

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

PUBLICACION TECNICA DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

DIRECTOR

D. MANUEL MALUQUER Y SALVADOR

COLABORADORES

LOS INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

SE PUBLICA LOS JUEVES

Dirección y Administración: Plaza de Oriente, 6, primero derecha.

LOS FERROCARRILES SUIZOS

(A propósito de una obra de Mr. Placide Weissenbach, antiguo Presidente de la octava sesión del Congreso internacional de Ferrocarriles.)

POR EL

Dr. A. BONZÓN

Segundo Vicecanciller de la Confederación suiza.

La literatura suiza relativa á los ferrocarriles está constantemente enriqueciéndose con gran cantidad de obras recomendables, tanto por su seriedad como por su excelente información, pero entre todas ellas merece colocarse en primer término la de Mr. Weissenbach, relativa á los ferrocarriles suizos (*Das schweizerische Eisenbahnwesen*), cuyo primer volumen ha sido publicado con el título: *Historia de los ferrocarriles suizos (Die Geschichte des Eisenbahnwesens)*.

Unicamente Weissenbach ha podido escribir ciertos capítulos de la historia de los ferrocarriles suizos, pues habiendo sido sucesivamente Abogado, Secretario general, después miembro de la Dirección del ferrocarril central suizo, Director del servicio administrativo del departamento federal de ferrocarriles y como tal preparador de la reversión, Presidente de la Dirección general de los ferrocarriles federales y negociador de los principales tratados de ferrocarriles entre Suiza y el extranjero, puede decirse que ha visto y conocido todo. Ahora bien, se coloca en la situación de un ciudadano cualquiera, que para escribir la historia de los ferrocarriles de su país no dispone más que de los documentos oficiales accesibles á todo el mundo. Prescinde en su obra de los recuerdos personales y excluye toda revelación, siendo al mismo tiempo muy sobrio en sus apreciaciones, por eso, en vez de desarrollar los hechos desde el punto de vista personal, los relata sencillamente para llegar á ciertas conclusiones. Sobre esta sólida base de los hechos nos presenta el autor un estudio en extremo minucioso de la historia de los ferrocarriles suizos, de claridad completa, y cuyo interés no decae un solo instante. Empleando un estilo completamente impersonal, habla de sí mismo como de un extranjero, y guardando imparcialidad absoluta no nos deja ignorar, en todo asunto de excepcional importancia, la forma en que él ha visto y ve todavía aquello que es necesario para el bien público.

Organiza la sucesión de los hechos por grandes períodos, en que marcan los límites los años 1865, 1885, 1900 y 1911. No da la razón de la elección de estas fechas, pero si examinamos el magnífico *Atlas histórico* que publica el Noroeste suizo con motivo de la Exposición nacional de Zurich, vemos que en 1865 una línea continua de ferrocarriles atraviesa Suiza de Este á Oeste, que en 1885 sucede igualmente en la dirección Norte-Sur á continuación de abrirse al servicio la línea del Gotardo y así continúa.

En los períodos comprendidos entre estas fechas estudia el autor todos los aspectos del problema de los ferrocarriles: estatuto jurídico, construcción, explotación, rendimiento, etc. El desarrollo histórico de un asunto se halla, pues, expuesto por fracciones, pero el libro está dispuesto en tal forma, que para estudiar, por ejemplo, lo referente á la reversión de los ferrocarriles, puede hacerse sin dificultad pasando por alto los capítulos extraños á esta materia.

Hemos pensado si al hacer un resumen de la obra de Weissenbach seguiríamos su plan ó si reuniríamos los fragmentos esparcidos relativos á un mismo asunto, para seguir más fácilmente el desarrollo histórico. Bien que esta última solución sea tentadora, nos hemos decidido á favor del plan del autor, que resulta más respetuoso para su obra.

Aunque el autor escribe su obra suponiendo al lector en conocimiento de las cosas suizas, en este resumen daremos un hilo indicador para el lector desconocedor de ellas, insertando algunas consideraciones *relativas á la soberanía en Suiza*, para que el lector que no conozca previamente algunas particularidades del Estado suizo, pueda con claridad hacerse cargo de la historia de los ferrocarriles suizos.

Desde 1848, Suiza es un Estado federativo constituido por la reunión de 22 cantones, que en la actualidad se conservan todavía soberanos en todos los dominios en que la soberanía no se ha atribuido á la Confederación por la Constitución federal. Como esta última existe desde 1874, resulta que los medios de comunicación aún más modernos, como el automovilismo y la aviación, dependen, no de una legislación federal una é indivisible, sino de 22 legislaciones cantonales, ó aún más, de 25 si se tiene en cuenta el hecho de que tres cantones (Basilea, Unterwald y Appenzell) están divididos en medios cantones. Sin duda, por vía de revisión de la Constitución federal, es siempre posible atribuir al Poder Central nuevas competencias, pero es preciso arrancar estas competencias á los cantones en una votación popular, de donde la innovación exige reunir la mayoría de votantes y la mayoría de los cantones.

En la práctica, esta multiplicidad de soberanías no presenta todos los inconvenientes que la teoría hace concebir, porque el espíritu, de buen acuerdo, llena bien estas lagunas. Se reconoce que en materia de automovilismo y de aviación, todo Suiza sólo representa una pequeña parte, pero es debido á que las carreteras son cantonales y no se ha conseguido todavía instituir en la constitución federal que la legislación relativa á automóviles dependa de la Confederación. Haciendo uso de principios generales, se ha limitado á decretar que las Empresas de automóviles que hacen un servicio de viajeros periódico y regular, deberán proveerse de una concesión federal. Igualmente se ha resuelto para la navegación aérea.

Competencias federales y cantonales se codean en esta forma y más frecuentemente todavía se compenetran. En el curso normal de los hechos la Confederación se sirve de los cantones para hacer ejecutar su legislación, á menos que no la confiera al personal civil directamente colocado bajo sus órdenes, pero sobre toda la extensión del territorio federal no tiene Guardia civil ni agente de policía propio. Si la ayuda de los cantones, la de su personal civil llegase á no ser suficiente á la Confederación para hacer respetar las leyes del país, puede recurrir á una recluta de tropas, obligación que raramente ha llegado á tener que cumplir.

Vamos á suponer ahora que un asunto cualquiera está dentro de las atribuciones de la Confederación. En cualquier otro país los Consejos legislativos de la nación podrán sobre esta materia dictar las leyes que crean útiles, siempre que obtengan la sanción del Jefe del Estado. En Suiza la situación es distinta. En virtud de la ley de 17 de Junio de 1874, una vez publicada la ley, 30.000 ciudadanos pueden exigir que se someta al voto popular (referendum). Como la espada de Damocles, este voto está suspendido sobre la obra del legislador. Si no está bien desarrollada ó si lesiona intereses importantes, á veces aún simples prejuicios, se expone á fracasar en la votación. Tal sucedió, como ya veremos, con una ley referente á materia de ferrocarriles. Es preciso por lo demás reconocer que esta intervención popular (excluida en materia de Tratados internacionales) exige al legislador suizo á ser particularmente prudente y á hacer obra práctica. Las leyes suizas, discutidas y redactadas en tres idiomas (francés, alemán é italiano), resultan un tanto recargadas en la forma, pues ha sido preciso tener en cuenta las exigencias de cada uno de estos idiomas, pero son casi todas leyes susceptibles de una excelente aplicación práctica. En manos de un obrero hábil serán la mejor herramienta para conseguir el fin que se ha propuesto el legislador.

Diremos todavía dos palabras sobre los tres Poderes de la confederación: el legislativo, el ejecutivo y el judicial.

El legislativo se compone de dos Cámaras: el Consejo nacional (189 Diputados), que es la representación popular, y el Consejo de los Estados (44 Diputados), que es la representación de los cantones (dos Diputados por cantón). Reunidas estas dos Cámaras en Asamblea, nombran el Poder ejecutivo para un período de tres años, y que lleva el nombre de Consejo federal.

Nombrado el Poder ejecutivo suizo por el Parlamento y no por el Jefe del Estado, no existen en él crisis ministeriales. Los siete Magistrados que lo componen son reelegidos casi sin excepción de período en período, siendo el carácter del régimen gubernamental una gran estabilidad en las instituciones y en las personas. Ha habido Consejeros federales que han ocupado el puesto más de treinta años; así pueden llevar á cabo empresas de larga duración, como son, en general, los asuntos de ferrocarriles. Anualmente, en el mes de Diciembre la Asamblea federal elige entre los Consejeros federales el Presidente de la Confederación para el año siguiente.

Este Presidente, que, como todos sus colegas, continúa al frente de uno de los siete departamentos de la Administración federal, no goza de ninguna prerrogativa especial; es, entre sus colegas, el *primus inter pares*, de modo que en Suiza desempeña el papel de Jefe del Estado el Consejo federal en Pleno.

El Poder judicial supremo de la Confederación lleva el nombre de Tribunal federal; se compone de veinticuatro Jueces nombrados para un período de seis años por la Asamblea federal, y está situado en Lausana.

En los cantones existen igualmente, pero más simplificados, los tres Poderes legislativo, ejecutivo y judicial. El legislativo sólo tiene una Cámara, el Gran Consejo; el ejecutivo es el Consejo de Estado, nombrado por el Gran Consejo ó por el pueblo y, finalmente, el último grado de la jurisdicción cantonal es un Tribunal cantonal. Estas organizaciones varían mucho de cantón á cantón.

Si el lector no olvida estos datos y sigue con atención ante un mapa de Suiza, dividido en cantones, la relación de los hechos, creemos no le será difícil hacerse cargo de la enrevesada historia de los ferrocarriles suizos, que magistralmente la expone Weissenbach, y que analizamos á continuación, ocupándonos preferentemente de la parte jurídica.

I.—El comienzo de los ferrocarriles suizos.

Primera ley federal relativa á la construcción y explotación de los ferrocarriles (1852).

Después de una crisis muy violenta, Suiza se reorganiza completamente en 1848 y se da una Constitución federal, por la que se crea un Poder central permanente: el Consejo federal, que una de sus primeras medidas es la de atacar el problema de los ferrocarriles.

Suiza ha quedado retrasada en lo relativo á este asunto; solamente posee dos pequeñas secciones de ferrocarril: una es el término de la línea francesa de Estrasburgo á Basilea, inaugurada en 1844, y la otra es la línea de Zurich á Baden, abierta al servicio en 1847. Este retraso tiene su explicación en las condiciones orográficas del país, pero principalmente por las condiciones políticas que habían prevalecido hasta entonces.

La nueva Constitución de 1848 no menciona expresamente los ferrocarriles, pero su art. 23 hace referencia á ellos, disponiendo lo siguiente: «La Confederación puede ordenar á su costa ó fomentar con subvenciones las obras públicas beneficiosas al país ó gran parte del mismo. Con este objeto puede ordenar la expropiación mediante la justa indemnización».

Fundándose en esta disposición, las Cámaras federales invitaron al Consejo federal, en 18 de Diciembre de 1849, á someterles el plan de una red general de ferrocarriles suizos, así como una Memoria y las proposiciones «concernientes á la parte que debe tomar la Confederación en la ejecución de la red y en las condiciones de las concesiones que tiene que acordar en el caso de que sean Sociedades particulares las que han de hacer la instalación».

El Consejo federal presentó á las Cámaras sus proposiciones el 7 de Abril de 1851. Encargó á un especialista, Stephenson, Ingeniero inglés, el proyecto de la red y el problema administrativo y financiero á Geigy (Basilea) y á Ziegler (Winterthur).

Modificando un poco el proyecto de Stephenson y decidiéndose á favor del plan financiero de Geigy, el Consejo federal rogó á las Cámaras federales que aceptasen esta solución.

La Confederación es quien determina la red que ha de cons-

Enfinse. La divide en nueve líneas principales que, puestas unas á continuación de otras, constituyen una línea continua Ginebra-Morges-Iverdón-Soleura-Zurich-Winterthur-Romanshorn-Rorschach-Chur. De esta línea parten empalmes para Ouchy, Berna, Basilea, Lucerna, Schaffausen, Walenstadt. En fin, al Sur de los Alpes, una línea unirá Biasca á Locarno.

En otros términos, la red proyectada seguía el curso de las aguas del Lemán al lago de Constanza á lo largo de los lagos del Jura, del Aar y del Limmat, remontando el valle del Rhin hasta Chur. En los países montañosos destacaba algunos empalmes, los más indispensables, como la línea de Olten á Basilea á través del Jura. El Consejo federal comprendió ya la gran importancia de la construcción de una travesía de los Alpes en la dirección Norte-Sur, pero en vista de las dificultades que se presentaban desistió de esta gran empresa, ante la cual retrocedieron también otros Estados de mayor importancia. Se limitó á incluir en el proyecto de red una línea del Lukmanier.

Para la construcción y explotación de las nueve líneas en que se dividía la red, el Consejo federal proponía la constitución de una Empresa en la que se asociasen la Confederación y los cantones particularmente interesados. Cada línea tendría su Consejo de administración especial, cuyos miembros serían nombrados por la Confederación y los citados cantones, pudiendo además, con el objeto de simplificar, reunir varias líneas en una sola Empresa. Para reunir los capitales necesarios se emitirían por cada sección obligaciones llamadas de ferrocarriles suizos, ascendentes á 500 francos, y cuyo interés del 3 y $\frac{1}{2}$ por 100 se esperaba sería garantido por la Confederación y por los cantones interesados á razón de dos tercios la primera y uno los segundos. Se empezaría la construcción por las líneas más productivas. Después de cincuenta años de la inauguración de una línea, la Confederación tendría derecho de volver á comprar por todo su valor nominal, todo ó parte de las obligaciones de 500 francos emitidas para cada Empresa.

No se puede negar que el proyecto del Consejo federal careciese de altura de miras y de prudencia. Establecía, en efecto, un plan general de la red y llamando á la Confederación y á los cantones á cubrir el déficit de la garantía de interés, prevenía al país contra una fiebre de empresas.

Ahora bien, este proyecto debía sucumbir ante las Cámaras federales. Por una parte, las localidades excluidas del beneficio de los ferrocarriles esperaban su salvación de las iniciativas particulares, y por otra, grandes clamoreos públicos pusieron á las Cámaras en guardia contra el peligro de lanzar á la nueva Confederación al complicado engranaje de los ferrocarriles.

Después de memorables debates las Cámaras decretaron que la construcción y explotación de los ferrocarriles se dejasen á la iniciativa particular. A los cantones se les concedió el derecho de hacer las concesiones, limitándose las Cámaras federales á ratificar estas concesiones por medio de decretos, precaviendo la posibilidad de la reversión en épocas determinadas. Se publicaron una serie de disposiciones para que las Autoridades federales tuviesen facultades para resolver los conflictos que se originasen entre cantones y en caso necesario hacer directamente concesiones rehusadas por los mismos.

Sin comprometer en nada definitivamente la soberanía en materia de ferrocarriles, iba á estar dividida entre 25 cantones y medios cantones, que tenían que arreglarse lo mejor posible que pudieran con la iniciativa particular para crear una red conforme á sus deseos.

La ley federal de 28 de Julio de 1852, primer Código constitucional de los ferrocarriles suizos, excluía, pues, en esta materia, á la Confederación en beneficio de los cantones.

II.—Desarrollo de los ferrocarriles suizos hasta 1855.

Para mayor claridad reproducimos un mapa que indica el estado de la red de las grandes Compañías suizas en el momento en que alcanzan su pleno desarrollo y en la época en que va á efectuarse la reversión. Los nombres que figuran en la explicación son los de las Compañías absorbidas.

En el período comprendido hasta 1865 se crean las principales Compañías suizas de ferrocarriles. A consecuencia de fusiones se constituyen:

1.º La Asociación de los ferrocarriles de la Suiza occidental, que explota la red de tres Compañías distintas: el Oeste-Suizo, el Friburgo-Laussana y el Franco-Suizo. Entre las dos primeras existieron grandes rivalidades, en las que mezclaron á los cantones de Vaud y de Friburgo, y que exigieron la intervención frecuente de las Autoridades federales. Antes de que se llevase á cabo una fusión completa, la Asociación que puso fin á estas rivalidades reunió una red que abarcaba casi toda la Suiza francesa y cuya capitalidad se fijó en Laussana.

2.º La Compañía del ferrocarril Central suizo, con la cabeza de línea en Basilea y dirigiéndose á Berna-Thun y á Lucerna.

3.º La Compañía del Noroeste suizo, cuyas líneas radian de Zurich en dirección de Alemania, del lago de Constanza y del de Walenstadt.

4.º La Compañía Unión suiza, cuya capitalidad estaba situada en San Gall, y que recorría toda la parte oriental del país.

Añadiendo á estas cuatro redes las otras líneas de menor importancia, la red Suiza alcanzaba en 1865 un recorrido de 1.263 kilómetros, y había exigido para su instalación un capital de 442 millones de francos.

Es conveniente señalar dos hechos interesantes acaecidos en este período en el año 1857. El primero es un contrato de fusión de las líneas del Oeste-suizo, del Franco-suizo, del Central-suizo y del Norte-Este. Inspirado por la banca francesa, que colocaba mucho dinero en los ferrocarriles suizos, pero que exigía economías de explotación para mejorar el rendimiento, sucumbió por la oposición de los accionistas del Central-suizo, descontentos de que la capitalidad de la nueva Sociedad no se concediese á Basilea. Por muy poco no se realizó por la iniciativa privada esta unificación de la red suiza. El segundo hecho fué la primer manifestación de la política llamada de penetración, con la cual el Consejo federal intentaba asegurar á la Confederación una situación dominante en los ferrocarriles. En el mismo año 1857 propuso á las Cámaras federales emplear los fondos disponibles en la compra de acciones de ferrocarriles, á lo cual se opusieron las Cámaras.

Aparte del cantón de Friburgo, otros dos cantones, Neuchâtel y Berna, hicieron con mayor ó menor éxito el ensayo de ferrocarriles de Estado, pero las redes así constituidas hasta 1865, no tienen la suficiente importancia para que nos detengamos ocupándonos de ellas.

El cantón de Berna, con objeto de librarse de las exigencias de las Compañías, prosiguió durante algún tiempo la construcción de una línea independiente de Berna á Zurich por Lucerna, pero sucumbió en su tentativa.

Como resultado de conjunto hacemos constar que, á excepción de la línea Biasca-Locarno al Sur de los Alpes, la iniciativa particular construyó en menos de quince años todos los ferrocarriles previstos en el programa del Consejo federal en 1851; además se construyeron un gran número de líneas no previstas en dicho plan.

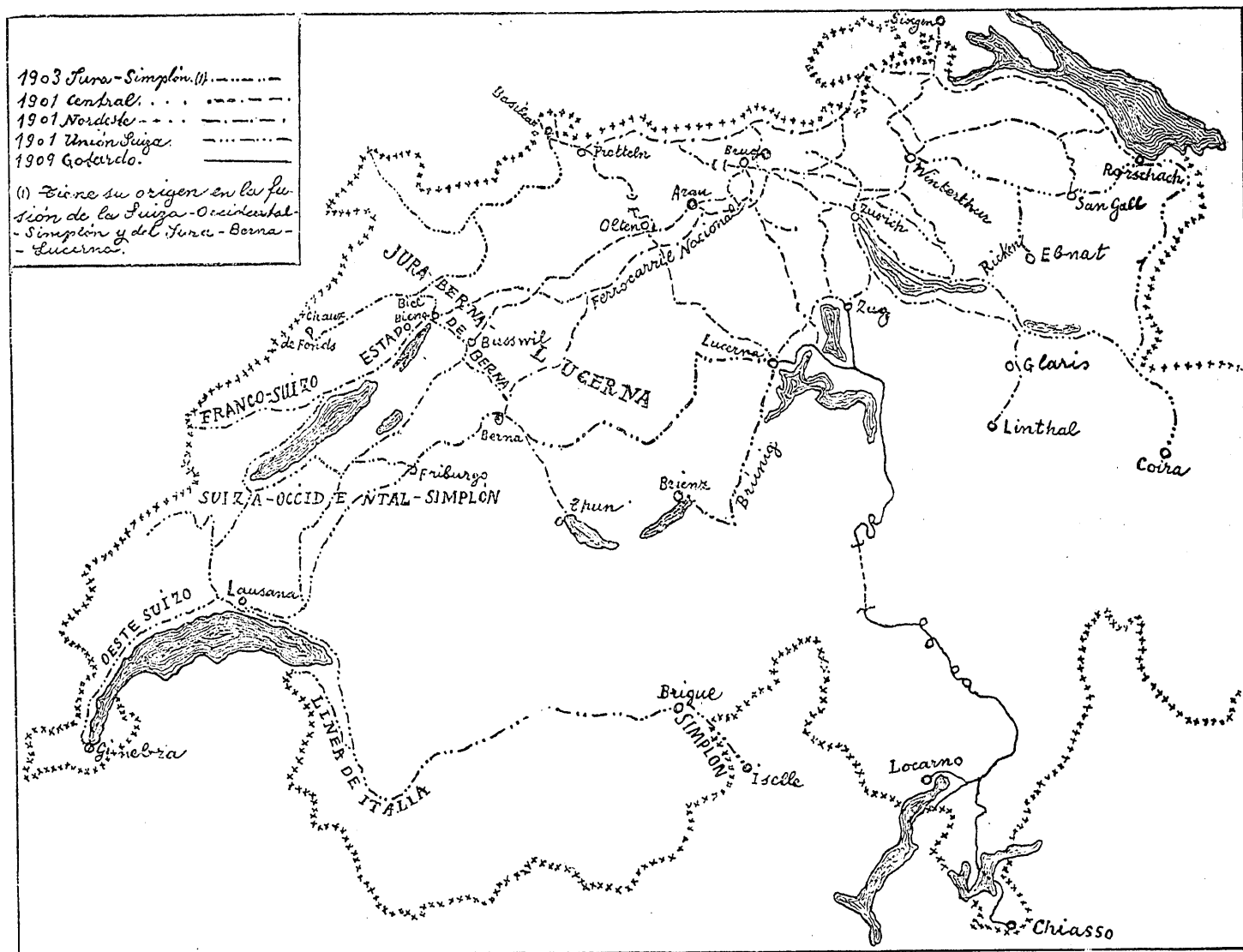
El dinero necesario para la construcción del total de las líneas se obtuvo de los cantones y Ayuntamientos suizos y de los

capitalistas suizos y extranjeros, especialmente de los franceses. Así consiguió el país sus ferrocarriles más necesarios, sin que la Confederación tuviese que pagarlos en medida alguna.

III.—El primer ferrocarril transalpino de Suiza.

En 1854 se abre á través de los Alpes austriacos la vía de Brenner, que por Innsbruck y Verona pone en comunicación la Alemania del Sur con Italia. La comunicación directa entre Francia é Italia por Chambery y Turín, se establece en 1871 por

Consigue la Unión ganar para su causa al Consejo federal, quien en 1864 informa al Gobierno italiano y á los distintos alemanes, que está dispuesto á servir de intermediario á la Unión del Gotardo. Yacini, Ministro italiano de Obras públicas, hace estudiar el problema de las vías alpestres á una Comisión, la que en 25 de Febrero de 1866 informa á favor del Gotardo. Entonces se propone al Gobierno italiano conceda un crédito de 10 millones para la instalación de esta línea, pero la guerra austro-italiana de 1866 viene á detener momentáneamente la solución parlamentaria. En 1869, la Confederación de Alemania del Norte, y á continua-



RED DE LAS COMPAÑÍAS NACIONALIZADAS (1900-1909)

el Monte-Cenis. El tráfico de tránsito Norte-Sur huye de Suiza, haciéndose, por consiguiente, por su camino natural.

Ahora bien, para emprender la travesía de los Alpes suizos se hace preciso considerables recursos metálicos, que no disponen ni la Confederación ni los cantones y también hace falta llegar á un acuerdo en lo relativo al trazado de la línea, porque si la Suiza Occidental quiere el Simplón y la Oriental el Lukmanier (ó también el Splügen), Basilea y Lucerna quieren el San Gotardo, y Zurich duda entre el Lukmanier y el San Gotardo; el cantón del Tesino á su vez da concesiones para el Lukmanier y el San Gotardo, pues ambas líneas le son favorables. Ante estas competencias la Confederación guarda una prudente reserva. Finalmente, el 8 de Agosto de 1863, se funda la Unión del Gotardo (Gotthardvereinigung), á la que pertenecen los cantones del centro de Suiza (Zurich, Berna, Lucerna, Uri, Schwyz, Unterwald, Zug, Soleura, Basilea, Schaffhausen, Argovia, Turgovia y Tesino) y las Compañías del Central Suizo y del Nordeste suizo.

ción el gran ducado de Baden y el Wurtemberg, se declaran á favor del San Gotardo. En esta forma existe unanimidad de criterio en la elección de travesía, por los Gobiernos suizo, italiano y alemanes; con delegados de estos Gobiernos se reunió una conferencia internacional, en la que se ponen de acuerdo en lo relativo á las subvenciones que han de facilitar los tres Estados y sobre las condiciones de construcción y explotación de la línea por una Sociedad bajo la inspección inmediata del Consejo federal suizo.

Este Tratado se firmó en 15 de Octubre de 1869 por Suiza é Italia y en 28 de Octubre de 1871 se adhiere el Imperio alemán de nueva fundación. Las subvenciones que los Estados se comprometen á facilitar son: Suiza, 20 millones; Italia 45, y Alemania, 20.

El Tratado en que se aseguraba la instalación de una arteria internacional Norte-Sur, hacía presumir una era de prosperidad para la región del San Gotardo y para los ferrocarriles que

allí afluyen; pero, en cambio, gravaban á la red del Gotardo con una serie de servidumbres internacionales, que ya en aquella época dieron lugar á grandes preocupaciones en el seno de las Cámaras federales suizas. Después de largos debates (el *Boletín Estenográfico* comprende 331 páginas) se aprobó el Tratado.

Entonces pudo fundarse la Sociedad del San Gotardo; el Consejo federal aprobó los Estatutos y después la justificación financiera. Un grupo de capitalistas se encargó de proporcionar á la Sociedad 34 millones en acciones y 68 en obligaciones, sumas que repartió por un tercio entre los elementos suizo, italiano y alemán, que la componían. Dieron entonces principio las obras.

Observemos que á tenor del Tratado internacional, Italia y Alemania no tenían inspección alguna sobre la Sociedad del San Gotardo; era Suiza quien les garantizaba la buena ejecución de las obligaciones inscritas en el Tratado.

IV.—Ley federal del 23 de Diciembre de 1872, nuevo Código constitucional de los ferrocarriles suizos.

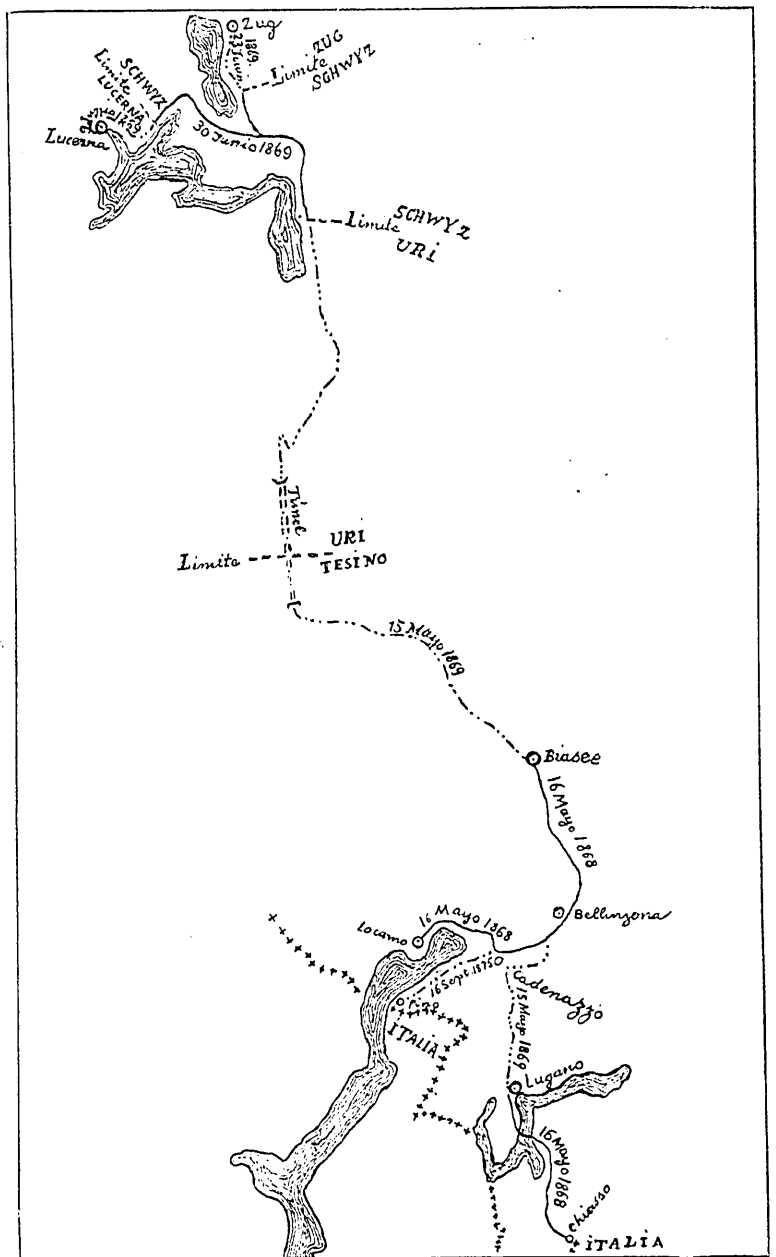
Los miles de conflictos y dificultades surgidos de la soberanía que en 1852 se delegó á los cantones en materia de ferrocarriles y que nunca se pusieron tan de relieve, como cuando la Compañía de San Gotardo tuvo que proveerse de concesiones de todos los cantones, cuyo territorio tenía que cruzar la línea; las dificultades tropezadas por las Compañías para satisfacer las exigencias, frecuentemente contradictorias de los funcionarios de inspección de las carreteras; las reclamaciones del público descontento de la diseminación de la red y de las responsabilidades, y, en fin, principalmente el deseo de poner fin al veto, que las Compañías en posesión de privilegios cantonales oponían á la construcción de nuevas líneas, obligaron al legislador á reformar totalmente la legislación de 1852.

En adelante serán las Cámaras federales las que otorgarán las concesiones de ferrocarriles en toda la extensión del territorio; los cantones en materia de concesión, construcción y explotación de ferrocarriles, solamente podrán hacer peticiones é informaciones, y las Autoridades federales, inspirándose en los intereses generales, tendrán en cuenta aquellas que juzguen de utilidad. La soberanía en materia de ferrocarriles pasa, pues, en totalidad á la Confederación. Algunos sostuvieron que la nueva legislación era anticonstitucional; como quiera que sea, dejó de serlo desde el día en que la nueva Constitución federal de 29 de Mayo de 1874 dispuso en su art. 26 lo siguiente: «La legislación relativa á construcción y explotación de ferrocarriles es del dominio de la Confederación». La Autoridad legislativa y la ejecutiva tendrían en adelante los poderes necesarios para que, dentro del interés general, ordenara lo mejor posible el régimen de los ferrocarriles.

Las Compañías combatieron enérgicamente la nueva legislación á pesar de que ellas la habían deseado; rechazaron en efecto varias de sus disposiciones por violar las cláusulas de las concesiones, en las que veían obligaciones sinalagmáticas, pero las Cámaras federales no pudieron admitir el punto de vista de las Compañías; se encontraban, en efecto, completamente de acuerdo con el Consejo federal que había recomendado la nueva legislación en los siguientes términos: «Las circunstancias por que han pasado nuestros ferrocarriles hasta el presente han demostrado que la Autoridad cantonal no tiene por sí sola el poder necesario para garantizar plenamente los derechos del Estado y los intereses públicos contra estas potentes Sociedades. El porvenir nos enseñará si el poder federal, asociado á los poderes cantonales, podrá y sabrá cumplir mejor esta misión. Si este ensayo resulta coronado por el éxito, Suiza conservará el sistema,

pero si la tentativa fracasa, la próxima ley deberá resumirse en un solo artículo concebido en la siguiente forma: «La Confederación toma á su cargo la explotación de los ferrocarriles suizos».

Mapa de las concesiones de la línea del San Gotardo.



Todas las concesiones son cantonales, á excepción de la concesión federal Cadenazzo-Pino. Las fechas indicadas son las correspondientes al otorgamiento de la concesión.

V.—Desarrollo de la red suiza hasta 1885.

Desde que se aseguró la creación de la línea del San Gotardo afluyeron peticiones de concesión de todas partes, porque Compañías de ferrocarriles, poblaciones y cantones querían la explotación de la nueva línea que prometía un tráfico muy considerable, y como la nueva ley de 1872 había suprimido á las Compañías todo derecho á oponerse, en aplicación de sus concesiones cantonales, á la instalación de líneas en competencia, ninguna barrera se opuso á la fiebre de construcción de ferrocarriles, que aumentando constantemente alcanzó á todo el país.

La primera víctima de esta fiebre fué el ferrocarril nacional, construido para satisfacción de los intereses públicos y cuyo objetivo era crear desde el lago de Constanza al Lemán una línea independiente de las Compañías y fuera de su tutela; pero en la caza de concesiones fué anulado dicho ferrocarril por las Compañías, que consiguieron adjudicarse las mejores concesiones; el

fracaso consiguiente alcanzó á algunas poblaciones de Zurich y de Argovia, y, finalmente, las secciones construídas por el ferrocarril nacional se adjudicaron por subasta, en 1880, á la Compañía del Nordeste.

A su vez, las Compañías encargadas de las concesiones van á atravesar una de las más duras crisis. El Central-suizo consigue vencerla rápidamente, gracias á ciertas concesiones que le permiten desembarazarse de ciertas líneas deficientes que se había encargado de construir.

El Nordeste sufre mayores sacudidas. Poseyendo una red de 213 kilómetros que había exigido un capital de 76 millones, se había adjudicado la instalación de una red complementaria de 346 kilómetros que exigían un capital de 120 millones. Ante la imposibilidad de poder cumplir sus compromisos, consiguió en 1878 que las Cámaras federales le concediesen una moratoria para la instalación de dichas líneas. Después de una serie de años sin dividendo ó dividendos menores del 2 por 100 (1877-1882), la situación del Nordeste mejoró. En 1885 estuvo á punto de ser comprado por la Confederación, pero los temores de la región interesada en las líneas del Nordeste, no construídas todavía, hicieron abandonar la operación. Estando completamente consolidada la situación económica de la línea, el Consejo federal declaró que el Nordeste se hallaba en condiciones de construir las citadas líneas.

El Unión-suiza, más favorecido, no sufrió años de crisis y desde 1884 se benefició con la inauguración de la línea del Arlberg.

En la Suiza francesa, las tres Compañías del Oeste suizo, del Franco-suizo y del Friburgo-Lausana, que habíamos dejado en asociación de explotación, se fusionan bajo el nombre de Suiza occidental, con la obligación de construir un cierto número de líneas nuevas. Después, en 1881, absorbe la Compañía del Simplón y se convierte en el Suiza occidental-Simplón (S. O. S.) y se orienta definitivamente hacia el Simplón y un empalme con la red italiana.

Antes, en 1875, se hizo un ensayo de fusión de explotación de las redes del Central, del Nordeste y del Suiza occidental, pero fracasó.

Todas estas Compañías para salir de sus apuros pecuniarios acudieron á la banca francesa. Inspirándose esta banca en lo que sucedía en Francia, intenta buscar la fusión de explotación, á no ser posible fusiones completas, y frecuentemente obliga á colocar en la presidencia del régimen económico á un individuo por ella elegido, como sucedió, por ejemplo, en el Nordeste, imponiendo al Director Coutin.

El cantón de Berna, que tenía una red de Estado, la vendió á una Sociedad de ferrocarriles del Jura bernés, cuya creación había sido favorecida todo lo posible por el cantón, en vista de que los ferrocarriles de aquella iban, por una parte, á construir una vía á través del Jura que le permitía la comunicación directa con Basilea y, por otra parte, con Delle, punto de unión con los ferrocarriles del Este francés, cuyo tráfico en adelante podría alcanzar á Basilea independientemente de los ferrocarriles de Alsacia y Lorena. La nueva red, con el nombre de Jura-Berna-Lucerna, quedó terminada para la explotación en 30 de Enero de 1877.

La línea del San Gotardo iba á causar nuevas preocupaciones. Interpelado por el Consejo federal, la Compañía del San Gotardo informó á esta Autoridad en 3 de Marzo de 1876 que los 187 millones presupuestados para la construcción de la red eran insuficientes, y que se necesitaban 102,4 millones más, cantidad que creía imposible poder reunir, á no ser con nuevas subvenciones. Esta nueva llegó en el preciso momento en que el Cen-

tral suizo y el Nordeste estaban en plena crisis económica y en que se hundía el ferrocarril nacional.

De acuerdo con Italia y Alemania se reunió en Lucerna, el 4 de Julio de 1877, una nueva Conferencia para estudiar la situación, en la que se decidió reducir la extensión de la red, renunciar á varias secciones de doble vía y pedir á los Estados un nuevo sacrificio pecuniario bajo la forma de subvenciones (Suiza, 8 millones; Italia, 10, y Alemania, otros 10). El Tratado de 12 de Marzo de 1878 entre los tres países aceptando esta solución presentó al mismo tiempo una serie de modificaciones al precedente Tratado de 15 de Octubre de 1869, y fué completado en 16 de Junio de 1879 con un Tratado entre Suiza é Italia destinado á asegurar la construcción de la línea del Monte Generoso (de Bellinzona á la frontera italiana por Lugano).

Cuando el Consejo federal propuso que de los 8 millones que se habían cargado á Suiza pagase 6 y medio la Confederación, se formuló una gran oposición en las suizas occidental y oriental, irritadas de que sus vías transalpinas quedasen postergadas y que sólo en favor del Gotardo abandonase la Confederación su política tradicional de no interesarse económicamente en materia de ferrocarriles. Después de grandes debates parlamentarios (327 páginas del *Boletín Estenográfico*), la mayoría de las Cámaras federales votó el siguiente acuerdo: La Confederación no concedía subvención alguna á la Compañía del San Gotardo, pero sí á los cantones en favor de aquella. Se fijó la subvención en 4 y $\frac{1}{2}$ millones, y se prometía otras iguales tanto á los cantones interesados en la travesía del Simplón, como á los interesados en la de los Alpes orientales, para el día que presentasen una combinación financiera que asegurase el horadar estos pasos. Este compromiso se consignó en la ley federal del 22 de Agosto de 1878, que fué objeto de una petición de referendum, pero que triunfó en votación popular por 258.731 votos contra 115.571.

El resto de la subvención que Suiza estaba encargada de facilitar se repartió entre los cantones interesados y las Compañías del Central y del Nordeste. Las obras de construcción de la línea pudieron desde luego continuarse sin entorpecimiento.

Después de fiestas internacionales celebradas en Lucerna, Milán y Génova, la línea del San Gotardo se inauguró para el servicio el 1.º de Junio de 1882. Tenía ante sí un porvenir próspero que le aseguraban su excelente dirección, sus magníficas instalaciones, su inmejorable servicio (hasta el presente no ha ocurrido en la línea ningún accidente de relativa importancia) y, por último, su situación en el centro del tráfico europeo.

Al mismo tiempo que la red de los ferrocarriles principales se aumentaba considerablemente, nació y se desarrolló en este período la red de ferrocarriles secundarios de vía normal, de vía estrecha, funiculares y de montaña (el primero de estos últimos fué el del Righi, inaugurado el 23 de Mayo de 1871). Sin entrar en detalles, será suficiente consignar que desde 1865 á 1885 la red suiza se eleva de 1.263 á 2.761 kilómetros y el capital arriesgado de 412 á 1.046 millones.

VI.—Intentos de reversión.

Según el texto de las concesiones, Suiza podía recuperar sus ferrocarriles en 1888, previo aviso dado en 1883. No lo hizo por no presentarse favorable la operación mercantil. Es este el momento propicio de explicar que las concesiones suizas preveían un doble método de recuperación, á saber:

1.º Sobre la base del producto neto capitalizado, es decir, veinticinco veces el producto neto medio capitalizado de los diez años precedentes al que se anunciaba la reversión, cuando este producto neto capitalizado excediese al capital de instalación.

2.º Sobre la base del capital de instalación cuando el producto neto capitalizado fuese menor que dicho capital.

Ahora bien, la Confederación estimaba que este producto neto y este capital de instalación, habían sido ambos aumentados por las Compañías, y como solamente después de anunciada la reversión era cuando la legislación le permitía incoar el gran litigio en averiguación, no estaba, pues, la Confederación informada respecto á este punto esencial de la recuperación concesional, esto es, su coste. Además, se encontró con que una sola Compañía, la del Central, realizaba beneficios bastante considerables para ser recuperada sobre la base del producto neto. Las otras Compañías debían recuperarse sobre la base del capital de instalación, pero, los ingresos de las redes de estas Compañías, ¿permitirían á la Confederación cubrir el pago de los intereses de este capital de instalación transformado en deuda de reversión? Era, pues, preciso, antes de todo, determinar rigurosamente el producto neto y el capital de instalación y eliminar todos los aumentos en las cuentas presentadas por las Compañías.

A este efecto, las Cámaras adoptaron la ley de 21 de Diciembre de 1883, relativa á la contabilidad de los ferrocarriles. Combatida vivamente esta ley por las Compañías, saneó sin embargo la situación económica de las mismas, y éstas se pusieron finalmente de acuerdo con la Confederación respecto á las partidas que harían desaparecer de sus balances.

El Consejo federal, inquebrantable partidario de la reversión dentro del texto de las concesiones en cuanto se presentase una ocasión favorable, negoció amistosamente la compra de la red del Nordeste; como ya hemos visto, la operación no tuvo éxito, debido á que las regiones interesadas en las líneas no construídas todavía por el Nordeste, se asustaron con la teoría federal de que la obligación de construir esas líneas no pasaba legalmente de la Compañía del Nordeste á la Confederación.

Entonces, el Consejo federal acudió á la política llamada de penetración, destinada á asegurar á la Confederación un puesto preponderante en las redes hasta que se efectuase la reversión completa. Esta política se practicaba comprando gran cantidad de acciones y en esta forma; cuando se fusionaron el Suiza-occidental-Simplón y el Jura-Berna-Lucerna, bajo el nombre de Jura-Simplón (1889), el Consejo federal, autorizado por las Cámaras federales y sin que se pidiese el referendun, adquirió del Estado de Berna una gran parte de las acciones privilegiadas de dicha Compañía.

Prosiguió esta misma política con respecto al Central-suizo, y aun llegó á proponer á las Cámaras federales, bien la compra de la mitad de las acciones de esta Compañía ó bien la compra total de la red. Las Cámaras se decidieron por la compra total, pero por 289.406 votos contra 130.729, el pueblo suizo rehusó efectuar la operación, porque le parecía demasiado cara y poco beneficiosa.

VII.—Desarrollo de la red suiza hasta 1900.

El período que cierra en 1885, ha dejado ya en explotación la línea del Gotardo que beneficia á toda la Suiza central. El período de que vamos á ocuparnos será el que nos dejará la explotación del túnel del Simplón, obra deseada por toda la Suiza francesa, que ya pensó en ella desde el principio de la construcción de ferrocarriles y á la que se adhirió el cantón de Berna. Ahora bien, sólo se llevó á cabo á costa de miles trabajos.

La primera Compañía que tuvo por objetivo el Simplón, fué la Suiza llamada la Línea de Italia, que solamente llegó á construir algunos kilómetros de vías de acceso al Simplón en el can-

tón de Valais. La Compañía de la Suiza occidental, que la absorbió, no tuvo ni tiempo ni fuerzas para resolver el gran problema. El Jura-Simplón, que le sucedió el 1.º de Enero de 1890, y que hemos visto crear como resultado de la fusión del Jura-Berna-Lucerna con el Suiza-occidental-Simplón, iba á ser más dichoso. El contrato de fusión demostrando claramente cuál era el objetivo de la nueva Compañía, indicaba que el Jura-Simplón asumiría la ejecución de la línea del Simplón, una vez que Suiza é Italia se hubiesen puesto de acuerdo sobre las condiciones de empalme de esta línea y cuando se hubiesen reunido 30 millones de subvención. Estaban, pues, planteados dos problemas, uno referente al trazado y otro á la cuestión económica.

En el relativo al trazado, el Gobierno suizo se entendió pronto con Italia. La técnica podía, á voluntad, hacer desembocar el túnel al Sur de los Alpes, bien en territorio suizo ó italiano. Italia exigió y consiguió que fuese en su territorio. Fijado este punto, fácilmente se convino un acuerdo sobre todos los demás, y el 25 de Noviembre de 1895 Suiza é Italia firmaban un Tratado para la construcción y explotación de un ferrocarril de Brigüe á Iselle por el Simplón. En este Tratado se indicaron las condiciones del túnel de base, de cerca de 20 kilómetros de longitud, con dos galerías paralelas, debiendo quedar la segunda terminada para poder instalar la doble vía, cuando el tráfico de la línea del Simplón (Brigüe-Domodossola) alcanzase un cierto rendimiento kilométrico. A este Tratado entre ambos Estados se añadió en 22 de Febrero de 1896 una convención, con pliego de condiciones entre el Gobierno italiano y la Compañía del Jura-Simplón, en cuya convención se otorgaba á la Compañía la concesión de la parte del túnel situada en territorio italiano. Otra convención del 2 de Diciembre de 1899 entre Suiza é Italia, solucionaba una serie de asuntos relacionados con el enlace de ambas redes. De este conjunto de hechos, resultó que la Compañía del Jura-Simplón se quedó con la propiedad y explotación de la línea del túnel del Simplón, y únicamente con la explotación de la línea Iselle-Domodossola, que era propiedad de los ferrocarriles italianos. Domodossola se declaró estación internacional de empalme de explotación de ambas redes.

El problema económico fué siempre la piedra de toque de la obra del Simplón. Durante mucho tiempo se había contado con el apoyo pecuniario de Francia, pero en esta ocasión, por no perjudicar, sin duda, á Marsella y al Monte-Cenis, las Cámaras francesas rehusaron su auxilio al Simplón, aunque esta línea presentase considerables ventajas para una gran parte de Francia. El dinero debía, pues, encontrarse únicamente en Suiza y en Italia. Por el Tratado de 25 de Noviembre de 1895 se impone á Suiza una subvención de 15 millones y de 4 á Italia. Con arreglo á la ley del 22 de Agosto de 1878, la Confederación abonó 4 y $\frac{1}{2}$ millones, y el resto, hasta completar los 15 millones, se cargaron á los cantones y otros interesados suizos. Los 60 millones todavía necesarios para la justificación económica se consiguieron por un empréstito que el Jura-Simplón consiguió en 29 de Diciembre de 1897 de los bancos cantonales de Vaud, Berna, Zurich, Soleura y Neuchâtel, cuyo empréstito fué garantizado por la Confederación, según la autorización de las Cámaras federales del 19 de Abril de 1898.

El 13 de Noviembre de 1898, la Empresa Brandt, Brandau & C.^a, de Winterthur, empezaba la perforación mecánica del túnel.

Durante el curso del período que nos ocupa, en el resto de Suiza las grandes Compañías proseguían la terminación de las líneas de que se habían encargado cuando la caza de concesiones. El tráfico alcanza un gran aumento y suben los valores de ferrocarriles; desgraciadamente gran parte de ellos han caído en manos

