

DE FERROCARRILES

Aunque sean algo amargas las horas de este triste otoño, grave mal sería dejarse arrastrar por caminos de inquietud y desaliento.

Hay que mirar a lo alto; no con el propósito de recrear la vista en las nubes de color más gris y tormentoso, sino en aquellos resquicios azules que presagian tiempos de bonanza.

Miremos a la colectividad, examinemos sus anhelos y, actuando cada cual dentro de los límites que nos estén marcados, cabe señalar orientaciones, trazar líneas de conducta y preparar estados de opinión en materias, que vivamente le interesan.

Entre los males que le preocupan, no están colocados en último término los de orden económico.

Y, dentro de este orden, surge siempre, con imperativos de urgencia, el problema ferroviario.

No es posible que la Agricultura, la Industria y el Comercio se desarrollen normalmente y con el ritmo debido, sin que el equipo de tan fundamental industria responda a las crecientes necesidades del tráfico.

Un día reclaman preferencia los transportes de abonos; otro, los inaplazables también de la industria azucarera; levantan su voz los productores de Levante para no ver perdidos sus frutos, y por unas y otras causas, y ante estas inevitables relaciones, quedan todas las demás actividades del país relegadas a escasas posibilidades de transporte, con daño positivo y quebranto de sus intereses.

Bien se nos alcanza que el remedio requiere, ya que la enfermedad es aguda y acrecentada por la inactividad en tiempos pasados, tratamientos enérgicos y persistentes. Y por ello es preciso que los distintos sectores de opinión, convencidos de la necesidad de resolver este vital problema, presten, no sólo atención, sino apoyo a cuantas iniciativas surjan en esa dirección, alentando a los Poderes públicos para la consecución de tan elevados propósitos.

No deben ser motivo de desaliento ni las grandes sumas necesarias, cifradas en cientos de millones de pesetas, ni el preciso tiempo para el desarrollo de un plan en el que, atendiendo con preferencia a las reformas más urgentes, vayan escalonándose las sucesivas en orden de conveniencia. Es fundamental que ese plan sea concebido, conciliando, en cuanto fuese posible, las urgencias de realización con una lógica nacionalización económica, cuidando que la curva de trabajos y suministros se amolde a las posibilidades del trabajo y producción nacionales y sin sacudidas esporádicas que señalen picos en aquélla.

Y decimos, que no hay razón de desaliento, y seguramente no la habrá cuando llegue a conocimiento de todos que, por grandes que sean las sumas destinadas a estos fines, al emitir el Estado la Deuda ferroviaria establecida en el Nuevo Régimen y en las condiciones que éste ordena, han de ser inmediatamente productivas, y el sacrificio será, si no nulo, casi imperceptible en el presupuesto nacional. La demostración es fácil. Al adherirse las nuevas obras y adquisiciones de material a la actual industria ferroviaria, para entrar con las Empresas en una equi-

tativa repartición de beneficios, éstos serán positivos y muy próximos al sacrificio que representa el interés que a la indicada Deuda corresponda.

El Estado va, en estos repartos, a confrontar sus aportaciones con las reales de las Compañías, es decir, con las evaluaciones de sus capitales, deducidas, tomando como base fundamental los rendimientos o productos netos obtenidos como promedio en los años pasados. Prescinde de todo lo que de aleatorio y ruinoso tuviera la situación de una Empresa, para tomar de ella tan sólo lo que significa realidad, lo que es positivo en el orden económico. Va a unirse con el usufructuario de una finca, no estimándole únicamente por su valor de costo, sino principalmente por su renta efectiva.

Adquirido el convencimiento de que una radical mejora del equipo ferroviario no ha de originar al Estado sacrificios directos apreciables, en el ánimo de todos está que los beneficios indirectos derivados de una normal circulación han de ser cuantiosos.

Contribuirán a ellos, aparte de las mayores posibilidades creadoras de nuevas fuentes de producción, el resurgimiento de industrias que agonizan por faltas en los transportes; el mejor aprovechamiento de los frutos, perdidos por igual causa; los menores daños originados al Comercio, con la consiguiente disminución de reclamaciones, y, en una palabra, todos aquellos factores de la economía nacional que verán disminuidos sus quebrantos.

Es frecuente achacar el mal a la falta de material móvil. Es, sí, una de las causas; pero no la de mayor trascendencia para lo que hay que realizar. El actualmente en circulación no rinde lo que debiera, por otras deficiencias del material fijo.

Mientras las estaciones no tengan las vías y muelles necesarios y suficientes para las cargas y descargas, y las de clasificación no estén dotadas con amplitud, para que ésta se verifique con el orden y rapidez deseados; mientras haya líneas fundamentales de tráfico con simple vía, en las que el número de trenes que por ellas circulan llegue al máximo de su capacidad, es decir al grado de saturación, sin que sea posible pensar en mayores incrementos de transporte; mientras en relación con esos deficientes estados se encuentren los demás elementos de la explotación, tales como los de tracción, talleres, depósitos, reservas, etc., etc., y haya líneas con carriles débiles y puentes metálicos que no admiten el paso de las modernas locomotoras, no será posible obtener del material móvil el rendimiento debido.

Esta sola enumeración hace ver la complejidad del problema y la conveniencia de meditar un plan armónico.

Y si el acomodamiento de la red actual a las necesidades del tráfico exige una actuación preferente, no debe dilatarse la formalización de la complementaria, previo el estudio de las líneas que han de constituir el plan de los nuevos ferrocarriles.

En éste hay que eliminar las que no tienen posibilidad racional de ejecución, examinando, con cuan-

tos datos se reúnan, las condiciones técnicas y económicas de las que hayan de ser incluidas. En un territorio tan quebrado como el nuestro, trazados que seducen en un mapa, son en muchos casos de difícil realización y, desde luego, no acomodados a los fines que con ellos desean obtenerse.

Una vez hecha la selección, hay que clasificar las líneas según su importancia, en los tres grupos de interés nacional, regional y local determinados en el Estatuto aprobado por Real decreto de 12 de julio de 1924.

Para la ejecución del plan deben señalarse normas, que garanticen la buena inversión de los fondos del Estado y la obtención de eficacia máxima, dando preferencia a las líneas que sirvan la mayor suma de intereses y evitando cualquier gestión egoísta, que desvíe por cauces poco convenientes el regular curso de su desarrollo. No ha de ser buena política, aunque de ello se deriven satisfacciones del momento para los gestores de la Administración pública, el comienzo de muchas obras, sin contar con los recursos precisos, para terminarlas en breve plazo. Conocidos éstos, deben ir aplicándose con intensidad a las iniciadas, para que veagan rápidamente a beneficiar los intereses generales.

Así como antes hemos afirmado, que las aportaciones en obras de mejora de la red actual habrán de obtener rápidamente un beneficio directo suficientemente remunerador, no seríamos sinceros al hacer igual afirmación, para las dedicadas a la construcción de nuevos ferrocarriles. Esto no obstante,

hecha la prudente depuración, y segregadas las líneas que no tengan virtualidad económica de conjunto, debemos ir con decisión a realizar las que lo tengan, por la consideración de que los beneficios indirectos son de tal cuantía, que en muchos casos no solamente compensan esa pérdida de remuneración directa, sino que dejan saldo importante en el conjunto de la economía pública.

En Memoria que publicó la Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y que lleva mi firma, siguiendo procedimientos análogos a los empleados por distinguidos economistas e ingenieros extranjeros, para deducir la utilidad en conjunto, directa e indirecta, de los ferrocarriles, llegué a la conclusión de que la red construída en España hasta el año de 1917 rindió a la economía nacional un beneficio representado por un 33 por 100 del capital invertido en su construcción.

Cierto es que siendo, por lo general, peores las zonas que restan por servir, no deben esperarse para los nuevos, rendimientos de esa cuantía; pero es tan importante el obtenido hasta ahora que, no obstante su reducción, hay margen para mirar con optimismo el acrecentamiento de la red actual.

Sí, como vemos, hay razones sobradas para abordar el problema ferroviario en toda su amplitud, lo mismo para lo que existe como para lo que falta, no perdamos momento. La Nación lo desea. Y lo desea, porque tiene sensibilidad bastante, para apreciar, que de su resolución depende el progreso de sus bienes morales y materiales.

Alberto MACHIMBARENA
Consejero de Obras Públicas

La carretera a Sierra Nevada

Es antigua la creencia de que el ayuno es el mejor amigo de las Bellas Letras y, como no es precisamente la opulencia la que reina en los hogares del personal de Obras públicas, no parece mal momento para ir describiendo la labor que vamos desarrollando en los oscuros rincones provincianos los que a gala tenemos el ir dando a nuestra patria veneros que explotar o bellezas que exhibir.

Creo que el Cuerpo nuestro tiene en su modestia un implacable enemigo; la labor propia no se exhibe por insignificante, y nuestro trabajo, admirable por sus frutos, y aún más por las dificultades entre las que se crea, pasa inadvertido ante el público, que sólo ve en nosotros los responsables de que no se pueda circular por las carreteras. Para predicar con el ejemplo, voy, en unas líneas, a contar la historia de una carretera que, sin dificultades técnicas que vencer, sin grandes obras que realizar, por la labor constante de esta Jefatura de Obras públicas, va abriendo nuevos horizontes al fomento de riquezas ocultas, que se perdían en las fragosidades de la casi desconocida Sierra Nevada.

Ninguna cordillera española ha sido tan ignorada; tan sólo unos cuantos devotos, con misterios de iniciados; al llegar el estío, tiznaban su cara con corcho quemado, para preservarse de la acción del sol, cargaban sobre sus espaldas unos panes y unas latas de conserva, y allá se iban a saborear las agrestes belle-

zas del Tajo de los Machos, de la Laguna de Vacares o del Corral del Veleta.

Algunos divisaban el rebaño de cabras montesas y desde los altos picos miraban desarrollarse el espléndido panorama que abarca desde Sierra Morena hasta el Atlas, lo mismo el bravío paisaje español que las salvajes cordilleras rifeñas.

Todos esos picos que con sangre estamos regando se ven al otro lado del Estrecho; las ricas vegas de la costa, las fructíferas sierras en que se explota el plomo, allá abajo quedan, en el suelo patrio, y el Estrecho se divisa entre los dos Continentes; pero este sorprendente panorama, por las rudezas del acceso, sólo puede ser apreciado por quien con pocos años y muchos alientos intenta, por el áspero camino de los Neveros, realizar la penosa ascensión.

No escapó a esta Jefatura de Obras públicas la necesidad de abrir a todos el paso a Sierra Nevada y, por iniciativa del malogrado ingeniero jefe don Modesto España, se incluyó en el plan general de carreteras, de 5 de agosto de 1914, una de Granada a la de Laujar a Orjiva, por el camino de los Neveros, pasando por el picacho del Veleta.

En julio, agosto y septiembre de 1915 se hizo, por la Jefatura en masa, el estudio de la carretera, que desde el principio no pareció contar con la Superior benevolencia, y, sólo en lo político, con el apoyo del