

EL PROBLEMA FERROVIARIO

Algunas consideraciones acerca del nuevo régimen para la explotación de los ferrocarriles de servicio público.

POR

D. EMILIO ORTUÑO

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ex ministro de Fomento.

(CONCLUSIÓN) (1)

ANEJO IV

PROYECTO DE LEY, PRESENTADO EN EL SENADO EN 30 DE DICIEMBRE DE 1919, FACULTANDO A LAS COMPAÑÍAS DE FERROCARRILES PARA UNA ELEVACIÓN EN SUS TARIFAS

A LAS CORTES

Para nadie es desconocido el largo período de dificultades que han atravesado y atraviesan las Compañías encargadas del servicio de ferrocarriles en España. La mancomunidad de los intereses mundiales, puestos gravemente en peligro durante la guerra y con escasa posibilidad de reponerse en mucho tiempo, han hecho, respecto a las Empresas de nuestro país, más aguda la crisis. Explicarla aquí y en todas partes la elevación creciente e inevitable de los precios de los productos de consumo y de los del material móvil y de tracción; el crecimiento de los gastos de explotación por la mayor actividad del tráfico moderno, cada vez más intenso y exigente; la necesidad de atender a mejorar las condiciones de vida de los agentes ferroviarios y las angustias que incesantemente producen los conflictos sociales, que llevan aparejada la aplicación de las medidas necesarias a su remedio.

Por todo esto, el coeficiente de explotación, que es la medida de la vitalidad de toda Empresa, y que cuando se encierra en moderados límites acusa seguridad y firmeza, llega en todos los países, sin exceptuar al nuestro, a alturas que producen seria preocupación a los Gobiernos y a cuantos meditan sobre estos problemas de tan excepcional interés.

Innecesario es afirmar que urge salir al encuentro de situaciones que pudieran aún ser más difíciles con soluciones que, si no pueden ser radicales, tendrán que ser dirigidas a evitar, al menos de momento, serios peligros para la vida nacional, mientras con madurez y detenimiento se estudian otras que atiendan a males que nacieron ya con las actuales Empresas en España, y que el tiempo, en vez de remediar, ha empeorado.

El Gobierno encontró al llegar al Poder el conflicto planteado, que la mayor habilidad no hubiera podido sortear, y estudió detenidamente desde el primer momento tan difícil y espinoso problema. Hubiera sido su pensamiento dejar la solución a otros Gobiernos que, como éste, no hubieran venido al Poder con funciones políticas y parlamentarias tan definidas y marcadas con plazo improrrogable; pero bien pronto se echó de ver que dejar sin acometer esta empresa hubiera puesto en serio peligro intereses respetables y acarreado a la vida nacional graves e inevitables trastornos. Por eso comprendió que no le era posible rehuir la necesidad de resolver y proponer, sin mengua de esos intereses y de la propia autoridad y prestigio de que debe procurar estar siempre revestido en todo instante el Poder ejecutivo.

Varios caminos se abrían al estudio del Gobierno y a sus decisiones; varias fórmulas para procurar el remedio. Pero la experiencia ajena de otros países aquejados del mismo mal y la ense-

ñanza que dan los antecedentes que en el nuestro pueden servir para fundarla, las ha utilizado para sus deliberaciones. Hubiera sido su propósito el de someter a las Cortes un proyecto que transformara, quizá radicalmente, el servicio ferroviario de España, o desviara por otros cauces más amplios y menos empíricamente trazados los auxilios que pudieran concederse a las Empresas, para atender en primer término a la situación económica de sus agentes, a mejorar las instalaciones y los servicios, para intensificar al mismo tiempo el tráfico y a sus fines económicos y a sus cargas financieras, a fin de robustecer su crédito, que es parte del crédito nacional. Pero este propósito es tan radical e innovador, que hubiera exigido un tiempo y una madurez incompatible con la urgencia y la premura que el problema impone, y que sería imprudente y temerario negar.

Por eso, dejando a mayor tiempo y a otros Gobiernos acometer obras más duraderas y eficaces, acude a la solución que han acudido, sin excepción alguna, todos los demás países beligerantes en la pasada guerra, y hasta los neutrales, como nosotros, para salvar situaciones análogas de gran peligro y de extremada crisis: a la elevación de las tarifas.

Lo que sí asegura el Gobierno es que ésta o cualquiera resolución que deba y pueda adoptarse ha de ser rápida para ser eficaz. Lo exige lo agudo del problema y lo imponen deberes de gobierno, que nunca como ahora fueron más imposibles de olvidar.

El deseo vehemente de los que, ansiando con razón obtener pronto remedio, solicitaban del Gobierno que resolviera el problema por un Real decreto que remediara prontamente el mal, satisfaciendo todas las necesidades de Empresas y de agentes ferroviarios, cuyos intereses son comunes, no ha creído el Gobierno que debiera ser satisfecho en esta ocasión, muy distinta de alguna en que fué factible por la opinión de las Cámaras anteriormente conocida, y con la que ahora, por ser ignorada, no podía contarse. Existen, además, y sobre todo en las leyes, preceptos terminantes que a ello se oponen que no pueden olvidarse, y de los que sería caso de responsabilidad prescindir.

Por estas razones, el Gobierno de S. M. acude a las Cortes, solicitando de ellas en el presente proyecto de ley una solución a problema tan importante para la vida nacional, y que, aun siendo tan urgente, no excluye el examen y el estudio necesario. Tiene el Gobierno la seguridad de que, inspirándose las Cámaras en alto espíritu de patriotismo, y no olvidando que en materias de tal índole ningún interés político puede bastardear la buena intención, ayudarán en este difícil problema al Gobierno, que ha puesto en él una buena voluntad de acierto.

Las Cortes juzgarán si este acierto ha acompañado al propósito, ya que a su voluntad soberana queda encomendado el rectificar la obra, si la cree equivocada; en tan ardua y trascendental materia, el empeño en sostener lo propuesto en todos sus extremos no sería razonable.

Madrid, 30 de diciembre de 1919.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Los concesionarios de ferrocarriles de servicio general y de uso público podrán elevar el actual aumento de 15 por 100 en sus tarifas hasta los límites siguientes:

Transporte de viajeros: primera clase, 50 por 100; segunda clase, 48 por 100; tercera clase, 45 por 100. Transporte de mercancías: Grande y pequeña velocidad, 50 por 100.

Mientras se apliquen los mayores recargos que la presente ley autoriza, no podrá ser anulada ninguna tarifa especial.

Los mismos mayores recargos no estarán afectados del impuesto de transportes.

(1) Véase el número anterior.

Art. 2.º Los concesionarios estarán obligados a llevar cuenta especial de los ingresos que obtengan como consecuencia de los aumentos de tarifas autorizados por Real decreto de 26 de diciembre de 1918, y de los que resulten de la aplicación del art. 1.º de la presente ley. Esta cuenta especial, lo mismo que los demás gastos e ingresos de las Empresas de ferrocarriles, serán intervenidos por los delegados del ministro de Fomento, según lo dispuesto en el art. 55 de la ley de 23 de noviembre de 1877.

Art. 3.º Será obligación de las Empresas que disfruten de los beneficios de la presente ley el aceptar los fallos arbitrales que dicte el Gobierno, previo informe del Instituto de Reformas Sociales, en las cuestiones que surjan entre las mismas Empresas y sus agentes y obreros afectos a la explotación de los ferrocarriles sobre las mejoras que se les otorguen con motivo de los recursos que proporcione el aumento de tarifas.

Art. 4.º Al cumplirse un plazo de cinco años de la fecha de la presente ley, se entenderán prorrogados los aumentos de tarifas que por el Real decreto de 26 de diciembre de 1918 y por el art. 1.º de esta ley se encuentren autorizados, si es que antes de finalizar el quinto año el Gobierno no acude a las Cortes proponiendo, si las circunstancias lo aconsejan, su modificación.

Madrid, 30 de diciembre de 1919.—El ministro de Fomento, *Amalio Gimeno*.

ANEJO V

ENMIENDA DE DON JOSÉ MAESTRE

AL SENADO

Los senadores que suscriben tienen el honor de someter a la consideración del Senado la siguiente enmienda al dictamen relativo al proyecto de ley sobre aumento de las tarifas de ferrocarriles.

El art. 1.º se redactará en la siguiente forma:

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno para estudiar la situación económica de las Compañías, mediante la investigación precisa y comprobantes certificados que las Compañías presenten, y si se acredita el déficit de la explotación, determinar el origen de ese déficit, separando:

a) La parte que corresponda al deprecio que en estos últimos años han tenido los artículos necesarios para la explotación.

b) La que proceda de aumento de gastos en el personal, especificando en este grupo el aumento que tenga por origen la implantación de medidas de gobierno referente al trabajo.

c) La que proceda del desarrollo natural de la explotación.

Comprobada la existencia del déficit y la insuficiencia de los medios económicos para el desenvolvimiento de sus negocios industriales, el Gobierno podrá:

A) Entregar, con el carácter de anticipo reintegrable, la cantidad necesaria a cubrir el déficit que resulte de la implantación de las medidas de gobierno referentes al trabajo y de las mejoras que las Compañías hayan decretado en favor de su personal.

B) Auxiliar también a las Compañías en forma de adelanto reintegrable con el importe del déficit que resulte del aumento de los artículos necesarios para la explotación.

C) Auxiliar, también con el carácter de anticipo reintegrable, a las Compañías para las obras de adquisición de material que se considere urgente para el perfeccionamiento de los transportes terrestres.

Las condiciones de esos anticipos reintegrables las fijará el Gobierno, teniendo en cuenta la situación de cada Compañía y procurando aplazar el reintegro en términos que permitan el des-

envolvimiento económico y financiero de las mismas y la computación de tales anticipos al nacionalizar los ferrocarriles, mediante la reversión anticipada de las concesiones.

D) Auxiliar a las Compañías con la entrega de material fijo y móvil de fabricación nacional, celebrando para ello contratos con las industrias productoras del país.

E) Se suspenderá desde luego toda subasta, esté anunciada o no, de ferrocarriles estratégicos, secundarios y cualesquiera otros de servicio general y uso público, hasta determinar el definitivo régimen de los ferrocarriles españoles, y el Gobierno quedará autorizado para construir los ferrocarriles comprendidos en el plan general, a cuyo fin deberán consignarse las autorizaciones necesarias en los Presupuestos para emitir Deuda en cantidad suficiente para que se dé gran impulso a esas construcciones.

F) El Gobierno negociará en un plazo de seis meses el concierto con las Compañías para la nacionalización de los ferrocarriles actuales y su explotación, en términos que quede asegurada la preponderancia del Estado en las cuestiones esenciales del tráfico y pueda aprovecharse la pericia técnica de las Compañías.

G) El Gobierno dará cuenta a las Cortes del uso que haga de esta autorización.

Palacio del Senado, 3 de enero de 1920.—*José Maestre*.—*Isidoro de la Cierva*.—*Joaquín García*.—*El conde de Lumpias*.

ANEJO VI

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DEL CONGRESO

AL CONGRESO

La Comisión nombrada para emitir dictamen acerca del proyecto de ley facultando a las Compañías para una limitada elevación de las tarifas de viajeros y mercancías, ha examinado con detenimiento los antecedentes del asunto, así como las opiniones expuestas en el otro Cuerpo Colegislador, y la información, tanto oral como escrita, que se han servido hacer particulares, Corporaciones y entidades diversas, llegando a la conclusión de que es conveniente introducir modificaciones en el texto del proyecto que aprobó el Senado, y, en su consecuencia, emite dictamen proponiendo al Congreso que se sirva aprobar el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Los concesionarios de ferrocarriles de servicio general y los de uso público podrán elevar el aumento de 15 por 100 en sus tarifas, autorizado por el Real decreto de 26 de diciembre de 1918, hasta los límites siguientes: Transporte de viajeros: primera clase, 50 por 100; segunda clase, 48 por 100; tercera clase, 45 por 100. Transporte de mercancías, carruajes y ganado: Grande y pequeña velocidad, 50 por 100. Las familias que cuenten con cuatro o más hijos menores de dieciocho años, obtendrán una rebaja del 25 por 100 sobre las tarifas vigentes en virtud de esta ley cuando viajen colectivamente y en tercera clase. Para ello deberán proveerse de tarjeta de identidad, previa justificación de parentesco.

Los aumentos límites a que se refiere el párrafo anterior se aplicarán asimismo a las tarifas en tramitación en 26 de diciembre de 1918, y que actualmente estén en vigor.

Las Empresas de ferrocarriles que hayan elevado sus tarifas con posterioridad al 26 de diciembre de 1918 podrán anular las elevaciones, quedando con ello autorizadas para restablecer las que tenían en vigor en la misma fecha con aumentos, dentro de los límites máximos que en el presente artículo se consignan.

Mientras se apliquen los recargos que la presente ley autoriza no podrán las Empresas concesionarias denunciar válidamente ninguna tarifa especial.

Los recargos en las tarifas sobre el 15 por 100, autorizado por el Real decreto de 26 de diciembre de 1918, no estarán sujetos al impuesto de Transportes.

Art. 2.º Los concesionarios estarán obligados a llevar cuenta especial de los ingresos que obtengan como consecuencia de los aumentos de tarifas autorizados por el Real decreto de 26 de diciembre de 1818, y de los que resulten de la aplicación del artículo 1.º de la presente ley.

El Gobierno someterá a las Cortes al término de cada ejercicio anual de las Compañías, y en un plazo que no podrá exceder de seis meses, una Memoria detallada, referente a dicha cuenta especial.

Para el más exacto cumplimiento de lo dispuesto en el art. 55 de la ley de 23 de noviembre de 1877, en lo que afecta a la intervención del Estado en los gastos e ingresos de los ferrocarriles y a la cuenta especial a que se refiere este artículo, el ministro de Fomento reformará las Divisiones técnicas y administrativas de ferrocarriles, cuidando de establecer entre dichas funciones la debida separación.

Art. 3.º Con los mayores ingresos que obtengan las Compañías como consecuencia de la aplicación de esta ley, atenderán preferentemente a mejorar los haberes de los actuales agentes fijos y a jornal, y a los nuevos gastos que les ocasione el aumento de personal por la aplicación de la jornada de ocho horas. Será obligación de las Empresas que disfruten de los beneficios de la presente ley el aceptar los fallos arbitrales que dicte el Gobierno, previo informe del Instituto de Reformas Sociales, en las cuestiones que surjan entre las mismas Empresas y sus agentes y obreros afectos a la explotación de los ferrocarriles, sobre las mejoras que se les otorguen con motivo de los recursos que proporcione el aumento de tarifas. El Instituto de Reformas Sociales informará en el improrrogable plazo de treinta días, como máximo, y el Gobierno resolverá dentro de los quince días siguientes al de haber recibido el informe.

Art. 4.º Antes de cumplirse el plazo de cinco años de vigencia de la presente ley, el Gobierno deberá solicitar de las Cortes la prórroga, modificación o supresión para lo sucesivo de los recargos establecidos en el Real decreto de 26 de diciembre de 1918 y en el art. 1.º de esta ley.

Si tres meses antes de la terminación del plazo de cinco años no hubiese recaído resolución de las Cortes, podrá el ministro de Fomento, previo acuerdo del Consejo de Ministros y oído el Consejo de Estado en pleno, prorrogar por Real decreto la vigencia de esta ley, introduciendo las modificaciones que contenga el proyecto que se halle sometido a la deliberación de las Cámaras.

Art. 5.º No se tendrán en cuenta los mayores ingresos que se obtengan por consecuencia de la aplicación de la presente ley y del Real decreto de 26 de diciembre de 1918, ni los gastos, tanto de mejora del personal como de la aplicación de la jornada de ocho horas, para el rescate de las líneas por el Estado.

Art. 6.º La autorización que por la presente ley se concede a las Compañías de ferrocarriles para la elevación de sus tarifas actuales significa sólo un auxilio temporal a los servicios ferroviarios, a pesar de lo cual, las Empresas deberán someterse a los preceptos de la ley de 14 de febrero de 1907, de Protección a la producción nacional, para adquirir en lo sucesivo el material fijo y móvil de sus explotaciones.

Palacio del Congreso, 6 de febrero de 1920.—El presidente, *Leonardo Rodríguez*.—*Marcelo Rivas Mateos*.—*Bernardo Sagasta*.—*Pedro Seoane*.—*Fernando Sánchez de Toca*.—El secretario, *Mariano Molleda*.

ANEJO VII

ENMIENDA DEL SR. CAMBÓ

AL CONGRESO

Los diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso la siguiente enmienda al art. 1.º del proyecto de ley sobre aumento de tarifas ferroviarias:

Al final del art. 1.º se añadirá:

«Los beneficios del aumento de tarifas establecidas en el párrafo 1.º de este artículo se aplicarán únicamente a las Compañías concesionarias de líneas ferroviarias que acepten previamente las siguientes condiciones:

1.ª Todas las concesiones que posean, cualquiera que sea el régimen jurídico a cuyo amparo hayan sido otorgadas, quedarán sometidas a las prescripciones del art. 34 del pliego de condiciones aprobado por Real orden de 31 de diciembre de 1844.

Las concesiones otorgadas a perpetuidad se considerarán concedidas por noventa y nueve años, y este plazo empezará a correr desde el momento en que la Compañía a que pertenecen ponga en vigor los aumentos de tarifas autorizados por esta ley.

2.ª El producto líquido que obtenga una Compañía en cualquiera de los ejercicios en que disfrute los beneficios de esta ley, corresponderá en sus dos tercios al Estado, en cuanto exceda del producto líquido que la Compañía obtuvo en el ejercicio de 1913.

3.ª A los efectos del rescate se deducirá del producto neto que cada Compañía obtenga en los años en que disfrute los beneficios de esta ley, la cantidad que, en virtud de la condición anterior, corresponda al Estado.»

Palacio del Congreso, 19 de febrero de 1920.—*Francisco Cambó*.—*Pedro Rahola*.—*Miguel Morera Galicia*.—*José Bertrán y Musitu*.—*Manuel de Aranzadi*.—*José Pedregal*.—*Juan Lliget y Pagés*.

ANEJO VIII

ARTÍCULO 34 DEL PLIEGO DE CONDICIONES APROBADO POR REAL ORDEN DE 31 DE DICIEMBRE DE 1844

Art. 34. El Gobierno tendrá el derecho de adquirir la propiedad del camino al fin de cada período de cinco años; pero estos períodos no principiarán a correr hasta pasados años después de hecha la concesión.

Para determinar el precio de la compra se tomará el término medio de los productos obtenidos durante los cinco años que precedan, y este término será el importe de la anualidad que se pagará a la Compañía en cada uno de los años que falten para expirar la concesión.

Si este término medio fuese mayor de por 100, se fijará la anualidad como si fuese el por 100; si es menor y la Compañía cree tener probabilidades de prosperar, podrá reclamar que la apreciación de la anualidad que se ha de pagar se haga a juicio de peritos, pero en ningún caso podrá bajar del término medio.

ANEJO IX

VOTO PARTICULAR DEL SEÑOR MOLLEDA

AL CONGRESO

Las manifestaciones de la opinión pública, habidas después de formulado el dictamen; la discusión mantenida en el Congreso sobre él y el criterio del Gobierno, recientemente expresado, han llevado al ánimo del vocal de la Comisión que suscribe el convencimiento de que en dicho dictamen son necesarias modifica-

ciones importantes para que responda a los fines que con la proyectada ley se persiguen.

En virtud de ello, cree conveniente retirar su firma del mencionado dictamen, formulando el siguiente

VOTO PARTICULAR

El art. 1.º quedará redactado como sigue:

Apartado 1.º A) Se autoriza al Gobierno para hacer anticipos a los concesionarios de ferrocarriles de servicio general y de los de uso público para:

- 1.º Aumento de haberes y jornales de sus agentes y obreros.
- 2.º Implantación de la jornada de ocho horas.
- 3.º Constituir anualidades que basten a cubrir los intereses y amortización de empréstitos que se destinen a ampliación y mejora de las instalaciones y adquisición de material. El servicio de estos empréstitos habrá de quedar debidamente garantizado en cualquier régimen que se adopte con posterioridad para los ferrocarriles, a que esta ley se refiere.

Las mismas ampliaciones y mejoras, así como las adquisiciones de material, se considerarán como bienes del Estado en pleno dominio, para el caso de reversión o rescate de las concesiones.

B) Se faculta al ministro de Fomento para que pueda autorizar en los mismos ferrocarriles el que se eleve el aumento del 15 por 100 de sus tarifas, que autorizó el Real decreto de 26 de diciembre de 1918, hasta los límites siguientes:

Transporte de viajeros: Primera clase, 50 por 100; segunda clase, 48 por 100; tercera clase, 45 por 100.

Transporte de mercancías, carruajes y ganados: Grande y pequeña velocidad, 50 por 100. También podrá autorizar el aumento de las tarifas en tramitación en 26 de octubre de 1918, dentro de los mismos límites.

Las familias que cuenten con cuatro o más hijos menores de dieciocho años obtendrán una rebaja del 25 por 100 sobre las tarifas vigentes, en virtud de esta ley, cuando viajen colectivamente y en tercera clase.

Las Empresas de ferrocarriles que hayan elevado sus tarifas con posterioridad al 26 de diciembre de 1918 y deseen acogerse a las prescripciones de esta ley, podrán anular las elevaciones, quedando con ello en condiciones de ser autorizadas por el ministro de Fomento para restablecer las que tenían en vigor en la misma fecha con aumentos, dentro de los mismos límites.

C) El Gobierno se reintegrará de los anticipos a que se refiere el apartado A) con los productos de la elevación de tarifas autorizada en el apartado B) y que excedan del recargo del 15 por 100, definido en el Real decreto de 26 de diciembre de 1918, productos que serán entregados al Tesoro público en la misma forma que el impuesto de Transportes, llevándose por los concesionarios cuenta especial de los mismos.

D) El ministro de Fomento autorizará la elevación de tarifas dentro de los límites expresados, y sólo en la medida que sea necesaria para procurar la debida compensación de los anticipos que el Gobierno haga a los concesionarios. Al efecto, se asesorará de una Comisión presidida por el director general de Obras públicas, formada con elementos de los Ministerios de Fomento y Hacienda, y en la que tendrá representación el comercio, la agricultura, la industria, los concesionarios de ferrocarriles y el elemento obrero por un vocal que designe el Instituto de Reformas Sociales.

Apartado 2.º Los anticipos y el aumento de tarifas establecidos en el artículo que antecede se aplicarán únicamente a las

Empresas concesionarias de líneas ferroviarias que acepten previamente las siguientes condiciones:

1.ª El Gobierno tendrá el derecho de rescatar la concesión en cualquier momento. Para determinar el precio del rescate se tomará el término medio de los productos obtenidos durante los cinco años que precedan, y este término será el importe de la anualidad que se pagará a la Empresa en cada uno de los años que faltan para expirar la concesión.

2.ª Las concesiones otorgadas a perpetuidad se considerarán concedidas por noventa y nueve años, y este plazo empezará a contarse desde que en la Empresa a que pertenecen se pongan en vigor los aumentos de tarifas autorizados por esta ley en cualquiera de sus líneas.

3.ª Mientras se apliquen los anticipos que la presente ley autoriza no podrán las Empresas concesionarias denunciar válidamente ninguna tarifa especial. No obstante, el Gobierno podrá autorizar el que se pongan en vigor otras tarifas especiales con tipos de percepción más reducidos.

Corresponderá al Estado los dos tercios del producto líquido que obtenga una Compañía en cualquiera de las anualidades en que disfruten los beneficios de esta ley, en cuanto exceda del producto líquido medio correspondiente al quinquenio 1909-13.

Los recargos en las tarifas sobre el 15 por 100 autorizado por Real decreto de 26 de diciembre de 1918 no estarán sujetos al impuesto de Transportes.

Apartado 3.º El ministro de Fomento constituirá, desde luego, una Junta en la que tengan representación cuantos intereses nacionales son directamente afectados por los ferrocarriles para que antes del 30 de junio de 1921 estudie y proponga el régimen que, como solución definitiva, haya de adoptarse para dar satisfacción a las necesidades nacionales en relación con los servicios ferroviarios. En la misma Junta tendrán representación los concesionarios de ferrocarriles de servicio general y los de uso público.

Recibidas por el ministro de Fomento las conclusiones de la Junta, será sometido a la consideración de las Cortes el correspondiente proyecto de ley en un plazo de tres meses.

Apartado 4.º Será obligación de las Empresas que disfruten de los beneficios de la presente ley el aceptar los fallos arbitrales que dicte el Gobierno, previo informe del Instituto de Reformas Sociales, en las cuestiones que surjan entre las mismas Empresas y sus agentes y obreros afectos a la explotación de los ferrocarriles. El Instituto de Reformas Sociales informará en el improrrogable plazo de treinta días, como máximo, y el Gobierno resolverá dentro de los quince días siguiente al de haber recibido el informe.

Apartado 5.º Sin perjuicio de lo que el art. 3.º establece, el Gobierno someterá a las Cortes, al término de cada ejercicio anual de las Empresas y en un plazo que no podrá exceder de seis meses, una Memoria detallada de los resultados de la aplicación de la presente ley, dando a conocer las cuentas especiales de los mayores ingresos obtenidos por las mismas Empresas sobre los correspondientes a las tarifas en vigor en 26 de diciembre de 1918.

Para el más exacto cumplimiento de lo dispuesto en el art. 55 de la ley de 23 de noviembre de 1877, en lo que afecta a la intervención del Estado en los gastos e ingresos de los ferrocarriles y a las cuentas especiales a que se refiere este artículo, el ministro de Fomento reformará las divisiones técnicas y administrativas de ferrocarriles, cuidando de establecer entre dichas funciones la debida separación.

Apartado 6.º Los anticipos que con arreglo a la presente ley se concedan a las Empresas de ferrocarriles significan sólo un

auxilio temporal a los servicios ferroviarios, a pesar de lo cual, las Empresas deberán someterse a los preceptos de la ley de 14 de febrero de 1907 de Protección a la producción nacional.»

Palacio del Congreso, 20 de abril de 1920.—*Mariano Medina.*

ANEJO X

REAL ORDEN DE 23 DE MARZO DE 1920

Excmos. Sres.: Las conturbaciones económicas originadas por el trastorno mundial de los últimos años ha impuesto la necesidad inexcusable de mejorar las remuneraciones de todos los que viven de sueldos y salarios, y han creado dificultades graves a las Empresas que no cuentan con medios económicos suficientes para hacer efectivas dichas elevaciones ni tienen expedito el camino de aumentar en análoga proporción sus ingresos, contándose entre éstas de un modo especial, por la magnitud de dichas dificultades y por la trascendencia del servicio que tienen encomendado, las Empresas concesionarias de ferrocarriles.

Reconocida universalmente la necesidad de aumentos del personal de las Empresas de ferrocarriles y la imposibilidad de que éstas los atiendan con sus actuales medios, el Gobierno ha propuesto a las Cortes el que creyó más expedito y eficaz al efecto; pero con motivo de su discusión parlamentaria, se ha producido una disconformidad de juicio en cuanto al procedimiento más provechoso para realizar el fin expuesto, y, en su caso, a las condiciones que habría de subordinarse la iniciativa del Gobierno, que ha dilatado una solución inmediata, sobre todo al coincidir con la inaplazable necesidad de discutir y votar la ley económica del Estado para 1920-21.

El mal, sin embargo, no sólo no puede detenerse, sino que se agrava de día en día, poniendo ya en grave riesgo el tráfico normal y consecuentemente el abastecimiento nacional, que es totalmente imposible sin su regularidad.

La ley denominada de Subsistencias de 11 de noviembre de 1916 prevé varios casos de intervención del Gobierno para facilitar los transportes y abastecer el mercado nacional, aun teniendo que satisfacer a las Compañías ferroviarias indemnizaciones pecuniarias por consecuencia de las medidas que autorizan, y faculta, en cuanto al tráfico marítimo, para adoptar cuantas disposiciones estime necesarias para su regularización; pero no prevé nominalmente el caso de necesitarse indemnizaciones o incautaciones para asegurar el tráfico ferroviario, por no haberse tenido presente esta forma de posible conflicto cuando la ley fué redactada, aunque parece evidente estar la facultad de su solución conforme con su espíritu.

El Gobierno no puede, no obstante, inhibirse ni demorar una medida provisional que no prejuzgue, por tanto, ni menos impida, la solución que en las Cortes se estime más adecuada para un problema cuya realidad nadie ha puesto en duda, y no cree que traspasa el sentido de la ley de Subsistencias procurando utilizar los recursos que el presupuesto, ilimitadamente, pone en su mano para que el tráfico y el abastecimiento nacional no se paralicen.

La necesidad, cuyo remedio no es posible dilatar, es la de permitir que las remuneraciones del personal se lleven desde luego a efecto, aplazando la satisfacción de otros fines a que el proyecto de ley tiende, hasta que las Cortes puedan votar sus determinaciones definitivas, y quedando de todas suertes subordinada a ellas la medida que se adopte de momento.

Por todo lo expuesto,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer:

1.º Que, con cargo al crédito ilimitado consignado en el artículo 5.º del capítulo único de la sección 13 del Presupuesto vigente, se autorice al ministro de Abastecimientos para anticipar a las Compañías de ferrocarriles las cantidades a que asciendan, durante un mes, los aumentos de haberes ofrecidos por las mismas a su personal para el día en que cuenten con los recursos necesarios al efecto; y

2.º Que el reintegro de las cantidades anticipadas con tal objeto se verificará con el exceso que en los productos líquidos de ejercicios posteriores obtengan las Compañías con relación al alcanzado en el ejercicio de 1913.

De esta real disposición se dará inmediatamente cuenta a las Cortes.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 23 de marzo de 1920.—*Allendesalazar.*

ANEJO XI

PROYECTO DE REAL ORDEN REFERENTE AL MATERIAL MÓVIL Y DE TRACCIÓN, INSTALACIONES Y OBRAS NUEVAS DE FERROCARRILES, DE MAYO DE 1920

Al Ilmo. Sr. Director general de Obras públicas:

Ilmo. Sr.: Reconocida la insuficiencia de la red de ferrocarriles de servicio general y de uso público para servir las necesidades de la economía nacional, constituye una de las más importantes preocupaciones del Gobierno al procurar los medios que conduzcan a aumentar la capacidad de tráfico de las líneas actuales, perfeccionando sus instalaciones y aumentando sus dotaciones de material móvil y de tracción.

Base para el estudio de toda solución ha de ser el conocimiento de la cuantía de los desembolsos que las mejoras de la red habrían de representar, así como el de los plazos en que los mismos desembolsos serían indispensables, y de los que las Empresas concesionarias pueden disponer, dentro de la duración de sus concesiones respectivas, para la amortización de los empréstitos que pudieran realizar.

Por ello, S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que por las Divisiones técnicas y administrativas de ferrocarriles se requiera a las Empresas concesionarias de ferrocarriles de servicio general y de uso público para que con la mayor urgencia formulen y remitan relaciones que comprendan:

Instalaciones y obras nuevas que las necesidades actuales y previstas del tráfico exijan.

Ampliaciones de obras e instalaciones actuales ídem íd.

Adquisiciones de material móvil de todas clases ídem íd.

Adquisiciones de material de tracción ídem íd.

Para cada instalación, obra o adquisición de las que se comprenden en las relaciones se consignará su importe lo más aproximado posible y el plazo en que sería necesario realizar el desembolso correspondiente.

Por último, se completarán las mismas relaciones con indicaciones de los plazos en que las Empresas concesionarias podrían amortizar los desembolsos a que se hace referencia en lo que antecede, dentro de la duración de sus respectivas concesiones.

Los ingenieros-jefes de las Divisiones técnicas y administrativas de ferrocarriles cursarán sin demora las repetidas relaciones, remitiéndolas a esta Dirección general acompañadas de su informe o con su conformidad o nota de observaciones.

De Real orden, etc.

