

PRÁCTICAS DE MANIPULACIÓN CONTABLE DE LA COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA EN EL PERIODO 1900-1923

Miguel Ángel Villacorta Hernández¹
mianvi@ucm.es

Universidad Complutense de Madrid

fecha de recepción: 01/12/2014
fecha de aceptación: 07/04/2015

Resumen

El objetivo del trabajo es analizar si la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (NORTE) realizó manipulación de la información contable en el periodo 1900-1923. La conclusión fundamental es que para el desarrollo ordinario de su proceso productivo necesitaba los anticipos del personal por parte del Estado, por lo que de forma continuada ofrecía unos resultados económicos inferiores a los que tendría sin manipulación de la información contable. No obstante, puntualmente la empresa necesitó la obtención de recursos del mercado de capitales; para esas situaciones concretas NORTE quería dar una situación de solvencia, por lo que realizó un maquillaje contable para mejorar su apariencia.

Palabras clave: NORTE; Ferrocarril; Creatividad contable; Manipulación información contable.

Abstract

The objective of this paper is to analyze whether la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (NORTE) made manipulation of accounting information in the period 1900-1923. The main conclusion is that for the ordinary course of its production process, the company needed personal advances by the government, so continuously offered a lower economic results than it would, without manipulation of accounting information. However, the company promptly needed to obtain resources of capital market; for these situations *NORTE* wanted to show a solvency position, so it made an accounting make up to enhance their appearance.

Keywords: Railroad; Accounting creativity; Accounting information handling.

¹ Universidad Complutense de Madrid, Avenida Filipinas 3, 28003-Madrid.

1. Introducción

Las dudas sobre si la información contable de las empresas refleja su verdadera situación económica es un tema de debate y reflexión en la actualidad –como hemos visto recientemente con la crisis de Abengoa– pero ya preocupaba en la sociedad española desde la creación de las grandes compañías privadas.

A principios del siglo XX, la opinión pública española recelaba de las cuentas que publicaban anualmente las concesionarias ferroviarias españolas. Creían que no reflejaban la situación real, sino que se trataba de cálculos interesados, detrás de los que se escondían cuantiosos beneficios de los que eran partícipes muchos políticos situados en los Consejos de administración y favorecían los intereses ferroviarios.

El objetivo del trabajo es analizar si la principal ferroviaria española² –la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (NORTE)– realizó maniobras de manipulación contable³ en el periodo 1900-1923.

La fuente principal para el estudio de la compañía NORTE la constituyen diversos documentos que se conservan en el Archivo Histórico Ferroviario (AHF) de la Fundación de Ferrocarriles Españoles con sede en Madrid. La principal documentación en la que se basa el trabajo está constituida por las fuentes de carácter interno de NORTE –Estatutos de las sociedades, Memorias anuales publicadas y los estados contables en ellas incluidos–, y las cartas comerciales y personales entre diferentes compañías.

En los próximos apartados se analizan los medios de manipulación de la información contable utilizados por NORTE, identificando cuales ofrecían una información más atractiva y cuales menos aparente.

La manipulación de la información financiera consiste en gestionar los criterios contables, sin incumplir las normas contables, con el objetivo de que las cuentas expresen la imagen que interesa a la empresa. Las reconocidas definiciones de Griffiths (1988), Jameson (1988), Naser (1993) y Naser y Pendlebury (1993) describen la manipulación contable como la transformación de las cifras reales de la contabilidad financiera a lo que se desea, aprovechando la normativa existente o ignorándola. Esta visión debe desecharse porque supone que existen unos datos reales y objetivos de la empresa, cuando este hecho no puede ser aceptable ya que la elaboración de la información será siempre subjetiva.

Las definiciones de manipulación contable más aceptadas en la actualidad huyen de la consideración de unos valores absolutos como ciertos, reales u objetivos. La

² La Compañía NORTE fue la empresa privada más importante de España y la décima de toda Europa por volumen de activos (Carreras y Tafunell, 1993, pp. 127-174; 1996, p. 77; 1997, pp. 277-304) (Carreras, 1999, p. 39), y por número de empleados (Soto Carmona, 1989, pp. 159; 1992: 53).

³ La contabilidad creativa de las ferroviarias fue analizada por Martínez Vara y de los Cobos (2007, pp. 319-340).

manipulación contable se define como “una intervención en el proceso de elaboración de la información financiera y contable, con el objetivo de obtener algún beneficio propio” (Schipper, 1989) haciendo uno de la “discrecionalidad y subjetividad de las normas” (Healy y Whalen, 1999).

De este nuevo concepto se deriva que la manipulación contable requiere dos requisitos. El primero es que sea consciente y voluntario; por lo tanto no entraría en el concepto una alteración de datos realizada sin que exista voluntad. La segunda es que intente alcanzar un objetivo determinado; por lo tanto no entraría en el concepto si la alteración no es premeditada para alcanzar una finalidad.

Estos dos requisitos complican sobremanera el análisis para identificar si una política contable pasada es una manipulación contable, o un simple criterio contable, pues requiere de la identificación de la voluntariedad y de la finalidad dentro de la gestión de la organización. A la valoración de ambas medidas únicamente se puede llegar por métodos indirectos, como la evaluación de las intenciones por medio de la comunicación interempresarial y personal de los gestores de la organización; pero muy difícilmente a través de la información recogida directamente en los informes anuales porque nunca una documentación destinada al público en general expresará que se modifica un criterio contable voluntariamente para alcanzar una imagen que le interese a la compañía.

Dentro de la manipulación contable, la doctrina internacional incluye consensuadamente (Elvira y Amat, 2008) dos hechos: contabilidad creativa y gestión del beneficio contable. La contabilidad creativa recoge el conjunto de medidas cuyo objetivo es afectar al balance de situación. La gestión del beneficio contable (*earnings management*) “es la habilidad de incrementar o reducir el beneficio actual y futuro” (Copeland, 1968, p. 101). Dentro de la gestión del beneficio contable se encuentran dos conceptos: alisamiento de los resultados (*income smoothing*) y la depresión del resultado para reducir los beneficios actuales para incrementar los futuros (*big bath*).

Este artículo se centra en el segundo grupo: los que buscan la gestión del beneficio contable. Dentro de ellos, NORTE aparentemente utilizó procedimientos sobre seis partidas: la amortización contable, el deterioro de valor, el fondo de obras de mejora, el fondo para compensar el acuerdo de 4 de enero de 1896, los ingresos de transporte en servicio y los anticipos reintegrables para compensar las subidas retributivas.

2. Amortización contable de activos no corrientes

El Informe Anual de NORTE incluye el término amortización contable en dos ubicaciones distintas, situación derivada de la aplicación de la partida doble:

- a. En la Cuenta General de la Explotación, y más concretamente en la rúbrica de “Cargas de la Explotación”, dentro del título de la cuenta “Amortización de material, fijo y móvil”.

b. En el Pasivo del Balance de Situación, en concreto en el título de la rúbrica “Fondo para amortización del material fijo y móvil”⁴.

La empresa no reconocía una cuenta compensadora de activo en ningún ejercicio, porque en ningún texto legal se obligaba a hacerlo. La doble ubicación tiene sentido. NORTE realizaba una interpretación de la amortización desde el punto de vista de la contabilidad financiera no de la contabilidad de gestión. A pesar de ser una empresa dedicada a la explotación de infraestructuras por medio de la prestación del servicio de transporte ferroviario, la amortización no constituía un elemento formativo del coste de dicho servicio, sino que se consideraba únicamente como un gasto dentro de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias. En la Cuenta de Resultados no se incorporó en la rúbrica de Gastos de Explotación, sino en la denominada “Cargas de Explotación”. El epígrafe “Cargas de Explotación” incluyó, además de la dotación a la amortización de determinados elementos de activo, gastos tales como los derivados de intereses de obligaciones, depreciaciones de la moneda, gastos extraordinarios, e incluso la amortización de las obligaciones y bonos.

NORTE consideraba a los fondos de amortización como una reserva: “La compañía viene aplicando esta reserva la amortización del material de tracción y transporte que se da de baja por inútil en la parte que resta entre el valor en que figura en el inventario y lo que de él se puede utilizar”⁵.

Hasta 1912, NORTE consideraba bienes amortizables –“amortización de material” en denominación de la empresa– el material motor y móvil; a partir de esa fecha también valoraba y registraba amortización sobre el material fijo. Teniendo en cuenta esto, la denominación de los primeros elementos varió en dos ocasiones. En los Informes Anuales de los ejercicios contables 1903-1906, NORTE utilizó la denominación “Material motor y de transporte” para designar a la “amortización de material”. En los ejercicios contables del periodo 1907-1911 utilizó exclusivamente la genérica denominación “Material”. A partir del ejercicio 1912 la “amortización de material” pasó a aparecer separada en dos conceptos: “Material fijo” y “Material motor y móvil”.

Por lo que respecta a los coeficientes de amortización aplicables desde el punto de vista legislativo, el Real Decreto de publicación de la Ley de Utilidades de 1906 estableció un porcentaje máximo de amortización del 5% anual, que posteriormente la Ley de 29 de abril de 1920 eliminó, permitiendo cierta libertad para amortizar, siempre que se cumpliesen los principios de efectividad y contabilización.

NORTE respetó el límite máximo del 5% establecido por el Real Decreto de 1906, durante todo el periodo examinado. El porcentaje aplicado por la compañía a la amortización del material móvil, con anterioridad a la publicación del Real Decreto de 1906, fue sensiblemente inferior al 5%, ciñéndose a dicho porcentaje desde entonces y hasta 1913, fecha a partir de la cual disminuyó el tipo utilizado. En cuanto al material fijo, los tipos

⁴ La contabilidad creativa de la amortización de las ferroviarias ya fue analizada por Bentabol et al. (2011).

⁵ AHF P/113/258-1.

aplicados para su amortización fueron sensiblemente inferiores a los utilizados para el material móvil y, por tanto, por debajo del máximo permitido.

La Memoria de 1903 incluía, dentro de las cargas de explotación, la amortización de 1% del Material motor y de transporte. Es el primer ejercicio contable en el que se registró la amortización, aunque no se detalla información sobre ella.

La Memoria de 1905 incluyó, dentro de las cargas de explotación, la amortización de 0,4% del Material motor y de transporte. Es el primer ejercicio contable en el que se ofrece información detallada sobre la amortización registrada.

La Memoria del periodo 1906-1911 incluyó, dentro de las cargas de explotación, la Amortización de 5%. En el año 1906 se aplica ese porcentaje sobre el material, que se denomina amortización del Material motor y de transporte. En los años 1907, 1908, 1909, 1910 y 1911 el porcentaje se aplica sobre el Material.

En los ejercicios contables 1912 y 1913, se dotó un 5% sobre el Material motor y móvil, pero un porcentaje menor sobre el material fijo.

En los años posteriores, 1914, 1915 y 1916 sin razón ni justificación declarada, se registró unos niveles de amortización menores, lo que supone un menor gasto, y un mayor beneficio. En el periodo 1917-1924 no se registró la amortización.

El detalle de los tipos aplicados para cada una de las categorías de activos puede observarse en la Tabla 1.

Por todo ello, no es posible encontrar la voluntariedad y finalidad expresa, necesarias para identificar una manipulación contable en el proceso de registro de la amortización. Esto es destacable porque es el principal medio de manipulación temporal de la información contable con el que NORTE podía de forma sencilla alterar la apariencia de las cuentas –mucho más en un entorno de escasa regulación legislativa como la del periodo analizado–, seguramente por la escasa experiencia en su utilización (recordemos que era los primeros años en los que la empresa aplicaba la amortización).

3. Deterioro de valor

La Memoria de 1906 incluye una cuenta denominada “Ejercicios cerrados”, deudora de una suma importante por créditos incobrables. Para “evitar en los sucesivos la influencia de hechos de esta naturaleza sobre los resultados definitivos de los ejercicios venideros”, el Consejo propone a la Junta la creación de un fondo de previsión. El importe inicial en el ejercicio contable 1906 fue de 200.000 pesetas. Este es el primer registro de un deterioro de valor, por el método indirecto, en la historia de NORTE.

Tabla 1. Coeficientes de amortización

Ejercicio contable	Amortización de material motor y de transporte	
1900	---	
1901	---	
1902	---	
1903	1%	
1904	---	
1905	0,4%	
1906	5%	
Ejercicio contable	Amortización de material	
1907	5%	
1908	5%	
1909	5%	
1910	5%	
1911	5%	
Ejercicio contable	Material motor y móvil	Material fijo
1912	5%	3,5%
1913	5%	1,3%
1914	2,5%	1,25%
1915	4%	1,5%
1916	3%	1%
1917	---	---
1918	---	---
1919	---	---
1920	---	---
1921	---	---
1922	---	---
1923	---	---
1924	---	---

Fuente: Elaboración propia.

Esta partida incluida en el apartado "VII. Asuntos varios" de la Memoria del Informe Anual de NORTE de 1906 supone una dotación novedosa basada en la hipótesis contable de prudencia. La medida disminuye el beneficio del ejercicio, al dotar una mayor cantidad de gastos respecto a los ejercicios precedentes. Es posible que la constitución de este fondo tuviera como motivación intentar conceder unos menores beneficios, quizás para no repartir dividendos o, con más probabilidad, para ofrecer una imagen más negativa de la que pudiera tener sin realizar estas acciones. Sin embargo, no tenemos pruebas documentales de la voluntariedad y búsqueda de la finalidad de estas medidas.

4. Fondo de obras de mejora

Heredada de las prácticas contables francesas, NORTE tenía establecido un criterio para el reparto de las obras en las vías y edificios al servicio de la explotación, de forma que determinasen las cantidades que debían cargarse a la cuenta de primer establecimiento –aumentando la cifra de activo de la compañía– y las que debían considerarse como gastos de explotación.

Para repartir los gastos que se originan con las obras que sin aumentar el valor anterior de la instalación, son necesarias para la mejora o ampliación de servicios o locales (excepto en los de renovación de vía), NORTE utilizaba el siguiente criterio: “lleva a la partida de gastos de primer establecimiento los que corresponden al aumento y deja en los de explotación los de renovación o sustitución de lo ya existente”⁶. La política de NORTE en este sentido debe ser alabada, en primer lugar por el mero hecho de tenerla establecida y explicitada en la empresa, y en segundo lugar porque parece una medida sensata.

Los dirigentes de NORTE actuaron casi siempre en función de este criterio a lo largo del periodo estudiado, siendo un criterio asumido en la toma de decisiones de gestión. La utilización de este criterio fue publicitado al exterior de la empresa, de forma que puede afirmarse que era conocido por la opinión pública y por el Estado.

Aunque este criterio sea la guía de actuación de NORTE, la aplicación del criterio a tres casos concretos puede ser interpretada como una práctica de manipulación de la información financiera, porque lo utilizó para obtener unos resultados del ejercicio mayores o menores en función de los intereses particulares de la dirección en cada momento.

En primer lugar, en 1905 el Presidente de NORTE afirmó que propondría al Consejo la concesión de créditos necesarios para las obras de ampliación de las estaciones madrileñas de Príncipe Pío y el Paseo Imperial, “que debieran ir a la cuenta de Primer establecimiento... no cabiendo respecto de estos gastos guardar las reglas ni seguir el criterio que es indispensable aplicar a los asuntos ordinarios de la explotación”⁷.

En segundo lugar, en 1923, la compañía realizó un reparto de los gastos de renovación de vía o sustitución del carril de 32 kilos y medio por el de 43 kilos, entre gastos de primer establecimiento e imputables a la explotación, con un criterio dudoso⁸. NORTE

⁶ AHF P/113/258-1: “Memoria sobre la situación económica de la Compañía de los Caminos de Hierro del NORTE de España”, *Primera Comisión investigadora de la situación económica de las empresas de ferrocarriles*, 29 de noviembre de 1923: Apartado “Personal”.

⁷ Vid. Acta nº 719 del Libro de actas del Consejo de Administración de NORTE: 27 de noviembre de 1905.

⁸ Así también lo cree la Comisión que realiza en 1923 una revisión contable de NORTE, pues no está de acuerdo con este criterio de reparto. Vid. AHF P/113/258-1: “Memoria sobre la situación económica de la Compañía de los Caminos de Hierro del NORTE de España”, *Primera Comisión investigadora de la situación económica de las empresas de ferrocarriles*, 29 de noviembre de 1923: Apartado “Vía y obra”.

tomó como base el gasto total de la renovación y llevó a gastos de primer establecimiento el valor del exceso de peso del carril nuevo sobre el antiguo y el de traviesas que en mayor número exija aquél para su asiento, baja del resto que resulta el valor de los carriles viejos y material que se puede utilizar según su estado de conservación y lleva al gasto de explotación este segundo resto. En esta forma que lo hace la compañía, y siendo de su exclusiva iniciativa la mayor o menor extensión de la línea a renovar cada año, puede activarlo o suspenderlo, según convenga a sus intereses, y llevar los gastos de explotación a términos que le permitan el excedente de productos en la cuenta más conveniente a sus planes.

El tercer ejemplo se produjo con los “Gastos de domiciliación de valores”, partida perteneciente a las cargas de explotación. Por cada título a domiciliar que presentan los banqueros, NORTE les abona 2 pesetas (una por los derechos de intervención y otra por comisión de mediación). Cuando es la banca extranjera la que los presenta, se le abona, por giro postal, una peseta por título y, además, hay que pagar 0,5 pesetas a la Junta Sindical de Bolsa, por su mediación de oficio. Si los títulos los presentan particulares, se abona a la Junta Sindical las mismas 0,5 pesetas. Las partidas “Gastos de domiciliación de valores de la Compañía” y “Gastos de domiciliación de emisiones de obligaciones Valencianas NORTE” tuvieron mucha repercusión en el documento denominado “Ingreso en el régimen ferroviario establecido en 12 de julio de 1924, de varias compañías”, entre ellas NORTE⁹. En la “Evaluación Provisional de Capitales” de este documento, para calcular el Valor del Establecimiento, se propone que ambas partidas deben deducirse de las partidas del activo, tanto por no tener el concepto de gastos de emisión, que el Estatuto autoriza a deducir del producto de los empréstitos, como por no poder considerarse como gastos de primer establecimiento.

En estas tres excepciones es posible observar la voluntariedad de la medida –aunque no la finalidad–, y también atisbar el efecto sobre la cifra de resultados, pues la primera disminuye los gastos y las dos siguientes los aumenta. Sin embargo, no es posible afirmar que existe manipulación contable porque no hemos podido obtener pruebas documentales de la motivación que tenía la gerencia al utilizar estos excepcionales criterios contables.

5. Fondo para compensar el acuerdo de 4 de enero de 1896

En los años anteriores a 1896, el sector ferroviario cumplía perfectamente las condiciones de una estructura oligopolística. En algunos tramos, los viajeros podían elegir entre varias líneas de NORTE y MZA, y ambas empresas pugnaban por atraer los usuarios a sus líneas.

En este contexto, NORTE y MZA firmaron en 1896 un convenio sobre reparto de tráficos¹⁰, que tuvo una duración de diez años. El acuerdo de 1896 estableció seis pactos¹¹:

⁹ Real Orden de 29 de diciembre de 1925, disponiendo el ingreso en el Régimen ferroviario establecido por Real Decreto-ley de 12 de julio de 1924, de las Compañías de ferrocarriles que figuran en la relación que se inserta.

¹⁰ MZA (1896): Procès, Reunión del 10 de enero de 1896.

- Hacer circular los transportes de gran y pequeña velocidad por la vía más corta en kilómetros.
- Establecer tráficos combinados entre ambas compañías y acordar conjuntamente sus precios.
- Repartirse los productos netos de estos portes.
- Dificultar los tráficos combinados que pretendieran otras ferroviarias y no fuesen beneficiosas para NORTE y MZA.
- No abrir, ni adquirir nuevos caminos, que pudiesen entablar rivalidad entre ellas.
- Unir sus redes contra cualquier otro ferrocarril que ofreciese competencia.

El acuerdo de 1896 intentó aplicar precios totales iguales al transporte en tres tramos: entre Barcelona y Zaragoza, entre Zaragoza y Valladolid y entre Lérida y Barcelona (por Manresa y Picamoixons). En estos tramos existía la posibilidad de recorrer esos tramos por las líneas de las dos compañías implicadas, dejando a los clientes la posibilidad de elegir la vía que mejor conviniera a sus intereses. Las recaudaciones del tráfico de estas líneas formarían un fondo común entre MZA, NORTE y TBF (Tarragona, Barcelona y Francia) que se repartiría entre ellas tras haber deducido los gastos y aplicando coeficientes de reparto equitativos.

El pacto de reparto de tráfico de 1896 se saldó con una cuantiosa suma a liquidar por NORTE a MZA, pero ello se debió en parte a la mala negociación de la primera. La compañía NORTE consumía más carbón por kilómetro que MZA, porque su trazado tenía más rampas y curvas. Analizando el coeficiente virtual de las redes, calculado por el cociente entre la longitud virtual (en línea recta y horizontal) y la longitud real de las líneas, es posible observar que el coeficiente para NORTE era mayor que para MZA¹². Este hecho era importante porque el acuerdo de 1896 estableció una caja común de ingresos a la que se restaba un gasto de tracción igual a las dos compañías (0,02 pesetas/tonelada/kilómetro) sin distinguir las diferencias de trazado de cada red. Para que el acuerdo hubiese sido equitativo, NORTE debería haber introducido algún tipo de corrección, que no favoreciese a MZA, la compañía de longitudes virtuales más benévolas. Si se hubiera realizado la medida correctora, la suma a liquidar por NORTE a MZA hubiera sido menor.

Contablemente, NORTE dotaba un fondo de reserva para cuentas que debían ajustarse al final del ejercicio. Este fondo tenía su origen en detasas¹³ por tarifas y liquidaciones a otras compañías, entre ellas las compensaciones a pagar a MZA por el acuerdo. Las detasas se generaban al rectificar los portes pagados a las empresas que aseguraban al ferrocarril un determinado tonelaje de carga a lo largo de un periodo. En contrapartida, esas empresas

¹¹ AHF, D/529/26. Expediente relativo al contrato de sindicato establecido entre las compañías de los Caminos de Hierro del NORTE, de MZA y de Tarragona, Barcelona y Francia.

¹² Según los datos de García Raya (2006), NORTE consumía más carbón por kilómetro, tenía más rampas y curvas y tenía un peor coeficiente virtual de las redes, en general, pero esto fue decisivo en el trazado catalán.

¹³ Detasa –rebaja de tasa- es la rectificación de importes pagados en los ferrocarriles cuando se hace en ellos una rebaja para devolver el exceso de lo cobrado.

recibían una tarifa especial, cuya diferencia monetaria respecto a los que se acogían a la tarifa oficial de la compañía se devolvía a los beneficiados al finalizar el año.

Entre 1899-1903, la cuenta de ajuste con MZA presentó un saldo deudor de 6.474.693,64 pesetas, dato que denotaba que el acuerdo no era favorable para NORTE. Ésta debía pagar a MZA por los ajustes derivados de circular por la vía más corta. El acuerdo produjo una desventaja para NORTE, lo cual la situó en un plano de desventaja respecto a MZA que se mantuvo en el tiempo. En este contexto NORTE tomó dos decisiones controvertidas, por un lado manipuló la contabilidad, y por otro dedicó casi seis millones de pesetas para recompensar selectivamente al alto personal, mientras que NORTE arrastraba cinco ejercicios consecutivos de pérdidas contables, lo que provocó que debiera acudir a complejas soluciones financieras para poder realizar los pagos.

El 27 de enero de 1906, Felix Boix, director adjunto de NORTE, confesó a Maristany, director de la Red Catalana de MZA, que desde 1896 –año del acuerdo– la compañía retiraba semanalmente una parte de la recaudación para formar un fondo de reserva que había llegado a ser de cuatro o cinco millones de pesetas al año¹⁴, dedicado a distintas cuentas que requerían ser ajustadas al final del ejercicio.

Esta alteración de la contabilidad, distorsionaba profundamente los cálculos de ingresos sobre los que se negociaba la renovación del acuerdo de tráfico entre las dos compañías.

Maristany reflexionaba sobre ello, afirmando que esa alteración de la contabilidad se había realizado “para que no se viera por accionistas y obligacionistas que, mientras estos cobraban su cupón con pérdida y aquellos no cobraban dividendo alguno, se repartía a los empleados las primas referidas”¹⁵.

Por tanto, en esta medida sí es posible observar la voluntariedad y la búsqueda de la finalidad de la manipulación de la información contable.

6. Manipulación para incrementar artificialmente los ingresos de transporte en servicio

Desde principios de 1905, con objeto de presentar una subida de ingresos, NORTE¹⁶ recurrió a la manipulación contable de duplicar los ingresos en concepto de “Transporte en servicio”¹⁷. Los componentes “Transporte en servicio” (o “Transporte interno”) eran los requeridos para satisfacer las necesidades de los distintos Servicios o Divisiones en las que se organizaba la compañía.

¹⁴ “Informe Notas sobre las conversaciones sostenidas entre NORTE y MZA”. Maristany 31 de enero de 1906. Documento incluido en AHF S-80-1, Expediente de estudio y tramitación del contrato de sindicatura general del tráfico.

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ Orden de dirección nº 51. Tarifa interior aplicable a los transporte hechos para el servicio de la compañía entre las estaciones de la Red del NORTE de 1905. Anterior tarifa servicio distribuida por Circular nº 65 del Servicio de Tráfico de 26 de diciembre de 1883.

¹⁷ Por cada tonelada y kilómetro 0,03 con un mínimo de 0,25 pesetas por expedición.

El precio de “Transporte en servicio” era una convención, en el caso de NORTE era invariable desde 1883. Contablemente se imputaba como un ingreso, siendo su contrapartida un cargo de los servicios que demandaban estos transportes, porque ocasionaban un gasto. El coste estimado debía ser muy inferior al coste real; de otro modo produciría una notable alteración de la contabilidad entre un ingreso, que no podía materializarse monetariamente, y un gasto que era real y cierto.

La empresa facturaba anualmente numerosas expediciones denominadas del servicio interior de la compañía. Aunque las tarifas aplicadas a esta clase de transportes era reducida, el ingreso ficticio era grande. Era un ingreso ficticio, porque no era ingresado, ni se podía ingresar en caja, y por tanto, más que productos eran gastos que se cargaban a la cuenta de los servicios de la compañía que ordenaba las expediciones¹⁸.

Esta práctica de manipulación de la información contable realizada por NORTE en sus cuentas, desde principio de 1905, permitió mostrar una recuperación de los ingresos en las declaraciones semanales que realizaba la compañía. Derivado de ello, el Banco Español de Crédito pudo emitir para NORTE 80.000 obligaciones de 500 pesetas al 86 por cien de su valor y con un interés del 4 por cien.

Esta manipulación fue filtrada por la familia Urquijo –que participaba simultáneamente en el accionariado de NORTE y MZA–, a Baüer, Presidente del Comité de Madrid de MZA: “Seguro que le habrá chocado a usted el aumento de recaudación que acusa el NORTE este año (...) le participo que este aumento es ficticio y es debido a que desde el 1 de enero los transportes en servicio se facturan a tres céntimos en vez de 1,5 céntimos; esto ha producido un aumento de ingresos de 260.000 pesetas y como el aumento total es menor que dicha cantidad, resulta que NORTE está en baja real. Estos Señores han apelado a este medio para preparar su emisión de obligaciones”¹⁹.

Por tanto, en esta política contable sí es posible observar la voluntariedad y la búsqueda de la finalidad de la manipulación de la información contable.

7. Alteración del tratamiento de los anticipos reintegrables para compensar las subidas retributivas

Entre 1920 y 1926, el Estado adelantó a las ferroviarias unas cantidades fijas para que éstas pudieran hacer frente a los incrementos de las remuneraciones y a la adquisición de

¹⁸ García Vázquez (1906), antiguo empleado de NORTE, ya jubilado, explicaba la manipulación contable: “Se facturan anualmente numerosas expediciones denominadas del servicio interior de la compañía, si bien es verdad que las tarifas aplicadas a esta clases de transportes es sumamente reducida, no es lo menos que el ficticio producto se eleva a muchos miles de pesetas. Es producto es ficticio, imaginario para los efectos de las entidades accionistas y obligacionistas, puesto que no ha ingresado, ni puede ingresar en caja, y por tanto, más que productos son gastos que se cargan a la cuenta de los servicios de la compañía que ordena aquéllas expediciones”.

¹⁹ Vid. Carta de Baüer a Maristany, 23 de febrero de 1905, AHF S-103.

material²⁰. El reflejo contable de este hecho económico en NORTE fue distinto en los años 1920-1922 y en el periodo 1923-1926.

En el periodo 1920-1922, NORTE no contabilizó como gasto los anticipos reintegrables para compensar las subidas retributivas²¹. Es posible afirmar que NORTE realizó una inadecuada contabilización del anticipo del Estado ya que no lo registró como un gasto de personal. El objetivo de esta medida era que las cuentas de NORTE tuvieran unos gastos menores a los que acontecían realmente en cada periodo.

Este método de manipulación de la información contable fue comunicado a NORTE, por la "Primera Comisión investigadora de la situación económica de las empresas del ferrocarril", en el documento que recogía las conclusiones de la revisión de las cuentas de la compañía realizada en 1923²².

NORTE excluía de los gastos los realizados con cargo al anticipo que recibe del Estado para pago de su personal²³, porque según ella se consideraba como una mandataria del Estado, por lo que los incluía en el activo y pasivo de sus balances. Es decir, NORTE se limitó a hacer figurar los anticipos del personal en el activo y pasivo, como si la empresa fuera mera intermediaria entre el Estado y el personal²⁴.

Este razonamiento contable no tiene ningún tipo de justificación²⁵, pues el Estado anticipó esta cantidad porque NORTE había manifestado la necesidad de aumentar sus

²⁰ Se otorgaron por la R.O. de 23 de marzo de 1920, confirmada por la del 10 de abril de 1920, y desaparecieron en 1926. Fueron pagadas directamente desde el Presupuesto (Comín, Martín, Muñoz y Vidal Olivares, 1998, I, p. 307) y supusieron a la empresa algo más de 158 millones de pesetas.

²¹ Vid. AHF, C/113/258; Peña y Pérez (1940, tomo I, pp. 20-21); Artola (1978, 1, pp. 422-423) y Comín, Martín, Muñoz y Vidal (1998, pp. 292-293).

²² La Comisión encargada de analizar NORTE ("Primera Comisión investigadora de la situación económica de las empresas del ferrocarril") emitió, el 29 de noviembre de 1923, la "Memoria sobre la situación económica de la Compañía de los Caminos de Hierro del NORTE de España". En el apartado que analizaba la Cuenta de la explotación, la Comisión analizó la inadecuada [en su opinión] contabilización del anticipo del Estado ya que NORTE no lo registraba como un gasto de personal. El objetivo de esta medida era que las cuentas de NORTE tuvieran unos gastos de explotación menores a los que acontecían realmente en cada periodo. Vid. "Primera Comisión investigadora de la situación económica de las empresas del ferrocarril"), emitida el 29 de noviembre de 1923: Apartado "Personal".

²³ La Segunda Comisión comenzó su informe señalando que comprendía las razones que llevaron a la Administración a autorizar los anticipos de personal, pero creía, sin embargo, que le faltó "previsión" al conceder un montante "excesivo". Vid. AHF P/113/257-4.

²⁴ La Primera Comisión investigadora de la situación económica de las empresas del ferrocarril resultó muy crítica con la forma de contabilizar los anticipos del personal de NORTE, pues, a su entender, se limitó "a hacerlo figurar en el activo y pasivo de sus balances", como si la empresa fuera –se dice en las Memorias- "mera intermediaria entre el Estado y el personal".

²⁵ Políticos de la época, como Maura, afirmaron que el tratamiento debería ser el de gasto de explotación. En sus intervenciones en el Congreso los días 15, 16 y 17 de junio de 1921, mientras que se debatía el Proyecto de Ley Cierva y su propuesta de Consorcio, Maura

sueldos o jornales, para posteriormente reconocer claramente que no podía realizar este incremento del pago al personal sin aumentar las tarifas. Procediese el dinero del Estado o de NORTE, es indudable que esta partida debe incrementar el gasto de explotación. Al no tener este hecho registrado, se produjo una cifra de beneficios menor²⁶.

En las Tablas siguientes (2 y 3) se comparan, por un lado, los resultados de explotación de NORTE sin incluir el anticipo como gasto y, por el otro, los resultados de NORTE si se hubiesen registrado como gastos los anticipos del Estado; ambos para los años 1921 y 1922.

Tabla 2. Comparación de los resultados de explotación y los resultados reales de NORTE del año 1921

Según la Compañía		Contabilización del anticipo como gasto	
Ingresos	287.829.205,5	Ingresos	287.829.205,5
Gastos de explotación	267.130.918,23	Gastos de explotación	298.750.918
EXCEDENTE DE PRODUCTOS	20.698.287,27	INSUFICIENCIA DE PRODUCTOS	10.921.712,5

Fuente: Primera Comisión investigadora de la situación económica de las empresas del ferrocarril²⁷

Tabla 3. Comparación de los resultados de explotación y los resultados reales de NORTE del año 1922

Según la Compañía		Contabilización del anticipo como gasto	
Ingresos	300.078.833,95	Ingresos	300.078.833,95
Gastos de explotación	278.044.373,46	Gastos de explotación	309.244.373,46
EXCEDENTE DE PRODUCTOS	22.034.460,46	INSUFICIENCIA DE PRODUCTOS	9.165.539,51

Fuente: Primera Comisión investigadora de la situación económica de las empresas del ferrocarril²⁸.

Como se puede observar en las dos Tablas anteriores, con la contabilización adecuada de estas partidas, NORTE no hubiera tenido resultados positivos de explotación, sino negativos. Por lo que nunca podría haber distribuido dividendos. Sin embargo, la empresa repartió dividendos correspondientes a beneficios no obtenidos, lo que provocó una cierta descapitalización de la empresa, al conceder dinero a los accionistas en mayor

afirmó que sería improcedente considerar como si fuesen gastos de establecimiento los anticipos del personal ya consumidos en la explotación.

²⁶ Procedan los fondos del Estado o de la compañía es indiscutible [aclara la Primera Comisión] que recargan los gastos de explotación y “al no tenerlo en cuenta (...) lleva a resultados erróneos y a una distribución y aplicación de beneficios que no existen en la realidad. Vid. AHF P/113/258-1.

²⁷ Vid. “Primera Comisión investigadora de la situación económica de las empresas del ferrocarril”), emitida el 29 de noviembre de 1923: Apartado “Personal”.

²⁸ *Ibidem*.

medida de lo que les debería haber correspondido, lo cual supuso una minoración de las garantías de cobro de los acreedores.

Los resultados recogidos en las Memorias de la empresa permitieron al Consejo de Administración de la compañía aumentar sus fondos de reserva en siete y diez millones de pesetas en cada uno de los años y repartir un dividendo del 5 por cien a sus accionistas. Si NORTE hubiese registrado como gastos los anticipos del Estado, no hubiera podido realizar la distribución. Incluso, en los años posteriores, la política de reparto debería haber sido más prudente, pues no hubiera podido ser explicado con argumentos convincentes que quien no tiene dinero suficiente para atender los gastos corrientes del ejercicio y tiene que recibirlo de una entidad externa, pueda repartir dividendos a los accionistas. Además, era difícil de explicar que una empresa que recibiera préstamos del Estado, pudiera ofrecer mayores retribuciones a los accionistas que los que abona el Estado, siendo este el que se los facilita²⁹.

Por su parte, entre 1923 y 1926, NORTE recibió menos de lo que sufragó por tal concepto, por lo que la empresa hubo de hacerse cargo de la diferencia, esperando que le fuera devuelta. Esta partida de diferencias, aunque no se registró dentro de los costes de explotación, sí se incluyó como gasto. Su consideración como gasto es el tratamiento correcto, pero aun así, en este periodo también se realizaron prácticas de manipulación de la información financiera, porque su registro como gasto fue realizado por NORTE en dos apartados distintos. En la compilación de Marquina (NORTE, 1940, I, p. 431), NORTE incluyó estas partidas dentro del "cajón de sastre" que es la rúbrica "Varios" (NORTE, 1940, II, Cuadro 23). Por el contrario, las Memorias de NORTE (1923-1926) las sitúan con entidad propia en los resúmenes de las cuentas de explotación bajo el epígrafe "Diferencia entre las sumas satisfechas al personal en concepto de anticipo del Estado y las sumas recibidas de éste con ese objeto".

Una vez observado el tratamiento contable ofrecido por NORTE, es necesario indagar sobre el correcto criterio de contabilización que debería haber utilizado la empresa para contabilizar el principal y las cuentas accesorias que se registran cada año para anotar la remuneración de los trabajadores.

En el momento de la concesión del anticipo, la operación debería haberse registrado como deuda. Es una deuda porque desde que se concedieron estos anticipos habrían de ser devueltos. Según admitían las propias concesionarias, el Estado les concedió "sencillamente un préstamo" (NORTE y MZA, 1932, anejo 14). En concreto, era una deuda asimilable a una subvención o donación reintegrable: pasivo exigible que puede convertirse en pasivo no exigible si se cumplen una serie de condiciones. NORTE razonó incorrectamente esta primera parte del análisis al entender que "podía considerarse como subvención o donación" (Peña y Pérez, 1940, tomo I, pp. 110-119), es decir un pasivo no

²⁹ La Primera Comisión concluye que no puede admitirse en buena lógica que "quien no tiene fondos suficientes para atender a los gastos corrientes del año y ha de recibirlo de una entidad extraña reparta, en cambio, un dividendo del 5 por ciento y, además, incrementa sus fondos de reserva". Vid. "Primera Comisión investigadora de la situación económica de las empresas del ferrocarril". AHF P/113/258-1: "Memoria sobre la situación económica de la Compañía NORTE". Véase también en Peña y Pérez (1940, tomo I, pp. 89-109).

exigible (no reintegrable). La postura de NORTE no es concordante con lo manifestado dos años antes por la misma empresa, cuando afirmó en 1921 que “constituyen una deuda que, no obstante su carácter eventual (...) puede llegar a ser exigible” (Gaceta de los Caminos de Hierro, 1921, p. 296). La naturaleza de la operación es la de pasivo exigible, aunque tenga la capacidad de ser convertible en pasivo no exigible; al igual que en el siglo XXI se registran las subvenciones reintegrables, el anticipo debe registrarse como deuda, y sólo si en un momento futuro se condona la deuda por parte del Estado, se registraría como pasivo no exigible. Esta naturaleza es independiente de que el anticipo no llegue a ser devuelto nunca al Estado o, incluso, de que la empresa no tenga intención de devolvérselo al Estado. Por esta razón, no tiene sentido lo observado en las intervenciones realizadas en el Congreso los días 15, 16 y 17 de junio de 1921, mientras que se debatía el Proyecto de Ley Cierva y su propuesta de Consorcio, pues Maura no admitía que se considerase la aportación del Estado al Consorcio como anticipos que devengarán el 5 por cien de interés, pues no las entregaba con ánimo de que le devolvieran el dinero, y por tanto, no había anticipo.

Respecto a la remuneración periódica de los trabajadores, indefectiblemente debe contabilizarse como un gasto. Esto fue analizado correctamente por la Comisión que revisó las cuentas de NORTE, quien afirmó que “proceda el dinero del Estado o de la Compañía es indiscutible que recarga el gasto de explotación”³⁰. Al “no tenerlo en cuenta (...) lleva a resultados erróneos y a una distribución y aplicación de beneficios que no existen en la realidad”³¹. NORTE realizó una interpretación equivocada al considerar que “debía considerarse como subvención o donación, pero nunca como gasto” (Peña y Pérez, 1940). La postura de NORTE, difícil de asumir, era sostenida desde dos años antes en público. NORTE afirmaba en 1921 que aunque “constituyen una deuda no se contabilizan (...) entre los gastos” (Gaceta de los Caminos de Hierro, 1921, p. 296). La postura de NORTE contrasta con la sostenida por la misma empresa tres años en la información privada. NORTE sí tuvo en cuenta el anticipo en su información interna en carta remitida por Boix a Maristany el 24 de junio de 1920. En esa carta le adjuntaba un avance de las cuentas de explotación, donde sí aparecía el asiento de devolución del anticipo³². Con la contabilización correcta, las aparentes pérdidas contables de la empresa hubieran sido beneficios.

Por tanto, en esta medida sí es posible observar la voluntariedad y la búsqueda de la finalidad de la manipulación de la información contable.

8. Conclusiones: Evaluación de la manipulación de la información financiera

Las meras suposiciones de manipulación contable observadas en los efectos que presenta en los Informes Anuales de NORTE son opinables, sin embargo, al contrastar estos datos con la correspondencia comercial y personal, sí se tiene constancia de que NORTE realizó una manipulación de la información financiera sobre tres partidas –Fondos para compensar el acuerdo de 4 de enero de 1896, Ingresos por transportes de servicio y

³⁰ Vid. “Primera Comisión investigadora de la situación económica de las empresas del ferrocarril”), emitida el 29 de noviembre de 1923: Apartado “Personal”.

³¹ *Ibidem*.

³² Vid. AHF P/65/82-1. Carta de F. Boix a E. Maristany el 24 de junio de 1920.

anticipo de personal–, porque en ellas están perfectamente identificadas la voluntariedad y la finalidad que buscaba la gerencia al realizarla.

Una vez analizadas todas las políticas contables que modifican el resultado, estén comprobadas o no que fueron manipulaciones de la información financiera, es necesario identificar el efecto de cada uno de los métodos que modifican la cifra de beneficios, con la intención de encontrar un patrón permanente en los procedimientos.

En la Tabla 4 se manifiestan los procedimientos de manipulación contable que afectan al beneficio de NORTE en cada uno de los años del periodo 1900-1923, indicando los que son neutrales para el beneficio (0), alteran el beneficio aumentándolo (+) o alteran el beneficio disminuyéndolo (-).

Tabla 4. Procedimientos de manipulación de la información contable que afectan al beneficio de NORTE 1900-1923

Ejercicio contable	Medidas sospechosas de manipulación			Medidas en las que esta contrastada la manipulación		
	Amortización	Deterioro de valor	Fondo obras de mejora	Fondo compensación acuerdo 4 enero 1896	Ingreso transporte servicio	Anticipo de personal
1900	+	0	0	-	0	0
1901	+	0	0	-	0	0
1902	+	0	0	-	0	0
1903	-	0	0	-	0	0
1904	+	0	0	-	0	0
1905	-	0	+	-	+	0
1906	-	-	+	-	+	0
1907	-	-	0	0	0	0
1908	-	-	0	0	0	0
1909	-	-	0	0	0	0
1910	-	-	0	0	0	0
1911	-	-	0	0	0	0
1912	-	-	0	0	0	0
1913	-	-	0	0	0	0
1914	-	-	0	0	0	0
1915	-	-	0	0	0	0
1916	-	-	0	0	0	0
1917	+	-	0	0	0	0
1918	+	-	0	0	0	0
1919	+	-	0	0	0	0
1920	+	-	0	0	0	-
1921	+	-	0	0	0	-
1922	+	-	-	0	0	-
1923	+	-	-	0	0	-

Fuente: Elaboración propia.

No es posible inferir una política programada permanente de alteración del resultado en una única dirección, porque la amortización y los ingresos en la prestación de servicios suponen un incremento del beneficio en diferentes ejercicios económicos. No obstante, es posible encontrar un patrón de conducta sobre la manipulación de la información financiera, porque mayoritariamente NORTE intenta ofrecer un resultado contable menor al real con la alteración de las prácticas contables.

NORTE es una de las primeras empresas españolas en planificar unos procedimientos continuados de manipulación de la información financiera. A lo largo del periodo 1900-1923, la empresa intentó ofrecer de forma sistemáticas unos menores beneficios de los que hubiera registrado sin realizar ciertas maniobras contables. La motivación principal de las ferroviarias no era ahorrarse impuestos, ni evitar el reparto de dividendos, sino mostrar una imagen más negativa de la que hubiera tenido sin realizar estas maniobras contables, para forzar una mayor ayuda estatal. Hasta el año 1920 la principal motivación era provocar un aumento de tarifas por parte del Estado; a partir de 1920, momento en el que el Estado concede a las compañías ferroviarias anticipos de personal y material, pretendía ofrecer una información financiera que perpetuara la concesión del anticipo por parte del Estado.

La aseveración de que la empresa intentó ofrecer de forma sistemáticas unos menores beneficios de los que hubiera registrado sin realizar ciertas maniobras contables, se argumenta por las actuaciones de la empresa NORTE –su política contable– a pesar de que la propia compañía expone explícitamente lo contrario, al afirmar que tiene una motivación fundamental de incluir pocos gastos. NORTE afirmó que: “La cuenta de explotación ha sido formulada con el prejuicio de aligerar los gastos, para que de la cuenta resulte que la compañía puede cubrir todas sus atenciones sin necesidad del anticipo del Estado, con la derivación consiguiente de que no necesita tampoco para ello elevación alguna de tarifas”³³. La afirmación de la empresa no concuerda con su actuación contable porque su política contable no intenta reducir los gastos. Y es lógico, porque para la empresa lo fundamental era la elevación de las tarifas y/o la renovación de la concesión del anticipo del Estado.

La estrategia elegida por NORTE es parte del juego de la compañía con el Estado para presionarle por medio de la exposición de una situación económico-financiera aparentemente peor, y así provocar un aumento de tarifas y/o la concesión de subvenciones y anticipos.

Realmente la actuación contable de NORTE era dual, pues tenía un doble juego: unos ejercicios le interesó mejorar su apariencia y en otros empeorarla. Aunque en la mayoría de los años de la vida de la empresa la motivación era disminuir artificialmente el beneficio por un aumento motivado de los gastos, también la compañía actuó en el sentido contrario puntualmente. Los aumentos puntuales de beneficios se produjeron

³³ Vid. AHF P/113/258-3: “Contestación de la Compañía de los Caminos de Hierro del NORTE de España al Informe redactado por la Primera Comisión investigadora de la situación económica de las empresas de ferrocarriles nombrada por Real Orden de 20 de octubre de 1923”: Apartado “II. Reparos del Informe a las diversas partidas que componen las cuentas de explotación”.

en los años 1905 y 1906 –cómo hemos visto en la Tabla 4– porque en ellos coincidió la necesidad de emitir empréstitos y las negociaciones para un posible acuerdo comercial entre NORTE y MZA. En 1905 comenzó a realizar una manipulación para incrementar artificialmente los ingresos de transporte en servicio. Esta práctica de manipulación de la información contable de las cuentas de NORTE permitió que el Banco Español de Crédito pudiera emitir para NORTE 80.000 obligaciones de 500 pesetas al 86 por cien de su valor y con un interés del 4 por cien, que de otro modo, hubiera sido más difícil. De la misma forma, también tenía motivación para mejorar la apariencia cuando se encontraba en un proceso de negociación de un posible acuerdo comercial con MZA. En una reunión celebrada entre MZA y NORTE el 31 de enero de 1906, dentro de las conversaciones entre ambas compañías que culminaron con el contrato de sindicatura general del tráfico del 27 de junio de 1906, los representantes de NORTE (Borregón, Boix, Estibaús, Ibarra, Urquijo y Waldmann) confesaron a los de MZA (Baüer y Maristany) que los ingresos declarados en las Memorias de NORTE eran inferiores a los reales³⁴.

La manipulación dual de NORTE era consecuencia de la existencia del controvertido e inestable entorno al que se enfrentaba. Por un lado, puntualmente necesitaba la obtención de recursos del mercado de capitales, ya sea por medio de préstamos de intermediarios financieros, pero sobre todo por la emisión de empréstitos que colocar. Para esas situaciones puntuales, NORTE quería dar una situación de solvencia, por lo que realizaba un maquillaje contable en sentido de mejorar su apariencia económico-financiera. Por otro lado, para desarrollar ordinariamente su proceso productivo necesitaba los anticipos del personal por parte del Estado, por lo que continuamente ofrecía unos resultados económicos inferiores a los que tendría sin manipulación de la información contable, para forzar que el Estado mantuviera la concesión de los anticipos o realizara el ansiado aumento de tarifas.

Base documental y bibliográfica

Fuentes primarias (Archivo del Museo Ferroviario de Madrid)

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

NORTE y MZA (1932). *El problema ferroviario. Estudios realizados y medidas legislativas adoptadas en España para intentar su resolución, 1918-1932*, septiembre, Madrid: Gráfica Administrativa.

AHF, C/113/258. Carta enviada por J. Barat el 4 de abril de 1908 al presidente del Consejo de Administración de NORTE.

AHF D/529/26. Expediente relativo al contrato de sindicato establecido entre las compañías de los Caminos de Hierro del NORTE, de MZA y de Tarragona, Barcelona y Francia.

³⁴ Vid. AHF S-80-1, Expediente de estudio y tramitación del contrato de sindicatura general del tráfico.

AHF P/65/82-1. Carta de F. Boix a E. Maristany el 24 de junio de 1920.

AHF P/113/258-1. Memoria sobre la situación económica de la Compañía de los Caminos de Hierro del NORTE de España. *Primera Comisión investigadora de la situación económica de las empresas de ferrocarriles*, 29 de noviembre de 1923.

AHF P/113/258-3. Contestación de la Compañía de los Caminos de Hierro del NORTE de España al Informe redactado por la Primera Comisión investigadora de la situación económica de las empresas de ferrocarriles nombrada por Real Orden de 20 de octubre de 1923.

AHF S-80-1. Expediente de estudio y tramitación del contrato de sindicatura general del tráfico. "Informe Notas sobre las conversaciones sostenidas entre NORTE y MZA". Maristany 31 de enero de 1906.

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

Fuentes secundarias

Artola, M. (1978). La acción del Estado. En M. Artola (Dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943. El estado y los Ferrocarriles* (Vol. 1, pp. 341-453). Madrid: Banco de España.

Bentabol Manzanares, M^a A., Guzmán Raja, I., Montoya Chinchilla, J.L. y Morales Caparrós, M^a J. (2011). La amortización contable en España durante el primer cuarto del siglo XX (1900-1925): el caso de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. *X Congreso Internacional de la AEHE*, 8, 9 y 10 de Septiembre 2011, Universidad Pablo de Olavide, Carmona (Sevilla).

Caron, F. (1973). *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La compagnie de chemin de fer du Nord*. Paris: Ecole Pratique de Haute Etudes.

Carreras, A. (1999). Los ferrocarriles en Europa: algunas perspectivas históricas. En M. Muñoz Rubio, J. Sanz Fernández y J. Vidal Olivares (Eds.), *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998* (pp. 33-54). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Carreras, A. y Tafunell, X. (1993). La gran empresa en España (1917-1974). Una primera aproximación. *Revista de Historia Industrial*, 3, 127-174.

Carreras, A. y Tafunell, X. (1996). La gran empresa en la España contemporánea: entre el mercado y el estado. En F. Comín y P. Martín Aceña (Eds.), *La empresa en la historia de España* (pp. 73-90). Madrid: Civitas.

Carreras, A. y Tafunell, X. (1997). Spain: Big manufacturing firms between state and market, 1917-1990. In A. Chandler, F. Amatori and T. Hikino (Eds.), *Big business and the wealth of nations* (pp. 277-304). Cambridge: Cambridge University Press.

Copeland, R.M. (1968). Income smoothing. *Journal of Accounting Research*, 6, 101-116.

Elvira Benito, O. y Amat Salas, J.O. (2008). La manipulación contable: tipologías y técnicas. *Partida Doble*, (203), 48-59.

García Raya, J. (2006). Cronología básica del ferrocarril español en vía ancha. *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga.

- García Vázquez, J. (1906). El autoritarismo y la anarquía en los Ferrocarriles del Norte. Segunda Parte. Madrid: M. Tabarés Impresor.
- Griffiths, I. (1988). *Contabilidad creativa*. Madrid: Deusto D.L.
- Jameson, M. (1988). *A practical guide to creative accounting*. London: Kogan Page.
- Martínez Vara, T. y de los Cobos Arteaga, F. (2007). Lenguaje y realidad: la intervención de la contabilidad de los ferrocarriles por parte de la dictadura de Primo de Rivera. *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, (1), 319-340.
- Healy, P.M. y Wahlen, J.M. (1999). A review of the earnings management literature and its implications for standard setting. *Accounting Horizons*, 13(4), 365-383.
- Naser, K. (1993). *Creative financial accounting: Its nature and use*. London: Prentice Hall.
- Naser, K. y Pendlebury, M. (1993). *Creative financial accounting: Its nature and use*. London: Prentice Hall.
- Peña Boeuf, A. y Pérez Conesa, G. (recop.) (1940). *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario*. Serie Publicaciones de la Junta Superior de Ferrocarriles, Ministerio de Obras Públicas. Madrid: Gráficas Reunidas.
- Schipper, K. (1989). Commentary on earnings management. *Accounting Horizons*, 3(4), 91-102.
- Soto Carmona, Á. (1992). La evolución salarial en el primer tercio del siglo XX: en busca de una perspectiva comparada. Los Estados Unidos, Francia y España. *Historia Social*, (13), 53-76.
- Soto Carmona, Á. (1989). *El trabajo industrial en la España contemporánea (1874-1936)*. Madrid: Anthropos.