

Sobre la curva de las velocidades en los puntos de una vertical. Investigaciones sobre la distribución de las velocidades en una corriente de agua abierta.

Este trabajo, publicado por G. Tranb en el *Zeitschrift für Gewässer Kunde* (vol. XII, cuadernos 1.º y 2.º), es esencialmente una compilación crítica de los resultados obtenidos por los principales hidráulicos de Europa y América sobre las corrientes de agua más diversas.

El autor habla en primer lugar de los molinetes empleados para la medida de las velocidades, de las causas de error que introducen ya sus imperfecciones, ya la oblicuidad de las corrientes con relación al perfil; señala la influencia de la resistencia del aire, de los vientos opuestos, de la forma de las orillas.

Recuerda después la teoría de Jasmund, que termina en una fórmula logarítmica $y = a + b \log(x + c)$, la de Lippke que compone la curva de una recta y de arcos de elipses que pueden venir á ser por deformación arcos de círculo.

El autor se ha dedicado á efectuar diversas verificaciones de los resultados de Lippke, cuyas conclusiones generales considera como prematuras. Indica las observaciones nuevas que sería de desear se hicieran para llegar á un conocimiento más exacto de la distribución de las velocidades.

Protección de las redes de distribución de energía eléctrica.

Artículo publicado por M. L. P. en la *Industrie Electrique*, en el que el autor analiza una Memoria presentada por MM. Pollard y Lawson en el Congreso de Cleveland sobre la protección de las redes, los aparatos empleados y los perfeccionamientos que deben aplicárseles. Los autores estudian en la Memoria más especialmente los pararrayos, las bobinas de reactancias, los relés, etc.

Bombas centrifugas y bombas de émbolo para el abastecimiento de las calderas.

The Electrical World publica un artículo de Ehrlich, en el que este señor hace una interesante comparación entre las bombas centrifugas y las de émbolo para la alimentación de las calderas.

El autor examina también el modo de operar las bombas y su gobierno, ya por turbina de vapor, ya por motor.

Suministro de energía eléctrica por las Compañías de gas.

Descripción hecha por M. Hapier en *The Electrician* de una instalación de producción de energía eléctrica con motores de gas y explotada por la misma Compañía gasificadora. La potencia actual es de 1.200 kilovatios.

Ensayos de traviesas de hormigón armado.

Estas traviesas consisten en bloques paralelepípedos tubulares que tienen 200 milímetros de anchura, 177 de altura y 2,60 metros de longitud, están reforzados en los ángulos por hierros redondos de 9 milímetros y medio rodeados de una rejilla de mallas de 50 á 100 milímetros. En la proximidad de las paredes se encuentra una red de mallas de 35 milímetros.

Los carriles del tipo ligero descansan sobre unos asientos separados del hormigón por una placa de encina de $0,30 \times 0,20 \times 0,025$ y se fijan por medio de tirafondos que penetran en un bloque de encina interior á la traviesa.

Los ensayos se han verificado en el Rialto and Pacific Railway, en Riverside (California), en una sección que recibe trenes eléctricos y locomotoras de 87 toneladas; y, según parece, se han proseguido desde Octubre de 1913 á Octubre de 1916 con excelentes resultados.

Tratan de este asunto con bastante amplitud en sendos artículos las *Engineering News* y el *Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure*.

Ejecución y explotación de ferrocarriles.

PONENCIA

PRESENTADA Á LA ASAMBLEA NACIONAL DE FERROCARRILES

POR

DON MANUEL BELLIDO

Ingeniero-Jefe de Caminos, Canales y Puertos.

Es evidente que la cuestión que plantea este tema es la más difícil de resolver, y por lo mismo la que más se ha discutido y estudiado, no sólo en España, sino en todas partes, por lo cual no es ya fácil decir nada nuevo. Pero como varían las circunstancias de localidad, en una misma influyen extraordinariamente las de tiempo y ocasión, y en fin, en cada una, el resultado obtenido por los sistemas empleados. lo procedente en estos momentos es hacer un examen comparativo de los mismos, á la vista del plan que hay que realizar y colocándonos en la situación de la España de hoy, tanto considerada en sus recursos propios, como en relación con las otras naciones cuya situación financiera nos puede afectar.

Ante todo hemos de señalar como uno de los puntos que nos deben servir de orientación para elegir el sistema que convenga proponer, una realidad presente que se ha impuesto en casi todas partes, y que, al menos con carácter de conveniencia, se recomienda en cualesquiera que sean las circunstancias: *la alta conveniencia de que el Estado tenga en su mano la posibilidad de disponer de los ferrocarriles.*

En las naciones beligerantes, uno de los primeros actos de los Gobiernos fué incautarse de los ferrocarriles; en España, aunque por nuestra dicha no estamos en el mismo caso, las perturbaciones de índole social, por una parte, y las de carácter comercial, agudizadas cada vez más por mil razones, nos han llevado á una intervención tan inmediata que confirma plenamente aquella conveniencia.

Más adelante veremos que, por razones de orden práctico, el único sistema á que se puede acudir si hemos de tener ferrocarriles, es precisamente el que se acomoda á estas exigencias; es decir, la construcción y explotación por el Estado, pero como esta tendencia, que se ha generalizado en la opinión, quizá exagerándola, tiene ciertos graves inconvenientes que señalaremos, es preciso aquilatarlos, no para discutir el principio, pero sí para atenuarlos ó compensarlos.

No se puede desconocer que lo más barato para el Tesoro público es que los ferrocarriles se construyan por particulares sin subvención ó aun con una subvención kilométrica moderada. Así se han hecho todas las líneas de nuestra red principal y la mayor parte de las de vía estrecha; pero esto fué hace muchos años, cuando se creía que esta clase de negocios era de seguros y grandes rendimientos desde luego y, como la experiencia demostró que no era así y que no podía serlo, por razones de todos conocidas, llegó un momento en que la reacción fué tremenda y ya no hubo medio de convencer á los capitalistas de que no en todos los casos debe de ocurrir lo mismo, ni á los gobernantes de que la Hacienda pública, y el país en general, son los que ganan siempre, y, por lo tanto, que una sabia política ferroviaria llegaría á colocar las cosas en sus verdaderos términos.

No se ha hecho así, sino que, por el contrario, cuando se pensó en construir la red secundaria todo lo que se ocurrió para

estimular el capital fué dar una garantía de interés de 4 por 100 sobre un capital de 50.000 pesetas por kilómetro excluyendo el material móvil (precaución pueril porque sobradamente excluido estaba con semejante cifra). Más tarde se amplió el capital subvencionado á 80.000 pesetas por kilómetro y por fin se dió ya la garantía de 5 por 100 de interés sobre un capital ilimitado. Acaso si se hubiera empezado por ahí el resultado hubiera sido otro, pero sucedió que cuando se promulgó esta ley, el comienzo de las primeras guerras europeas alarmó los mercados financieros y al retraimiento de los capitales acompañó la elevación de los tipos de interés del dinero. Como la garantía de interés no se puede abonar hasta que está un ferrocarril en explotación, para construirlo era preciso acudir á préstamos de los Bancos, los cuales exigían bastante más del 5 por 100 estipulado para los intereses intercalarios; además, al llegar el momento de emitir las obligaciones, entre el margen para la suscripción al público y la comisión de banca, sumaban un tanto por ciento elevado. Todos estos quebrantos era preciso tenerlos en cuenta al confeccionar los presupuestos de los proyectos, y como el único medio es aplicarlos á los precios unitarios, así se hacía con objeto de que el capital garantizado fuera el verdadero coste de establecimiento del ferrocarril ó, en otros términos, que el interés garantizado al capital cubriera, en efecto, el 5 por 100 además de la amortización.

Y ocurrió lo que era de temer: se desataron las ambiciones, surgieron los inevitables intermediarios que habían de cobrar elevadas comisiones y los presupuestos se elevaron también, algunas veces de modo que originó escándalo. Esto dió lugar á que los organismos que ejercen la inspección del Estado revisaran escrupulosamente los presupuestos rebajándolos en términos que, las más de las veces, no permitían ya construir los ferrocarriles; pero era natural que así fuera porque, si á su tradicional celo por los intereses que deben defender se unía el estímulo producido por la responsabilidad que se les pudiera atribuir y la mortificación que honradamente produce la sospecha de que se tratara de hacerles cómplices de un negocio que no cabe dentro de la ley que deben interpretar, se comprende llegar incluso á la exageración en sentido contrario, con tal de salvar en absoluto la responsabilidad.

Las consecuencias de todo ello eran de esperar; de toda la red de ferrocarriles secundarios, estratégicos y complementarios, sólo se han construido unos 300 ó 400 kilómetros, y no es fácil que se haga ya mucho más.

Comprendiéndolo así, atribuyendo á este hecho toda la importancia que para economía española tiene y haciéndose cargo de que un escollo más, y de los más graves, ha sido siempre la falta de verdadera garantía que tienen los obligacionistas que perciben los intereses que paga el Estado á través de las Compañías, las cuales, á mayor abundamiento, no siempre han cobrado el importe del interés garantizado, el Ministro de Fomento Sr. Vizconde de Eza publicó un Real decreto que da plena satisfacción á los que hayan de concurrir con su dinero á esta clase de obras.

Las obligaciones quedan ya directamente garantizadas por el Estado. ¿Se puede pedir más?

Pues bien; han transcurrido algunos meses; cierto que la enorme carestía de todo hace meditarlo mucho; cierto también que sabemos de dos ó tres ferrocarriles que se piensa construir al amparo de este Decreto, pero esto no es nada y el país no puede esperar más, ni estar á la merced de caprichos, codicias ó faltas de patriotismo.

En este aspecto es una prueba bien clara lo que ha ocurrido siempre que se trata de plantear un negocio de esta clase; no

siendo en alguna región privilegiada, no se puede ni hablar á los capitalistas, y, aun en el vulgo está tan arraigada la idea, que ya es corriente pensar en capitales extranjeros como única solución, como algo axiomático....., es decir, que nos extendemos patente de incapacidad y hasta nos parece tan natural, que ni nos sonroja ni siquiera nos entristece; es, simplemente, más cómodo esperar á que caiga el maná del cielo que trabajar para comer.

De todos modos, en los momentos presentes y aun por mucho tiempo no parece que se pueda pensar en que vengan á invertirse en nuestros ferrocarriles los capitales de las naciones que hasta ahora lo han hecho, y, aunque se habla mucho de otras que parecen estudian esos negocios, es más prudente no contar mucho con ellas, y nuestra opinión personal es que más vale que no vengán, y aun que si vinieran no debiéramos entregarles las concesiones de nuestros ferrocarriles; es preferible morir de hambre en nuestra casa que morir de vergüenza y perder la independencia, pasando por la humillación de demostrar ante el mundo que tienen razón los extranjeros que piensan que no somos capaces de nada.

Ahora hay dinero en España, y como está visto que no acude más que á los valores del Estado, el Estado debe recogerlo empleándolo en los ferrocarriles, que de otro modo no se harán nunca. Además, si el Estado va á pagar los intereses de las obligaciones que emitan las Compañías, ¿por qué no hace la emisión el mismo Estado, que con menos margen la coloca y con su importe construye? ¿Qué falta hacen ya las Compañías?

Pero esto hay que estudiarlo, porque importa anticipar que el sistema seguido hasta ahora en las pocas líneas que ha construido el Estado es desastroso y debe proscribirse en absoluto. En primer lugar, por el procedimiento de consignar en los presupuestos cantidades anuales insignificantes y de hacer para todo expedientes interminables, las obras se eternizan, con lo cual ni el país recibe la ventaja que debe, ni hay obra económica, y este es un axioma que destruye la leyenda de que el Estado construye más barato.

¿Se ha hecho la cuenta de lo que representa la partida de gastos generales y la de intereses del capital durante el tiempo de la construcción, en ferrocarriles como el de Betanzos á El Ferrol? Pero tampoco es conveniente ni lógico que los encargados de la construcción sean las Divisiones de ferrocarriles, cuya misión es inspectora, con lo que resulta que se inspeccionan á sí mismas. Además, generalizando el sistema se llegaría á tener una importante red dirigida por las Divisiones, y hay quien supone que la falta de competencia entre Compañías ó entidades diversas suprime el estímulo para estudiar mejoras técnicas, que son las que traen el progreso, y de ahí viene el adocenamiento. No afirmaremos que tal suceda, pero sí se ha observado siempre que donde falta la competencia cesa también el esfuerzo; ello es consecuencia de la naturaleza humana.

Descartado el sistema actual, veamos la posibilidad de encontrar otro mejor; pero antes nos haremos cargo de las objeciones que se hacen en general á la construcción y explotación por el Estado para rebatirlas ó, en caso contrario, salvar sus inconvenientes.

Es la primera y seguramente la de más importancia, la que surge naturalmente en vista de lo ocurrido en los pocos ferrocarriles que hasta ahora ha construido el Estado; ya lo hemos dicho: por el sistema seguido no se acaban nunca las obras, lo cual no puede admitirse, y habría que buscar otro procedimiento de ejecución; pero esto no parece muy difícil, y si en otros tiempos acaso no se hubiera podido ni hablar de ello, hoy parece que, afortunadamente, la opinión se ha ido acostumbrando á la idea de que obras de esta naturaleza, cuya utilidad han de disfrutar

las generaciones venideras, deben ser pagadas también por ellas, al mismo tiempo que los rendimientos de las explotaciones de dichas obras y, por tanto, que es lógico y justo que, en lugar de cargarse su importe á los presupuestos actuales, el capital se recoja en forma de empréstitos y con eso, al mismo tiempo que se realiza aquel fin equitativo, se puede obtener con facilidad toda la suma importante que se necesita, si se ha de llevar á cabo el vasto plan que requieren las necesidades del país.

Otra observación muy corriente es la de que la influencia política hará que se anteponga la construcción de líneas de menos importancia á otras de gran necesidad, llegándose á hablar de ferrocarril-s parlamentario-s, como recuerdo de las llamadas carreteras parlamentarias. Es claro que, si nos lanzáramos sin previsión alguna á construir ferrocarriles, eso podría ocurrir, pero es elemental precaución la de comenzar por establecer un orden riguroso de prelación, que evitará tales abusos y como, además, es de desear que se fije un plazo relativamente corto para realizar la totalidad del plan, sería fácil calmar las impaciencias de los más impetuosos, que no es lo mismo sufrir la incertidumbre de ver nunca satisfechas las legítimas aspiraciones, que contar con poderlas llenar en fecha conocida y no muy lejana.

Otras objeciones se hacen también como derivaciones de la ingerencia política, pero si cabe examinarlas en lo que se refiere al momento de la explotación, tienen tan poco valor en cuanto atañe á la construcción, que no creemos necesario tomarlas ahora en cuenta.

En cambio no se suele mencionar un grave inconveniente del actual sistema seguido por el Estado y que no se puede soslayar sin cambiar radicalmente el procedimiento inicial; nos referimos al tremendo expedienteo que todo lo dificulta y lo alarga y más en cuanto tropezamos con la ley de Contabilidad. Una expropiación forzosa con todos sus trámites, sin poder hacer un arreglo privado, muchas veces más barato, ó una contrata de expropiación en condiciones ventajosas para la Administración; un simple suministro de tornillos de brida, ó de balasto, ó de algo semejante, son capaces de alargar el plazo mejor calculado y de perturbar definitivamente la organización más cuidadosamente estudiada y rígidamente mantenida, de todo lo cual depende el resultado financiero previsto y la satisfacción rápida de las necesidades del país.

Todo esto, que da la supremacía á las Compañías ó particulares, se puede conseguir sin más que buscar un organismo que sea una verdadera delegación del Estado y que, con la debida intervención del poder central y bajo la inspección de las Divisiones de ferrocarriles, funcione con tal independencia que tenga la misma libertad de acción de una Sociedad anónima, incluso en no estar sometida á la ley de Contabilidad.

El Consejo de Administración del Canal de Isabel II es un modelo digno de imitarse en su constitución, aunque se debiera llegar á mayor autonomía.

Para cada línea importante ó grupo de líneas de la misma clase y región, se constituiría un Consejo de Administración presidido por un Delegado regio nombrado por el Gobierno y con la Vicepresidencia de un Inspector general de Caminos.

En el Consejo tendría también un puesto un Delegado del Ministro de Hacienda, y los demás Vocales podrían ser los Presidentes de las Diputaciones provinciales, los Alcaldes de las capitales de las provincias por donde pasara la línea ó grupo de líneas, los Presidentes de Cámaras de Comercio, etc.

Este Consejo de Administración tendría la dirección de las obras y debería recibir trimestralmente el importe de las mismas y de los gastos de dirección y administración; para ello el Gobierno pondría en circulación, en las mismas fechas, títulos de

una Deuda especial de ferrocarriles, amortizable, hasta el importe del capital de establecimiento de cada línea, con deducción de la partida consignada para intereses intercalarios.

Una vez terminada la construcción de cada ferrocarril, el mismo Consejo continuaría la explotación, ingresando anualmente en la Tesorería de Hacienda los productos líquidos.

Pero esta cuestión de la explotación debe ser tratada con independencia y bueno será hacer ver que, aun para este caso, la solución propuesta es la mejor y quizá la única que se podría realizar.

En efecto, es una idea muy generalizada la de que debe arrendarse la explotación, por los serios inconvenientes que, con más ó menos justicia, se atribuyen á que sea el Estado el explotador y que habremos de reseñar, pero el contrato de arriendo tiene que hacerse mediante una determinada fórmula que fije *a priori* los gastos de explotación, y este es el escollo.

Son innumerables las fórmulas que se ha ideado y propuesto en todas partes para este objeto, desde la que contiene sólo un coeficiente de proporcionalidad con los productos brutos, hasta las más complicadas de numerosos términos que tratan de calcular los gastos en función de los viajeros, mercancías de grande y pequeña velocidad, trenes kilómetros, etc.; en España, la ley de Ferrocarriles secundarios prescribía la fórmula de dos términos, uno fijo y otro proporcional á los productos brutos, hasta la última ley que impone la de tres términos, por lo menos, uno fijo, otro proporcional al producto bruto y otro al número de trenes kilómetros.

Pues bien, son de tal variedad las circunstancias que influyen en los gastos de explotación y, á medida que la cuestión social se agrava, tan inseguras las bases que se trate de fijar, que ante el riesgo que supone una insuficiencia de la fórmula, el capital, justamente temeroso, no es fácil que se atreva á correr una aventura en la que, desde luego, puede perder, cuando en el caso más favorable sólo se puede pretender una ganancia seguramente pequeña.

Esta es la realidad y no hay que engañarse. Cuando la concesión comprendía construcción y explotación, si en la primera hubo negocio de momento á favor del margen del presupuesto, que estimulara á los capitalistas y proporcionara un fondo que pudiera hacer frente á las insuficiencias de las fórmulas de explotación, se pudieron hacer algunas, muy pocas, líneas; pero suprimido el negocio de construcción por la intervención del Estado en las subastas y concursos parciales que aquilatan el capital garantizado, ya no hay quien vaya á las subastas, como no sea en caso especialísimo en que interese á otra explotación más importante y puede, por tanto, comprenderse lo que sucederá si sólo se concede ó arrienda la explotación.

Para obtener un resultado positivo sería preciso que los coeficientes de la fórmula aseguraran de una manera visible que los gastos por ella calculados habían de ser, por lo menos, iguales á los reales, y esto, ni lo informarían favorablemente nuestros organismos técnicos, ni sería lícito hacerlo á sabiendas, en perjuicio evidente del Estado.

Sólo un intento se ha realizado en España para arrendar la explotación de un ferrocarril y ha sido en el tan nombrado de Betanzos á El Ferrol, y el caso es instructivo: Para la Compañía del Norte las condiciones no pueden ser más favorables; pues esa línea es sólo un pequeño ramal de su red, que con los elementos de que dispone podría explotar fácilmente, y, sin embargo, no ha sido posible conseguirlo. ¿Qué sucederá en los demás casos en que no concurrirán tan ventajosas circunstancias?

Pero hay más, porque ya dijimos al comenzar que es preciso que el Estado pueda en todo momento intervenir de una manera

eficaz en la explotación; sin llegar á casos de tan extrema necesidad como el de la situación actual, un día se plantea la conveniencia de orden económico de rebajar unas tarifas, otro la de alta política que exige medidas igualmente perjudiciales á los intereses del explotador; no se puede prescindir en lo sucesivo de imponer restricciones en la libertad de explotación, y siendo así sería demasiada candidez imaginar que va á encontrarse alguien tan generoso que afrontara semejantes riesgos sin un provecho seguro, que no se puede conceder. No hay solución por este camino y es forzoso recurrir á la explotación por el Estado, con mayor razón, ya que el Estado ha de ser el constructor y nos atrevemos á afirmar que es más necesaria aún la explotación directa que la construcción.

Es claro que la explotación por el Estado ha sido y es muy combatida y con razón en gran parte; aquí sí que la influencia política puede producir un desastre, porque unas veces se coloca á un empleado que no hace falta ó que no sirve para el cargo, lo que desmoraliza al personal, otra vez se modifican unos itinerarios por conveniencia de la misma índole; es seguro que el número de pases de libre circulación y de billetes de favor sería exorbitante, cuando aun hoy, que las Compañías se defienden, no pueden evitar grandes abusos; en fin, es de temer que llegara á ocurrir lo que ha sucedido en otros países que, aunque á muchos españoles les parezca una herejía decirlo, son mucho más inmorales que España.

Como elemento informativo véase lo que ha dicho la *Railway Gazette* en un interesante artículo en que se estudia la posibilidad de volver á la normalidad en los ferrocarriles ingleses, de los cuales se incautó el Gobierno en Agosto de 1914: «Se destaca un hecho de vital importancia: *En todos los países de constitución democrática los políticos corrompen la administración del ferrocarril y ésta corrompe á aquéllos*, los salarios son en todas partes el *sport* de los políticos; se regulan, tanto por el poder electoral de los empleados como por sus derechos razonables y sus condiciones técnicas. Bélgica ofrece un *locus classicus*: En Junio de 1912, el Ministro de Ferrocarriles dictó órdenes por teléfono, para que se concediera un aumento de salarios á un gran número de empleados. El aumento se aplicaba al tiempo transcurrido desde 1.º de Enero y se pagó el mismo día de la orden. Al día siguiente se efectuaron las elecciones y el resultado, que se estimaba dudoso, fué favorable á la mayoría ministerial.»

La pintura no puede ser más deprimente y nos apresuramos á proclamar muy alto que en España, con todos los defectos que nos achacan, no ocurre, ni ocurrirá, ni puede ocurrir semejante cosa; somos mucho más puros que en esas naciones que tanto alardean de civilizadas, y sólo hemos de tener gran cuidado de que no nos *civilicen* á nosotros, que conservamos aún virtudes que apenas existen ya más que en España. Pero conviene conocer el peligro para evitarlo y esta es la razón de haber señalado todo lo que se reprocha al sistema de explotación por el Estado.

Ahora bien, como hemos visto que este sistema se impone por exclusión, sólo cabe buscar una fórmula que evite en lo posible tales inconvenientes y parece que la propuesta para la construcción podría satisfacer dichas exigencias, si hay algo que prácticamente pueda conseguirlo. No hemos de negar que cabe atribuirle una semejanza muy grande con la explotación directa por el Estado, pero, desde luego, es una mejora, y si se concede la mayor libertad de acción al Consejo de Administración y se le rodea de la autoridad y el prestigio que debe tener, para resistir extrañas presiones, nos atrevemos á afirmar que será, no sólo la única, sino una buena solución.

Como resumen de todo lo dicho, sometemos á la Asamblea las siguientes

Conclusiones.

Primera.—Aprobado el plan y el orden de prelación en que se debe realizar, el Estado se hará cargo de la construcción y explotación de los ferrocarriles que aquél comprenda.

Segunda.—Para cada línea importante ó grupo de líneas de una misma región se constituirá un Consejo de Administración que sustituirá á los actuales organismos del Estado para dirigir los trabajos y administrar los fondos destinados á la construcción y explotación. Este Consejo funcionará como el de una Compañía anónima y no estará obligado á someterse á los preceptos de la ley de Contabilidad.

Tercera.—Cada Consejo estará presidido por un Delegado Regio, nombrado por el Gobierno, y en él figurarán un representante del Ministerio de Fomento, que habrá de ser un Inspector general de Caminos, en funciones de Vicepresidente, y otro representante del Ministerio de Hacienda, que podrá ser un Subdirector ó un Delegado de Hacienda. Los demás Vocales del Consejo serán los Alcaldes y los Presidentes de las Diputaciones de todas las provincias interesadas en las líneas.

Cuarta.—Para el pago de las expropiaciones, obras y gastos de dirección y administración, se emitirán títulos de una Deuda especial de ferrocarriles, amortizable, que se pondrán en circulación á medida que se vayan necesitando.

Quinta.—El período de explotación, los rendimientos líquidos se ingresarán en la Tesorería general del Estado, reservando solamente la cantidad que se estime precisa para fondo de movimiento de cajas.

Madrid, Enero de 1918.

Conclusiones relacionadas con esta ponencia aprobadas por la Asamblea nacional de Ferrocarriles.

SECCIÓN SEGUNDA

Conclusión cuarta.—Aprobados los planes y orden en que deben realizarse, el Estado se hará cargo de la construcción de los ferrocarriles que ambos planes comprendan, siempre que entidades particulares no los construyan, con ó sin ayuda convenida con el Estado.

Conclusión quinta.—Para el pago de todos los gastos que ocasione el establecimiento de estos ferrocarriles se emitirán títulos de una deuda especial de ferrocarriles, amortizable, que se pondrá en circulación á medida que se vaya necesitando, siempre sobre certificaciones aprobadas por el Ministerio de Fomento ó sus delegados.

A esta deuda se afectarán como garantía especial los impuestos sobre los transportes de las líneas respectivas y los productos de las mismas, además de la garantía general de la Nación.

Igual procedimiento se seguirá para la mejora de los ferrocarriles actuales en caso de que se realice la inmediata incautación de las líneas.

Conclusión sexta.—Para la ejecución de estas obras se seguirá, por regla general, el procedimiento de contratas, que podrán ser totales, por líneas ó redes, ó parciales, según lo que el Estado por sus organismos técnicos estime conveniente.

Conclusión séptima.—Para cada línea ó grupo de líneas de una misma región se constituirá un Consejo de Administración, que sustituirá á todos los actuales organismos del Estado, para dirigir los trabajos y administrar los fondos destinados á la construcción.

Este Consejo funcionará como el de una Compañía anónima y no estará obligado á someterse á los preceptos de la ley de Contabilidad.