticipos reintegrables para la adquisición de material que se habían aprobado por Real Decreto de 15 de octubre de 1920. Constataron sistemáticamente que, a pesar de sus continuas demandas, ese «privilegio» sólo se concedió a la vía ancha. Más adelante cuando reciban ayudas de la Caja Ferroviaria, no consta que estas se dedicaran a la adquisición de material, sino a reducir el déficit. Con todo desde la suspensión de pagos en sus balances figura en el Pasivo una partida nominada como Anticipo del Estado que probablemente estaba destinado a los trabajadores, aunque no figura así hasta más tarde. Esto hacía del Estado el principal acreedor de la Compañía.

³⁵ Propuesta de rescate de la línea de Valladolid-Medina de Rioseco... (1927), p. 1.

³⁶ Memoria del ejercicio de 1916 (1917), p. 5.

³⁷ Memoria del ejercicio de 1916 (1917), p. 6.

CUADRO 2. INGRESOS de la EXPLOTACIÓN. VALLADOLID-RIOSECO

AÑOS	Nº VIAJEROS	VIAJEROS PTS	MERCANCIAS GV TONELADAS	MERCANCIAS GV PTS	MERCANCIAS PV TONELADAS	MERCANCIAS PV PTS	MERCANCIAS VARIOS* PTS	P. BRUTO PTS	OUTPUT (TN/KM)
1884								40.576	
1885								123.174	
1886								161.997	
1887	43.945	98.891		8.939	21.000,00	52.645	2.134	162.609	
1888								153.328	
1889								159.235	
1890								150.757	
1891								155.836	
1892								193.173	
1893	44.458							179.338	
1894	42.503	100.341						168.445	
1895	43.647	92.822						173.780	
1896	43.507	96.942						207.891	
1897	45.651	101.991						214.316	
1898								191.240	
1899	43.286	97.871						187.056	
1900	44.107	100.324,90		6.196,96		97.117,40	10.092,56	213.731,82	
1901	49.314	108.581,30		7.160,37		97.061,61	11.018,46	223.821,74	
1902	52.572	112.909,78	271,26	8.415,68	26.165,34	99.286,15	8.881,75	229.493,36	874,05
1903	53.234	116.550,74	365,40	10.836,46	32.263,81	121.241,75	9.136,38	257.765,33	1.108,69
1904	53.121	115.895,97	361,47	9.493,28	26.774,97	106.635,83	9.294,97	241.320,05	978,31
1905	54.907	118.598,59	347,43	9.827,24	23.506,37	93.878,16	8.961,35	231.265,34	888,96
1906	62.040	120.628,41	358,26	9.209,93	29.543,67	114.719,64	13.325,89	257.883,87	1.038,88
1907	55.661	120.193,88	339,13	8.609,10	27.855,57	115.387,43	14.826,20	259.016,61	980,86
1908	53.592	118.265,90	349,13	10.925,58	27.312,79	110.876,55	16.310,60	256.378,63	978,36
1909	53.727	119.113,95	387,80	10.115,71	31.428,14	126.935,71	15.890,92	272.056,29	1.111,83
1910	56.193	126.119,88		11.940,31	35.412,04	140.177,48	17.125,25	295.362,92	815,81
1911	54.918	122.885,04		11.829,59	34.886,73	136.630,34	14.044,87	285.389,84	803,71
1912	54.433	120.105,01		11.772,02	32.354,51	129.065,84	12.265,22	273.208,09	745,38
1913	53.985	119.246,72		12.519,46	30.942,92	117.072,39	13.969,64	262.808,21	712,86
1914	51.658	116.799,77		10.517,61	22.873,92	93.051,12	13.455,72	233.824,22	526,96
1915	55.668	127.957,93		12.159,05	27.369,85	107.018,17	15.850,57	262.985,72	630,54
1916	63.741	136.340,82		13.133,13	32.678,17	127.241,17	18.950,07	295.665,19	752,83
1917	71.088	151.512,60		16.295,33	31.910,30	121.455,35	19.069,16	308.332,44	735,14
1918	72.106	149.275,28		22.249,99	22.343,85	112.511,59	17.657,52	301.694,38	514,75
1919	74.018	157.011,43		23.683,15	21.020,23	126.029,65	15.776,47	322.500,70	484,26
1920	72.324	156.526,36		25.817,05	17.859,57	113.077,42	14.336,74	309.757,57	411,44
1921	87.538	178.305,06		27.930,12	27.129,60	153.759,51	19.689,94	379.684,63	625,01
1922	82.377	161.430,66		26.537,99	31.644,27	180.299,54	21.511,02	389.779,21	729,01
1923	83.406	164.439,59	1.203,65	24.847,26	29.095,28	173.578,65	18.476,77	381.342,27	1.873,94
1924	80.940	156.163,15	1.122,39	24.111,10	30.656,27	188.523,56	17.250,17	386.047,98	1.828,64
1925	78.293	145.779,63	1.106,79	23.949,43	26.934,83	190.223,54	22.151,46	382.104,06	1.727,31
1926	71.511	144.619,43		26.962,56		186.899,46	24.329,43	382.810,88	
1927	67.767	143.230,54		26.122,17		173.948,19	21.491,59	364.792,49	
1928	70.485	151.175,59		24.505,75		143.268,32	21.355,25	340.304,91	
1929	60.097	133.199,87		22.280,50		181.711,43	23.279,12	360.470,92	
1930*									
*	50.532	104.322,44		18.155,08		151.850,20	23.351,06	297.678,78	
1931								305.698,68	
1932								303.827,51	
1933								315.442,41	
1934								313.055,78	
1935								239.961,18	
1936								212.529,82	
1937								302.487,47	
1938								431.673,23	
1939								445.973,03	

Fuente: Memorias de la compañía. Los datos de 1931-1939 proceden de la Memoria de la Compañía de F. C. de Castilla y Española de F. C. Secundarios del ejercicio de 1939. Estos últimos podrían completarse, pero ni siquiera en el original coinciden los datos de los cuadros entre sí por lo que se ha optado por incluir sólo ingresos y costes de la explotación. Los datos de 1884 a 1900 de Barrios Rubio (1997), p. 177 (no se indica fuente en el original).

Las casillas en blanco obedecen a falta de información.

*Incluye lo que denominan Productos eventuales (ingresos por Correo,...) y Transbordos (desde Norte a ellos).

** El 7 de octubre de 1930 se dispuso la incautación por el Estado de la línea. Los datos reflejan resultados obtenidos hasta 31 de octubre.

CUADRO 3. COSTES de la EXPLOTACIÓN. VALLADOLID-RIOSECO

AÑOS	TOTAL COSTES. PTS	PRODUCTOS NETOS. PTS	CARGAS FINANCIERAS. PTS	IMPUESTOS. PTS	PRODUCTOS LÍQUIDOS. PTS	COEFICIENTE DE EXPLOTACIÓN %	DIVIDENDOS POR ACCIÓN. PTS	DIVIDENDOS POR ACCIÓN. %
1884	38.770	1.807				95,55		
1885	143.203	-20.029				116,26		
1886	141.747	20.251				87,50		
1887	140.116	22.493				86,17		
1888	135.298	18.029				88,24		
1889	139.390	19.845				87,54		
1890	141.297	9.459				93,73		
1891	137.869	17.968				88,47		
1892	160.080	33.093				82,87		
1893	144.627	34.711				80,64		
1894	140.275	28.171				83,28		
1895	154.972	18.808				89,18		
1896	153.838	54.053				74,00		
1897	158.192	56.124				73,81		
1898	157.315	33.925				82,26		
1899	148.089	38.968				79,17		
1900	153.556,81	60.175,01	134.512,66		-74.337,65	71,85	0	0,00
1901	164.892,90	58.928,84	134.512,66		-75.583,82	73,67	0	0,00
1902	163.447,60	66.045,76	25.000,00		41.045,76	71,22	0	0,00
1903	173.227,32	84.538,01	50.000,00		34.538,01	67,20	0	0,00
1904	168.033,29	73.286,76	50.000,00		23.286,76	69,63	0	0,00
1905	169.935,71	61.329,63	58.287,50		3.042,13	73,48	0	0,00
1906	177.594,18	80.289,69	57.862,50		22.427,19	68,87	4	0,80
1907	176.086,30	82.930,31	57.925,00		25.005,31	67,98	4	0,80
1908	169.750,53	86.628,10	57.862,50		28.665,60	66,21	4	0,80
1909	174.983,14	97.073,15	57.975,00	3.010,56	36.087,59	64,32	6	1,20
1910	187.389,27	107.973,65	57.962,50	3.850,85	46.160,30	63,44	7	1,40
1911	180.800,97	104.588,87	57.925,00	3.593,11	43.070,76	63,35	7	1,40
1912	168.205,53	105.002,56	57.862,50	3.629,78	43.510,28	61,57	7	1,40
1913	166.064,88	96.743,33	57.775,00	4.910,00	34.058,33	63,19	6	1,20
1914	161.977,34	71.846,88	58.150,00	1.725,80	11.971,08	69,27	0	0,00
1915	175.255,28	87.730,44	57.987,50	3.747,61	25.995,33	66,64	5	1,00
1916	208.021,42	87.643,77	57.800,00	3.760,32	26.083,45	70,36	4	0,80
1917	237.934,40	70.398,04	58.075,00	1.552,70	10.770,34	77,17	0	0,00
1918	283.476,24	18.218,14	58.300,00		-40.081,86	93,96	0	0,00
1919	278.670,35	43.830,35	57.987,50		-14.157,15	86,41	0	0,00
1920	342.222,37	-32.464,80			-32.464,80	110,48	0	0,00
1921	359.174,18	20.510,45			0,00	94,60	0	0,00
1922	345.948,31	43.830,90			0,00	88,75	0	0,00
1923	369.717,42	11.624,85		9.375,00	2.249,85	96,95	0	0,00
1924	370.419,53	15.628,45		15.848,30	-219,85	95,95	0	0,00
1925	328.875,33	53.228,73		20.848,30	-1.992,50	86,07	0	0,00
1926	418.226,73	-35.415,85		9.348,30	-4.469,13	109,25	0	0,00
1927	451.652,16	-86.859,67		9.348,30	-34.558,47	123,81	0	0,00
1928	448.406,52	-108.101,61		9.348,30	-14.700,75	131,77	0	0,00
1929	456.544,65	-96.073,73		9.348,30	-105.422,03	126,65	0	0,00
1930*	352.246,53	-54.567,75		9.348,30	-63.916,05	118,33	0	0,00
1931	326.644,68	-20.946,00				106,85		
1932	375.375,89	-71.548,38				123,55		
1933	406.852,23	-91.409,82				128,98		
1934	400.362,48	-87.306,70				127,89		
1935	378.530,18	-138.569,00				157,75		
1936	339.490,63	-126.960,81				159,74		
1937	333.962,39	-31.474,92				110,40		
1938	349.580,89	82.092,34				80,98		
1939	384.719,98	61.253,05				86,26		

Fuente: Idénticas a las del cuadro anterior. El coeficiente de explotación, y los cálculos sobre los dividendos son de elaboración propia.

*El 7 de octubre de 1930 se dispuso la incautación por el Estado de la línea. Los datos reflejan resultados obtenidos hasta 31 de octubre.

-Los productos líquidos obtenidos desde 1902 hasta 1905 pasaron directamente a la comisión liquidadora del Banco de Cataluña. Los beneficios de 1905 pasaron a la cuenta de beneficios.

-El impuesto que pagan en 1909 es el 7,70 por 100 al Estado por el Impuesto de Utilidades de beneficios sobre las 39.098,15 en ese caso. Este impuesto estuvo entre esa cifra y el 12,60.

-1920 es el año de la suspensión de pagos.

-Desde 1921 el remanente, si lo hubiere, se destina al convenio con los acreedores, dividido en 4 grupos: amortización de obligaciones, créditos personales, créditos comunes y cupones

-Desde 1923 tuvieron que pagar un impuesto del 3 por 1000 sobre el capital, y el retraso sobre los años 1920, 1921 y 1922. Nada pudieron dedicar al convenio con los acreedores.

-En el ejercicio de 1926 recibieron ayuda de la Caja Ferroviaria, ellos estimaron que debía ascender a 51.374,58 y así lo consignaron en la Memoria, aclarando que habían recibido la cantidad de 40.295,02. En 1927 estimaban que se les adeudaba de la Caja todavía 34.385,82. Se han omitido las columnas del convenio de los acreedores, con cantidades en los años 1921, 1922 y 1925, y de la Caja Ferroviaria, 1926-1928, por razones de espacio. Los resultados de los productos líquidos contienen dichas cantidades.

Uno de los males endémicos para las compañías ferroviarias fue la elevación de los precios del combustible, principalmente durante la guerra mundial. También se quejaron de su mala calidad. El consumo se había incrementado como consecuencia de la calidad del combustible, por ese mismo motivo también las reparaciones del material motor se hicieron más frecuentes y necesarias lo que incrementó los costes de la explotación y mermó los recursos destinados a otros fines posibles. Estas dificultades, como se ha dicho, culminan en la suspensión de pagos de 1920. La comparación con respecto a los precios medios por kilogramo realizada con las dos grandes empresas ferroviarias españolas, Norte y MZA, no resulta demasiado desfavorable para esta pequeña compañía. MZA adquirió su carbón entre 1916 y 1919 respectivamente a 0,061; 0,072; 0,11 y 0,13 pesetas por kilogramo. Norte en ese ínterin a 0,051; 0,070; 0,091 y 0,10 pesetas por kilogramo. Conviene recordar que ambas podían consumir parcialmente carbones de sus minas.

CUADRO 4. CONSUMO Y COSTES DEL CARBÓN. VALLADOLID-RIOSECO

AÑOS	CONSUMO TOTAL		PRECIO MEDIO POR Kilo	KM. RECORRIDOS	CONSUMO POR KILÓMETRO	
	KILOS	PESETAS			KILOS	PTS
1916	621.241	43.308,27	0,069	94.867	6,54	0,45
1917	753.167	51.636,30	0,068	103.875	7,25	0,50
1918	847.521	89.229,31	0,150	92.733	9,13	1,37
1919	825.102	101.221,38	0,122	93.232	8,85	1,08
1920	866.215	104.897,97	0,121	72.683	11,91	1,44
1921	942.037	108.334,25	0,115	85.471	11,02	1,27
1922	964.500	80.053,50	0,083		11,06	0,91

Fuente: Memorias (1921) para los datos hasta el año 1920 y otras posteriores (1922) y (1923) para 1920-1922.

Pero, como ya ha quedado suficientemente expuesto, lo peor desde el punto de vista de los resultados y de la explotación y vida de la compañía estaba por llegar, cuando la guerra había concluido. 1920 será el año más duro para la compañía. El análisis que se hizo en la junta de accionistas de 1921 sobre ese ejercicio hacía hincapié en un primer problema: el choque de trenes que se produjo el 30 de enero de 1920 y la consecuente inutilización de dos máquinas, lo que se tradujo en quince días de suspensión de la mitad de los servicios ordinarios y en que durante mes y medio no hubiera servicio de mercancías de PV. Se añadía después el encarecimiento de las materias primas, puesto que no llegó a recuperarse el nivel de precios de preguerra. Descendió el número de viajeros y de mercancías. Ascendieron los costes de explotación debido al alza de algunos artículos, a haber pagado una importante partida de traviesas, a la ampliación del seguro sobre incendios, al aumento de la prima de seguro de accidentes de trabajo, a la compra de un motor para la toma de agua de la estación de Villanubla, al aumento de un real diario al sueldo de los 106 empleados de la compañía y al haber tomado un trabajador más en la sección de Tracción y tres en la de Talleres para dar cumplimiento a la jornada de 8 horas³⁸.

En los ejercicios de 1921, 1922 y 1925 se lograron pequeños beneficios que fueron destinados en su integridad a resarcir a los acreedores de la compañía. Fueron estos unos de los pocos años de la década en que se logró rebajar el coeficiente de explotación. Las treinta y una mil toneladas movilizadas en Pequeña Velocidad durante el ejercicio de 1922 –cuatro mil más que en el año anterior– fueron interpretadas como consecuencia de la prohibición de importar trigo extranjero. Durante los años de la Dictadura de Primo de Rivera podría decirse que el descenso en la recaudación fue una constante, con altibajos que obedecían a esas circunstancias particulares, características en esta empresa, por las que un año descendía el transporte de cereales y harinas o salvados, recuperándose en el siguiente ejercicio en el que, a su vez, lo que se reducía era el transporte de piedra y materiales de la construcción. La constante fue esa situación siempre extrema que se tradujo en resultados deficitarios desde 1924, aunque estos ya se habían conocido en 1918, 1919 y 1920 (cuadro 3). La paulatina retirada, por el R. D. de 30 de enero de 1924, de

³⁸ Memoria del ejercicio de 1920 (1921), pp. 5-6.

los recursos que el Estado concedía para incrementar los salarios de los trabajadores se hizo muy dura para la compañía, puesto que además los aumentos salariales que se habían alcanzado con los anticipos quedaron establecidos como salarios que no se podían rebajar y que otorgaban también efectos sobre los conceptos de retiro y viudedad³⁹. Cuando la compañía solicitó su incorporación al régimen del Estatuto ferroviario que se inició con el Real Decreto-Ley de 12 de julio de 1924 solicitó igualmente que, además de la cantidad que se le reconocía para el plan de obras de mejora –500.000 pesetas para la renovación de vía, que no consta que recibieran–, se le abonaran las cantidades necesarias para asumir las mejoras salariales debidas a los trabajadores. Según se les explicó a los accionistas en 1927 atendiendo a lo previsto en el Real Decreto-Ley de 12 de julio de 1924, la compañía solicitó que la Caja Ferroviaria se hiciera cargo del déficit que se había obtenido en la explotación como consecuencia de la supresión de anticipos y de la ausencia de modificación de las tarifas. En un primer momento no se obtuvo ninguna suma, pero estas llegaron por un importe de 40.295,02⁴⁰.

El contrapunto revelador lo constituyen las palabras del informe del Consejo Superior donde señalaban, a la altura de 1926, que «desde 1922 los ingresos disminuyeron a consecuencia de la competencia que desde la fecha vienen haciendo con mayor intensidad a todas las pequeñas líneas los automóviles. La de Valladolid a Rioseco, cuyo tráfico principal es el de cereales, tiene para esta mercancía una tarifa demasiado elevada y les es fácil a los vehículos ordinarios restar tráfico al ferrocarril, que por otra parte, encuentra dificultades para luchar con ellos por las deficiencias de sus servicios»⁴¹. Esas deficiencias han sido expuestas y el informe también lo había hecho algunas páginas atrás. Tras destacar los años de reparto de dividendos, el redactor del informe hacía notar que la bonanza era sólo aparente porque «durante todo ese período de explotación no se realizaron en la línea obras de mejora, limitando los gastos a los precisos para la conservación del ferrocarril, y así ha ocurrido que, cuando llegó el momento de surgir la competencia de los automóviles, no ha podido ofrecer al público más que un servicio defectuoso que ocasionaba gastos excesivos»⁴². Como ya ha quedado expuesto esa competencia la sintieron incluso antes del automóvil y las posibilidades de enfrentarse a ella también fueron muy limitadas.

A finales del año 1927 el Estado inició los trabajos encaminados a valorar la línea por si se procedía a su rescate. El hecho obedecía a que, tras estudiar la instancia que la Compañía había dirigido al Comité Ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles solicitando su agrupación con la de Secundarios de Castilla y habiendo fracasado esta, el Comité se vio obligado a intervenir por la situación de la Compañía. Pero los trámites resultaron lentos pues aunque en 1928 se había acordado la valoración pericial, no será hasta finales de 1930, el 7 de octubre, cuando se produjera la incautación de la línea por el Estado y el día 31 de ese mismo mes se hizo entrega de la concesión con el Inventario⁴³.

Las Memorias incluían también un Balance al final de muy escueta información y confuso en la adjudicación de algunas partidas. En los primeros años las partidas del activo y del pasivo se reducen a cinco y dos cuentas respectivamente, con el tiempo se ampliaron mínimamente. Con estas salvedades se muestra el gráfico siguiente que representa tres relaciones: el grado de autonomía, es decir, el cociente de los fondos propios en el total del activo; la relación entre

³⁹ La Compañía estimaba que, como consecuencia de la supresión del anticipo, el incremento de los costes del año 1926, que ascendió a 59.542,88 pesetas más que en 1925, se debió mayoritariamente a las 51.830,95 pesetas que la empresa debió abonar a los trabajadores desde julio a diciembre y que había dejado de abonarse con cargo a dicho anticipo. Así al menos se informó a los accionistas en la Memoria del ejercicio de 1926 (1927), p. 7.

⁴⁰ Es preciso señalar, aunque no pueda ser desarrollado en este trabajo, que en las Memorias de la Caja Ferroviaria, no figura ninguna cantidad entregada a esta compañía. Como se ve en el cuadro 3 por dos veces más, años 1927 y 1928, las Memorias dejan constancia de sumas percibidas de la Caja Ferroviaria que, como se ha indicado, no tienen reflejo en las Memorias de este organismo.

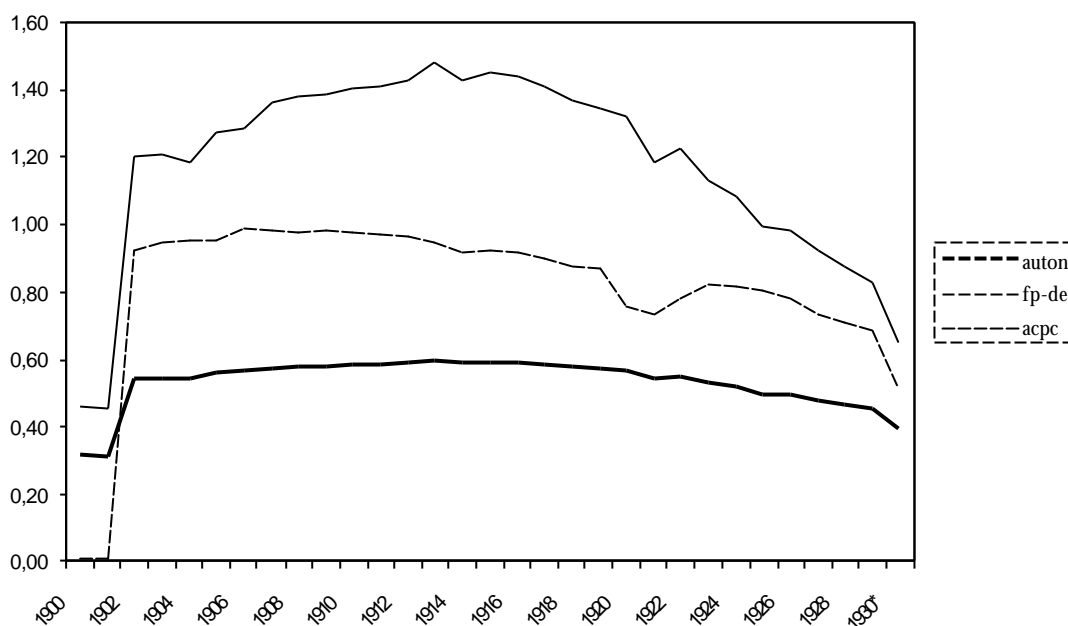
⁴¹ Propuesta de rescate de la línea de Valladolid-Medina de Rioseco ... (1927), p. 7.

⁴² Propuesta de rescate de la línea de Valladolid-Medina de Rioseco ... (1927), p. 2.

⁴³ Se fijó el valor de la línea con su material fijo y móvil, terrenos e instalaciones en 544.494,40 pesetas más 78.065,57 pesetas por los efectos existentes en el almacén. Cfr. Memoria del ejercicio de 1930 (1931), pp. 3-4.

activo circulante y pasivo circulante –compuesta por el cociente de Caja y títulos del activo y la deuda a corto del pasivo– y el cociente entre los fondos propios y el total de la deuda de la compañía.

GRÁFICO 1. SITUACIÓN DE LA COMPAÑÍA SEGÚN BALANCES



El gráfico muestra un deterioro en el tiempo, que se acentúa a partir de 1920 tal y como se ha aclarado tras el estudio de la actividad de la Compañía, de la liquidez –equilibrio de corto plazo– y de la solvencia –equilibrio de largo plazo–. El hecho que más llama la atención en el gráfico es el salto que se observa en los tres casos entre 1901 y 1902 y que obedece a la enajenación de inmovilizado material. Con cargo a esa venta se fue amortizando la deuda con los acreedores, en concreto con la casa constructora, el Banco de Cataluña y se dio garantía a la emisión de obligaciones que hizo la compañía. Las distorsiones del año 30 se derivan del rescate de las concesiones por el Estado, puesto que la compañía incluyó en el activo de ese año el valor del rescate de la línea.

En el informe citado en otras ocasiones que realizase el Comité ejecutivo del Consejo Superior en 1927, se hacía referencia a muchos aspectos de interés. Además de las deudas que la compañía tenía con sus obligacionistas y proveedores (principalmente carbón con la Sociedad Hullera Española e Impresos con Auber y Pla) adeudaba una pequeña cantidad de un préstamo que le había hecho la Compañía de Ferrocarril de Olot a Gerona en 1920, de manifiestas concomitancias en los componentes del Consejo, y otra suma de unas 200.000 pesetas que se correspondía con unos pagarés de la Compañía emitidos a favor de seis consejeros por los anticipos que estos habían realizado a la empresa; prueba de las dificultades para encontrar financiación de esta sociedad. Como se reconocía en dicho informe, cuando se suprimieran los anticipos del Estado, lo que ocurrió entre 1926 y 1927, que la compañía utilizaba para pagar a los trabajadores, la situación de la Compañía se haría desesperada pues de ellos vivía exclusivamente⁴⁴.

Si para la Compañía era urgente poner punto final a esta situación, también lo era para el Estado reorganizar la explotación sobre otras bases, puesto que los auxilios se entregaban a fondo perdido ante la imposibilidad de la Compañía para reintegrarlos. Esperaban que esas nuevas bases permitieran una reducción de los costes que no podía realizar la empresa concesionaria. El Comité esperaba que en la nueva organización que propiciaría el rescate y se continuaría con la agrupación con la Compañía de Secundarios de Castilla podrían utilizarse otro tipo de

⁴⁴ Propuesta de rescate de la línea de Valladolid-Medina de Rioseco ... (1927), p. 8.

locomotoras de menor consumo de combustible, lo que a su vez requeriría de refuerzo de la vía y nuevo material móvil, algo fuera del alcance de la Compañía de Valladolid-Rioseco y parcialmente fuera de la de Secundarios, sería la Caja Ferroviaria quien asumiría algunos de los nuevos costes. Hay que tener presente que la fecha en que se elaboró este informe era la época de “euforia” de las posibilidades ilimitadas de recursos y proyectos realizables a partir de los fondos de la misma: el problema lo heredaría la Segunda República, tanto para el Ministerio de Obras Públicas, como para el de Hacienda y la propia estabilidad de los gobiernos. Se preveían otros ahorros de la agrupación en el recorte de costes salariales, quizá el punto más débil en la argumentación y estudio del Comité, sin ningún argumento y sólo con intuiciones de que podía reducirse en determinados servicios el número de trabajadores necesarios se señalaba: «se comprende que mediante la agrupación ha de ser fácil establecer el equilibrio entre los ingresos y los gastos»⁴⁵.

La Compañía de Secundarios de Castilla recibiría la línea sin cargas y podría, según el Comité realizar una explotación normal con el material ya disponible, añadiendo a su red una línea que daba alcance al mercado de Valladolid. Nada se decía de la línea de Norte que unía Palencia y Valladolid en menos kilómetros y ancho ibérico. En definitiva que todo eran ventajas para todos los sujetos participantes en el negocio: el Estado, la compañía que era deficitaria y la compañía receptora, lo que convertía el caso como «de aplicación de lo dispuesto en el artículo 7º del Real Decreto-Ley de 8 de agosto de 1926, que hace preceptiva la incorporación a otras redes, voluntariamente o por rescate, de las líneas que aun con auxilios del Estado, resulten con insuficiencia de productos netos»⁴⁶.

Pero el optimismo desde el que se habían analizado las ventajas de la incautación y agrupación con los Secundarios por parte del Comité pronto se rebeló insuficiente herramienta para que el material de explotación de esta circulara por la línea recién asumida. Las causas de estas dificultades se encontraron principalmente en algunas de las curvas del trazado urbano, entre Campo de Béjar y San Bartolomé, en andenes demasiado elevados en las estaciones y en algunos de los muelles que resultaron estrechos para el material de Secundarios. Todos estos problemas tuvieron la ventaja de convertir en imprescindible la renovación de la infraestructura de la línea para que el material de Secundarios fuera útil⁴⁷. Pero se esfumaban algunas de las ventajas previstas para ahorrar costes y equilibrar las cuentas de ingresos y gastos. Es de suponer que este hecho retrasó la agrupación de las dos empresas que no se realizó, a pesar de que el rescate se había producido en octubre de 1930, hasta el primero de marzo de 1934.

3.2 La Compañía de los Ferrocarriles de Castilla y Española de los Ferrocarriles Secundarios

⁴⁵ Propuesta de rescate de la línea de Valladolid-Medina de Rioseco ... (1927), pp. 9-10.

⁴⁶ Propuesta de rescate de la línea de Valladolid-Medina de Rioseco ... (1927), p. 10.

⁴⁷ Barrios (1997), pp. 40-41.

CUADRO 5. INGRESOS de la EXPLOTACIÓN. FERROCARRILES DE CASTILLA

AÑOS	Nº VIAJEROS	PRODUCTO PTS	MERCANCIAS			P. BRUTO PTS	
			MERCANCIAS GV Nº TONELADAS	GV PRODUCTO. PTS	MERCANCIAS PV Nº TONELADAS		MERCANCIAS PV PRODUCTO. PTS
1912							
1913						191.348,65	
1914							
1915							
1916							
1917							
1918							
1919							
1920							
1921							
1922							
1923							
1924							
1925							
1926							
1927							
1928							
1929							
1930	97.813	201.545,33	2.156,85	70.870,90	83.748,95	490.873,87	763.290,10
1931	90.196	187.588,77	1.995,09	67.370,69	72.790,78	472.242,06	727.201,52
1932							
1933	86.572	168.080,64	1.797,75	60.890,60	60.685,93	495.107,04	724.078,28
1934	92.089	163.967,74	1.963,25	59.879,07	71.480,52	514.243,44	738.090,25
1935							
1936							
1937							
1938							
1939	230.535	334.034,33	4.783,19	107.404,07	69.261,24	512.502,48	953.940,88

Fuente: Memorias de la Compañía.

No desglosaban entre ingresos de PV y varios, se incluyen aquí en PV

En ocasiones no coinciden las cantidades, por los mismos conceptos, recogidas en diversos cuadros.

CUADRO 6. COSTES de la EXPLOTACIÓN. FERROCARRILES DE CASTILLA

AÑOS	TOTAL COSTES. PTS	PRODUCTOS NETOS. PTS	COEFICIENTE DE EXPLOTACIÓN %
1912			
1913	221.883,30	-30.534,65	115,96
1914			
1915			
1916			
1917			
1918			
1919			
1920			
1921			
1922			
1923			
1924			
1925			
1926			
1927			
1928			
1929	1.058.398,79		
1930	1.035.569,38	-272.279,28	135,67
1931	1.049.733,50	-322.531,98	144,35
1932	1.069.127,14		
1933	1.081.605,81	-357.527,53	149,38
1934	1.082.871,73	-344.781,48	146,71
1935	1.040.817,83		
1936	917.634,68		
1937	876.065,67		
1938	945.128,86		
1939	1.045.523,18	-91.582,30	109,60

Fuente: Memorias de la Compañía.

1912 no fue año completo de explotación. 1913 se explotaban dos líneas: Palencia-Villalón y Medina de Rioseco-Villada

En septiembre de 1934 el Estado salió en su socorro haciéndose cargo de los compromisos de la empresa con los obligacionistas a los que previamente se les hizo aceptar una renuncia de una parte de sus intereses que pasaron así del 4 por 100 al 3 por 100, supuso un importante alivio pues, como reconocían, «de esta suerte hemos desligado completamente a los obligacionistas, de los resultados de nuestras explotaciones»⁴⁸.

4. EVOLUCIÓN DE LOS FACTORES PRODUCTIVOS DE LAS COMPAÑÍAS

4.1 La Compañía del Ferrocarril Económico de Valladolid a Medina de Rioseco

Las cuestiones que deben ser abordadas bajo este epígrafe –líneas, trabajadores, material móvil– se encuentran muy bien tratadas en los capítulos correspondientes del libro escrito por Barrios Rubio. De modo marginal han sido referidos también algunos aspectos en epígrafes anteriores.

4.1.A Líneas

Esta compañía explotaba una sola línea, la que unía Valladolid con Medina de Rioseco. Contaba con dos estaciones en Valladolid: Campo de Béjar y San Bartolomé y, tras la agrupación de

⁴⁸ Memoria del ejercicio de 1934 (1935), pp. 6-7.

líneas con los Secundarios, dos estaciones en Medina de Rioseco. A lo largo de su recorrido hacia Rioseco se encontraban estaciones o apeaderos en las siguientes poblaciones: Zaratán, Villanubla, Las Canteras de Villanubla, Torozos, La Mudarra, Coruñeses, Valverde y Rioseco, que completaban los 44,061 kilómetros referidos.

Como se vio el primer trazado iba a ser destinado a la tracción animal, motivo por el que su recorrido aprovechaba en muchas ocasiones la explanación ya existente en la carretera de Adanero a Gijón. El cambio de tracción también motivó cambios en el trazado. En el cuadro 7 se percibe con claridad que las estaciones cabecera se encuentran a más baja altitud, en valles, lo que implicaba salvar importantes pendientes en cualquiera de las direcciones del viaje para superar el páramo, haciéndose necesarias importantes obras⁴⁹.

CUADRO 7. ESTACIONES VALLADOLID-RIOSECO

NOMBRE	KM.	ALTITUD	CATEGORÍA
Campo de Béjar	0,0	691,47	Estación de 1ª
San Bartolomé	2,852	689,87	Estación de 2ª
Zaratán	7,292	759,60	Estación de 3ª
Villanubla	14,227	844,92	Estación de 3ª
Canteras	17,000	846,34	Apartadero-Cargadero
Torozos	21,943	848,50	Apeadero
La Mudarra	27,732	848,83	Estación de 2ª
Coruñeses	34,161	848,50	Apeadero
Valverde de Campos	39,154	744,28	Estación de 3ª
Medina de Rioseco	44,061	735,29	Estación de 1ª

Fuente: Barrios (1997), p. 71.

La construcción de esta línea sí escatimó en medios, lo que unido a las dificultades orográficas referidas y a las derivadas de la obtención de los recursos suficientes con que llevar a cabo las obras, explica las malas condiciones de la infraestructura: los radios de las curvas eran bastante pequeños y, especialmente, en el recorrido urbano por Valladolid, en donde se encontraban tres curvas de 60, 80 y 75 metros de radio que provocaron algunos descarrilamientos⁵⁰. El carril era de acero, de 19,7 Kg. por metro lineal, pudiendo calificarse de ligero, lo que condicionará el material utilizado en la explotación, hasta su agrupación con Secundarios⁵¹.

4.1.B Trabajadores

Elemento fundamental en la explotación: el trabajo. Sin embargo los datos disponibles resultan muy insuficientes para abordar un estudio pormenorizado. Nada se sabe, por ejemplo, acerca de sus salarios. El esfuerzo de Barrios es encomiable⁵². No hay datos para conocer el número de trabajadores en la explotación de los primeros años de la línea. El cuadro siguiente recoge las cifras disponibles. Se aprecian múltiples oscilaciones y los incrementos de los años veinte derivados de la imposición de la jornada de ocho horas, del año 1919, a la que, como se puede apreciar la empresa se resistió por algún tiempo.

⁴⁹ Desde Valladolid la rampa de ascensión al páramo se prolongaba durante 8 kilómetros con una pendiente media de 18 milésimas y máxima de 32 en 450 metros. El descenso a Medina duraba 10 kilómetros, con 18 milésimas de pendiente media y 27 de máxima en 400 metros. Barrios (1997), p. 57. Respecto a las obras de fábrica Barrios (1997), pp. 58-61 y 168, habla de 55, la mayor parte tajeas y caños de pequeñas dimensiones, dos pontones de fábrica, uno de hierro y un paso superior. Barrios localiza asimismo 29 pasos a nivel, 8 con guarda.

⁵⁰ Barrios (1997), pp. 42-43.

⁵¹ Barrios (1997), p. 64.

⁵² Barrios (1997), pp. 100-105. Ha tratado de recomponer el número de trabajadores de la empresa en todos los niveles. En algunos puestos hasta aporta los nombres de los empleados.

CUADRO 8. TRABAJADORES DEL FERROCARRIL ECONÓMICO DE VALLADOLID A

MEDINA DE RIOSECO					
<u>Año</u>	<u>Empleados</u>	<u>Año</u>	<u>Empleados</u>	<u>Año</u>	<u>Empleados</u>
1884		1900	93	1916	103
1885		1901	93	1917	103
1886		1902	93	1918	103
1887		1903	96	1919	103
1888		1904	98	1920	106
1889		1905	98	1921	106
1890		1906	98	1922	110
1891		1907	98	1923	117
1892		1908	98	1924	117
1893		1909	98	1925	127
1894		1910	98	1926	127
1895	95	1911	98	1927	127
1896	95	1912	106	1928	127
1897	95	1913	104	1929	127
1898	95	1914	103	1930	127
1899	93	1915	101		

Fuente: Barrios (1997), p. 101. Se han corregido las cifras del cuadro original de 1923 y 1924 puesto que en una relación pormenorizada de trabajadores clasificados por oficios que aporta el propio Barrios en pp. 100-101, se alcanzan las 117 personas, por los 114 que aparecen en el cuadro original.

Es un hecho destacable el bajo número de trabajadores por kilómetro de explotación, siempre estuvo entre los 2,11 y los 2,89 trabajadores por kilómetro. Quizá la comparación resulte poco oportuna, pero cuando la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España, en 1918, contaba con 8,54 trabajadores por kilómetro y la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, en 1917, estaba en 6,19, esta compañía disponía de 2,34 trabajadores por kilómetro. En 1930 las dos grandes habían llegado respectivamente a 10,87 y 8,74, mientras la Valladolid-Rioseco estaba en 2,89 trabajadores por kilómetro⁵³. Quizá puede aportar alguna luz sobre estas diferencias el cuadro 9 en el que es fácil deducir que el personal de la compañía se multiplicó en sus tareas. Es fácil imaginar a los jefes de estación realizando todo tipo de trabajos en sus estaciones. Más difícil es imaginar lo que ocurriría si uno de los maquinistas o fogoneros de la compañía en ese año se ponía enfermo puesto que siete eran también las locomotoras en activo con que contaba la compañía. Cierto es que esta prestaba a diario, en condiciones normales, cuatro servicios regulares⁵⁴, dos en cada sentido. Todo conduce a pensar que la plantilla era la mínima posible lo que contribuiría a explicar también el mal funcionamiento e irregularidad de los tráficos, quejas constantes de los usuarios de esta línea. Los servicios más dotados eran los de la explotación de trenes y de estaciones. En términos porcentuales parece excesivo el peso de la Dirección General, en MZA por ejemplo este sector de la empresa representaba el 0,22 por 100 del total de los trabajadores⁵⁵.

⁵³ El porcentaje de incremento en las tres empresas entre 1917 y 1930 es del 27,28 por 100, 41,19 por 100 y 23,5 por 100. En este sentido, que cabría interpretar como el incremento debido a la aplicación paulatina de la jornada de ocho horas, el equilibrio habría sido mayor, salvo en MZA.

⁵⁴ Barrios (1997), p. 95. Además de los trenes regulares existían los llamados trenes cortos de mercancías entre Valladolid y Villanubla y entre Rioseco y Coruñeses. Servían para elevar desde los dos valles respectivos hasta el páramo de Torozos, grupos de vagones de mercancías que luego se añadían a los trenes regulares para continuar viaje hacia el otro punto del valle. Siguiendo a Barrios puede añadirse que, por término medio, estos trenes cortos viajaban dos veces por semana desde Valladolid a Villanubla y tres desde Rioseco a Coruñeses. ¿Era más lo que salía de Rioseco que lo que entraba?

⁵⁵ Para los aspectos en que se ha optado por la comparación con otras empresas, cfr. Ortúñez (1999).

CUADRO 9. PERSONAL DE VALLADOLID-RIOSECO CLASIFICADO POR SERVICIOS.

1923		
SERVICIOS	NÚMERO DE AGENTES	% POR SERVICIOS
Director general	1	0,85
Secretario general	1	0,85
Jefe de negociado	1	0,85
Jefes de oficina	2	1,71
Oficiales administrativos	9	7,69
Auxiliares	5	4,27
Limpiadoras	2	1,71
<i>Dirección General</i>	21	17,95
Inspector de movimiento	1	0,85
Jefes de estación de primera	2	1,71
Jefes de estación de segunda	2	1,71
Jefes de estación de tercera	3	2,56
Guardagujas	7	5,98
Serenos	3	2,56
Mozos de almacén	2	1,71
Factores autorizados (Reemplazan a los jefes de estación)	2	1,71
Factores fijos	5	4,27
Meritorios sin sueldo	4	3,42
<i>Explotación de estaciones</i>	31	26,50
Maquinistas	7	5,98
Fogoneros	7	5,98
Encendedores	2	1,71
Jefes de tren (Realizan funciones de interventores)	5	4,27
Guardafrenos (dos de ellos realizan funciones de interventores)	6	5,13
<i>Explotación de trenes (Material y Tracción)</i>	27	23,08
Jefe de taller	1	0,85
Contraamaestre	1	0,85
Jefes de equipo	2	1,71
Oficiales de oficio (distintas especialidades)	8	6,84
Ayudantes de oficio	3	2,56
Peones	2	1,71
<i>Talleres</i>	17	14,53
Sobrestante	1	0,85
Capataces de Vía y Obras	4	3,42
Obreros de primera	4	3,42
Obreros de segunda	8	6,84
Albañiles	2	1,71
Peones	2	1,71
<i>Vía y Obras</i>	21	17,95
TOTAL EN EXPLOTACIÓN	117	100

Fuente: Barrios (1997), pp. 100-101 y elaboración propia

Esta reducida plantilla y la escasez de trabajadores para desempeñar el trabajo se pondrían de manifiesto documentalmente cuando, a instancias del vicepresidente del Consejo Superior de Ferrocarriles, contestaron sobre la aplicación de la jornada de ocho horas en la compañía. Se establecía en la respuesta el personal asignado a cada estación de la línea y se exponía el horario laboral de cada uno, distinguiéndose las horas de servicio total, de trabajo activo, de presencia y el total de trabajo computable. Se establecía además el tipo de trabajo que había de realizar cada uno de los trabajadores. Es documentación que requeriría de un estudio mucho más pormenorizado para el que no hay espacio en estas páginas. En el cuadro siguiente se incluye al

menos el personal disponible en cada estación en 1925. A tenor de los resultados, se está hablando de 38 trabajadores relacionados con la explotación de estaciones, la jornada de ocho horas habría supuesto sobre la anterior relación un incremento de siete personas. Además este cuadro refuerza esa idea de la parquedad del servicio y explica las quejas de los usuarios.

CUADRO 10. JORNADA DE 8 HORAS EN EXPLOTACIÓN DE ESTACIONES

	Campo de Béjar	San Bartolomé	Zaratán	Villanubla	La Mudarra	Valverde	Rioseco
Personal superior							
Jefe	1	1	1	1	1	1*	1
Factores	3	2					4
Personal subalterno							
Mozos	5	1	1	1	1		4
Guarda agujas	2	1					2
Vigilantes	2	1					1
TOTAL	13	6	2	2	2	1	12

* Se aclara que el jefe ejecuta el trabajo adscrito al personal subalterno por carecer de mozo.

Fuente: Expediente sobre jornada de ocho horas. Consejo Superior de Ferrocarriles, 6 de julio de 1925.

4.1.C Material Motor y Móvil

Tal y como se organizaba la explotación, si se atiende a los horarios, hubiera sido posible realizar todos los tráficos con una sola locomotora, evidentemente si se obviaran las necesarias reparaciones y tiempos requeridos por el mantenimiento⁵⁶.

La explotación se inició con 6 locomotoras sobre las 10 previstas en el proyecto inicial. La compañía llegó a tener un máximo de 9 locomotoras al mismo tiempo, dos procedentes de la Olot-Gerona. Las seis primeras eran inglesas⁵⁷, en 1910 se compraron otras dos de origen belga⁵⁸ y las que se alquilaron en 1920 eran también belgas. Todo el material motor era de dimensiones reducidas y no excesivo peso en servicio. El paulatino descuido del material motor fue claro reflejo de las dificultades económicas de la empresa. Fue sobre todo desde 1910, con la llegada de “las belgas”, y a partir de 1920 y hasta 1935, cuando el estado de conservación de las locomotoras sufrió más deterioro. En 1931 y 1934 se utilizaron seis locomotoras y dos tan sólo en 1939⁵⁹.

A partir del rescate y explotación por Secundarios quedaron en la explotación 5 de las seis primeras locomotoras, lo que resultaba insuficiente. En primer término se trató de aprovechar algunas máquinas procedentes de Secundarios y construidas por La Maquinista Terrestre y Marítima, que tuvieron problemas en las curvas de radio reducido de esta línea, no llegaron a circular en el tramo urbano. Para este tramo se utilizó una máquina alquilada a la Sociedad Anónima Minas de Cala (Sevilla).

El material móvil que utilizó la compañía queda resumido en el cuadro 11. Todo el era de dos ejes y dimensiones reducidas. Hasta 1922 el único material móvil de viajeros fueron los 10 coches que suministrara la MAG en 1884. Esos 10 coches sumaban un total de 132 plazas de

⁵⁶ Barrios (1997), p. 98. Material motor y remolcado recogen algunas de las mejores páginas del libro de Barrios (1997), pp. 106-131, a su lectura remitimos al lector interesado, pues no es posible en espacio reducido igualar esas páginas. Se entiende que las líneas superiores referidas a este aspecto proceden de Barrios.

⁵⁷ De Sharp Stewart & C^o de Manchester. Con dos ejes acoplados se inscribían sin problemas en las curvas de radios pequeños como los descritos anteriormente.

⁵⁸ De Saint Leonard de Lieja, con tres ejes acoplados lo que les capacitaba para una mayor velocidad y potencia de arrastre, además de un mayor consumo de carbón. En 1930 fueron vendidas por el Estado a la Compañía de la Robla.

⁵⁹ Datos procedentes de las Memorias correspondientes de Ferrocarriles de Castilla.

viajeros disponibles. De los 22 coches totales sólo 2 eran de 1ª clase y habían sido abastecidos en 1884, después no se volvió a adquirir ninguno de esta categoría.

CUADRO 11. MATERIAL MÓVIL Y SUS FABRICANTES

FABRICANTE	COCHES	FURGONES	VAGONES	TOTAL
M.A.G.*	10	6	89 (-6)	105 (-6)
S.E.C.M.**			8	8
La Material	6			6
Gabilondo			6	6
Santamarina			8	8
El Charro	6			6
TOTAL	22	6	105	133

Fuente: Barrios (1997), p. 123.

* Maschinenbau Actien Gesellschaft (Nüremberg).

** Sociedad Española de Construcciones Metálicas.

El Charro rectificó 6 vagones de M.A.G. en 6 coches para viajeros

Los tres cuadros siguientes resultan muy significativos por muchos motivos, pero podría resaltarse la escasa movilidad de las cifras del material que presenta la Valladolid-Rioseco, la prueba más evidente de que ni se amortizó, ni se renovó, cabrían otras muchas consideraciones, dudo de que, metodológicamente, resulte correcto comparar situaciones tan diferentes.

CUADRO 12. COMPARACIÓN LOCOMOTORAS POR KILÓMETRO

AÑOS	NORTE	MZA	N/Km.	MZA/Km.	FEVR	FEVR/KM
1914	890	869	0,241	0,237	7	0,15
1917	904	879	0,245	0,239	7	0,15
1919	929	879	0,252	0,239	7	0,15

Fuente: Para los cuadros 12, 13 y 14 los datos de FEVR del texto y Norte y MZA Ortúñez (1999).

CUADRO 13. COMPARACIÓN COCHES POR KILÓMETRO

AÑOS	NORTE	MZA	N/Km.	MZA/Km.	FEVR	FEVR/KM
1914	2.044	1.733	0,555	0,472	10	0,22
1917	1.960	1.644	0,532	0,448	10	0,22
1919	1.961	1.595	0,532	0,435	10	0,22

CUADRO 14. COMPARACIÓN FURGONES Y VAGONES POR KILÓMETRO

AÑOS	NORTE	MZA	N/Km.	MZA/Km.	FEVR	FEVR/KM
1914	20.814	20.457	5,654	5,583	103	2,34
1917	20.593	21.006	5,594	5,733	103	2,34
1919	21.880	21.229	5,944	5,793	103	2,34

4.2 La Compañía de los Ferrocarriles de Castilla y Española de los Ferrocarriles Secundarios

4.2.C Material Motor y Móvil

CUADRO 15. RELACIÓN DE MATERIAL SECUNDARIOS 1931

MATERIAL	Nº	KM.
Locomotoras	13	0,07 1
Coches mixtos de 1ª y 2ª clase	23	0,12 6
Coches de 2ª clase	15	0,08 2
Furgones	14	0,07 7
Vagones cubiertos	85	0,46 5
Vagones bordes altos	75	0,41 0
Plataformas	55	0,30 1

Fuente: Memoria (1932) y elaboración propia considerando 182,7833 km. de explotación de la compañía. Contaba el mismo número de material en 1934.

Agrupando este material del mismo modo que en el cuadro de Valladolid-Rioseco para poder efectuar nuevas comparaciones se elabora el cuadro siguiente:

CUADRO 16. 1931 MATERIAL EN SECUNDARIOS Y EN V-R

MATERIAL	Secundarios	KM.	V-R	KM.
Locomotoras	13	0,071	9	0,204
Coches	38	0,208	22	0,499
Furgones	14	0,077	6	0,136
Vagones	215	1,176	105	2,383

Es muy chocante que en la Memoria del ejercicio de 1939 el material fuera el mismo, no se había perdido nada, e incluso se habían incorporado tres Automotores y un coche ligero “Chenard & Walker”.

4. APOORTE DE ESTOS FERROCARRILES AL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA REGIÓN.

Y este último apartado deberá analizar la contribución de estas líneas al desarrollo económico y social de la región.

FERROCARRILES SECUNDARIOS

El año 1912 comenzó la explotación de la línea de Medina de Rioseco-Villada: «las deficiencias de sus servicios y los elevados precios de los transportes de viajeros y mercancías no han permitido el desarrollo de la producción en los pueblos situados en su trayecto, pues en la mayoría de los casos resulta más económico el transporte por carros que el del aludido ferrocarril» (Memoria de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid, 1913) ref. de Garabito p. 86. También el presidente de la Cámara expresó sus quejas al Ingeniero-Jefe de esta explotación por el mal servicio que prestaba la estación: malos accesos, dificultades para la carga y descarga

Bibliografía

- Álvarez Martín, Monserrat (1999): «Una aproximación a la industria fabril de Valladolid durante el “primer franquismo” (1939-1959)», en VVAA (1999), pp. 1.139-1.160.
- Almuiña Fernández, Celso y otros (1985): *Valladolid en el siglo XIX*, Valladolid, Ateneo.
- Amigo Román, Pedro y Moreno Lázaro, Javier (1995): «Potencialidades y límites de la industrialización castellano-leonesa (c. 1833-1936)», en *Despoblación y colonización del valle del Duero, siglos VIII-XX*, León, Fundación Claudio Sánchez-Albornoz, pp. 119-159.
- Amigo Román, Pedro (1999): «La energía en la historia industrial de Valladolid (c. 1840-c. 1990): una panorámica general», en VVAA (1999), pp. 991-999.
- Bahamonde, Ángel y Otero Luis Enrique (eds.) (1989): *La sociedad madrileña durante la Restauración. 1876-1931*, Volumen I, Madrid, Comunidad de Madrid.
- Barquín, Rafael (1997): «Transporte y precio del trigo en el siglo XIX: creación y reordenación de un mercado nacional», en *Revista de Historia Económica*, nº 1, pp. 17-48.
- Barrios Rubio, Salvador (1997): *El ferrocarril económico de Valladolid a Medina de Rioseco (1884-1935)*, Valladolid, Diputación Provincial de Valladolid.
- Carasa Soto, Pedro (1985): «El crédito y las finanzas en la segunda mitad del siglo XIX», en Almuiña y otros, pp. 351-376
- Carasa Soto, Pedro (dir.) (2003): *La ciudad y el tren. Talleres y ferroviarios en Valladolid (1856-1936)*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid.
- Comín, Francisco; Martín Aceña, Pablo; Muñoz, Miguel y Vidal, Javier (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, 2 Vols., Madrid, Anaya y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Comín, Francisco (2002): «El período de entreguerras (1914-1936)», en Comín, Hernández y Llopis (eds.), pp. 285-329.
- Comín, Francisco; Hernández, Mauro y Llopis, Enrique (eds.): *Historia Económica de España. Siglos X-XX*, Barcelona, Crítica.
- Cossío, Francisco de (1922): *Guía de Valladolid y provincia*, Edición facsímil, Valladolid, Grupo Pinciano.
- Dirección General de Industria (1943): *Momento actual de la industria en España. 1943. Provincias de Salamanca, Valladolid y León*, Publicaciones del Consejo de Industria.
- Documentos originales de la Compañía de Ferrocarriles de MZA (1897), Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.
- Garabito Gregorio, Godofredo (1988): *El ferrocarril de Valladolid a Medina de Rioseco «Tren burra»*, Valladolid, Cámara Oficial de Comercio e Industria.
- García Fernández, Jesús (1974): *Crecimiento y estructura urbana de Valladolid*, Barcelona, Los Libros de la Frontera.
- Germán, Luis; Llopis, Enrique; Maluquer de Motes, Jordi y Zapata, Santiago (eds.) (2001): *Historia Económica regional de España*, Barcelona, Crítica.
- Gómez Mendoza, Antonio (1984): *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913). Vol. I: Cereales, harinas y vinos*, Madrid, Banco de España.
- Gómez Mendoza, Antonio (1985): *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913). Vol. II: Manufacturas textiles, materias textiles, minerales, combustibles y metales*, Madrid, Banco de España.

- Gómez Mendoza, Antonio (1989a): *Ferrocarril, Industria y Mercado en la modernización de España*, Madrid, Espasa Calpe.
- Gómez Mendoza, Antonio (1989b): «Ferrocarril, abastecimientos y mercado nacional: Madrid, 1875-1931», en Bahamonde y Otero (eds.), pp. 351-375.
- Gómez Mendoza, Antonio (1990): «De la harina al automóvil: un siglo de cambio económico en Castilla y León», en Nadal y Carreras, pp. 159-184.
- Gómez Mendoza, Antonio (1997): «Transportes», en *Historia de España. Ramón Menéndez Pidal*, vol. XXXIII, pp.467-515.
- Jiménez García, Margarita (1992): *La evolución urbana de Valladolid en relación con el ferrocarril*, Valladolid, Ámbito.
- Malmierca, Juan J. y González, José L. (2003): «Vida laboral de los ferroviarios de Norte», en Carasa (dir.), pp. 143-169.
- Maluquer de Motes, Jordi (2002): «Crisis y recuperación económica en la Restauración (1882-1913)», en Comín, Hernández y Llopis, pp. 243-284.
- Martín Aparicio, Julio (1987): *Los ferrocarriles secundarios en Tierra de Campos. (Tramos palentinos)*, Palencia, Excma. Diputación Provincial de Palencia.
- Memorias de la Compañía del Ferrocarril Económico de Valladolid a Medina de Rioseco (1901-1931).
- Moreno Lázaro, Javier (1999): «Formación del capital y fluctuaciones económicas durante la primera industrialización vallisoletana (1848-1885). Una aproximación», en VVAA (1999), pp. 1.115-1.138.
- Moreno Lázaro, Javier (2001): «La precaria industrialización de Castilla y León», en Germán y otros, pp. 182-208.
- Muñoz Rubio, Miguel (1995): *Renfe (1941–1991). Medio siglo de ferrocarril público*, Madrid, Ediciones Luna.
- Muñoz Rubio, Miguel (2001): «La contribución del ferrocarril al desarrollo económico entre 1950-2000: una primera estimación», en CD de comunicaciones al II Congreso de Historia Ferroviaria.
- Nadal, Jordi y Carreras Albert (dir. y coord.) (1990): *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Barcelona, Ariel.
- Ortúñez Goicolea, Pedro Pablo (1999): *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España, 1913-1941*, tesis doctoral inédita, Valladolid, Universidad de Valladolid.
- Ortúñez Goicolea, Pedro Pablo (2003): «El impacto económico del ferrocarril en la ciudad», en Carasa (dir.), pp. 87-112.
- Palomares Ibáñez, Jesús María (1981): *Valladolid, 1900-1931*, Valladolid, Ateneo.
- Pascual, Pere (1999): *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la red ferroviaria catalana (1843-1898)*, Barcelona, Fundación de los Ferrocarriles Españoles/Edicions de la Universitat de Barcelona.
- Pascual, Pere (2000): «La gran decepción. La rentabilidad de las acciones de los ferrocarriles catalanes (1849-1943)», en *Revista de Historia Industrial*, nº 17, pp. 11-59.
- Pérez Llorente, José (1983): *Los ferrocarriles palentinos*, Palencia, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Palencia.

- Pérez Sánchez, Guillermo A. (1992): «Los talleres principales de reparación de la *Compañía del Norte* en Valladolid: un estudio de Historia local (1861-1931) », en *Investigaciones Históricas*, vol. XII, pp. 256-283.
- Pérez Sánchez, Guillermo A. (1996): *Ser trabajador: vida y respuesta obrera. (Valladolid, 1875-1931)*, Valladolid, Servicio de publicaciones de la Universidad.
- Pintado Quintana, Pedro (1995): *El ferrocarril Valladolid-Ariza 1895-1995*, Barcelona, Lluís Prieto Editor.
- Propuesta de rescate de la línea de Valladolid-Medina de Rioseco. Informe y propuesta del Comité Ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles. 8 de julio de 1927.
- Rodríguez, M^a del Carmen (1985): «Comunicaciones y Transportes durante la segunda mitad del siglo XIX», en Almuiña y otros, pp. 433-446.
- Rueda Hernanz, Germán (1980): *La desamortización de Mendizábal en Valladolid (1836-1853). Transformaciones y constantes en el mundo rural y urbano de Castilla la Vieja*, Valladolid, Institución Cultural Simancas.
- Rueda Hernanz, Germán (1985): «Del Antiguo Régimen a la primera expansión industrial (1808-1864)», en Almuiña y otros, pp. 239-308.
- Sánchez Zurro, Domingo (1984): «Valladolid, mercado de granos y núcleo dinamizador de la economía castellano-leonesa», en Madoz, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de Castilla y León*, t. 8, Valladolid, Ámbito.
- VVAA (1986a): *Historia de Castilla y León. Liberalismo y caciquismo (siglo XIX)*, Valladolid, Ámbito.
- VVAA (1986b): *Historia de Castilla y León. Tiempo de reto y esperanza (siglo XX)*, Valladolid, Ámbito.
- VVAA (1999): *Valladolid. Historia de una ciudad*, tomo 3 La ciudad contemporánea, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid.
- Wais, F. (1974): *Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Madrid, Editora Nacional.
- Zapata Blanco, Santiago (2001): «Apéndice estadístico», en Germán y otros, pp. 561-596.