

El ferrocarril de Tánger a Fez ¹

CAPITULO III

SU COSTE Y SU PORVENIR

Coste de la línea.—Según las cuentas de la Compañía en 31 de diciembre de 1929, el coste total de las obras de explanación, de fábrica y accesorias para los 92 km de la sección española, fué de 26 518 194 pesetas, lo que representa un gasto kilométrico de pesetas 288 241, que consideramos reducido, para un ferrocarril de vía ancha con seis puentes y tres túneles, y sobre todo en un terreno tan accidentado y movedizo, que sólo para obras accesorias ha exigido un gasto kilométrico de 45 000 pesetas.

Téngase, además, presente que en estas cifras están incluidos una parte de los perjuicios sufridos por el estado de guerra en que se encontró aquella zona durante bastante tiempo de su construcción y los aumentos de coste formidables que sufrieron los materiales y mano de obra a consecuencia de la gran guerra.

Para convencernos de que el coste de esta línea no es excesivo, nos bastará citar los costes kilométricos de algunos de los ferrocarriles, escogidos entre los que atraviesan terrenos análogos de la Península, que actualmente construye el Estado, cuyos datos tomamos de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS de 1.º de mayo de 1930.

Presupuestos y costes medios kilométricos de algunos ferrocarriles de simple vía ancha, actualmente en construcción por el Estado (sólo se han subastado en ellos las explanaciones y obras de fábrica; datos tomados de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS de 1.º de mayo de 1930):

DESIGNACIÓN DE LAS LÍNEAS	Longitudes aproximadas	Presupuestos de contrata	Coste medio kilométrico
Arcos a Olvera.....	69	40 332 376	584 527
Olvera a la Sierra.....	24	14 788 534	616 188
Soria a Castejón.....	103	32 282 656	313 423
Alicante a Alcoy.....	66	27 651 494	418 962
Teruel a Alcañiz.....	165	64 036 554	388 100
Puertollano a Marmolejo...	118	65 876 260	558 273
Camínreal a Zaragoza.....	115	62 823 553	546 291
Zafra a Villanueva del Fresno	96	70 946 372	739 024

Como se ve, una gran parte de estas líneas, que no atraviesan terrenos más difíciles que nuestra zona occidental de Marruecos, costarán más que la sección española del de Tánger a Fez, aunque ésta se construyó en la época de mayor carestía de materiales y mano de obra y de que en Marruecos todas las obras suelen costar más que en España, por las dificultades de transportes y el menor rendimiento de los obreros.

Claro es que el coste total del ferrocarril, a los efectos financieros, resulta ser, en 31 de diciembre de 1929, de 65 812 624 pesetas, es decir, de 715 345 pesetas por kilómetro; pero en estas cifras están incluidos los gastos generales de la construcción, que ascien-

den a 4 millones; los de la Compañía e intereses de acciones y obligaciones, que suman 17 millones, y el resto en todas las expropiaciones, vía y el material móvil y de tracción, que son factores comunes a cualquier trazado.

En resumen: el coste real resultante de nuestro ferrocarril es equiparable o inferior al que tendrán las líneas peninsulares de análogas características que construye hoy el Estado, en cuyos presupuestos no figuran ni los gastos generales de la Administración, ni los intereses intercalarios correspondientes a los períodos en construcción, que recargan los gastos en construcción muy considerablemente cuando se alargan los plazos de ejecución.

Resultados de la explotación.—La sección de Petit Jean a Fez se abrió a la explotación en 1.º de abril de 1923; la sección de Tánger a Petit Jean, en 27 de julio de 1927.

En la primera circula todo el tráfico entre Fez y Mequinez, con Rabat, Kenitra, Casablanca y Marrakech, poblaciones que en 1926 tenían 321 000 habitantes moros y hebreos y 65 000 europeos (que habrán aumentado hoy a 100 000), y regiones ya muy cultivadas, que exportan sus productos y reciben los de Europa por el grandioso puerto de Casablanca.

En cambio, la sección de Petit Jean a Tánger, donde el puerto se encuentra en el comienzo de su construcción, sólo pasa por Alcázar y Arcila, cuyas tres poblaciones tienen 65 000 habitantes indígenas y europeos, y atraviesa una región que ahora empieza a colonizarse en las reducidas zonas agrícolas que contiene en su trayecto.

No es, pues, extraño que el tráfico de ambas secciones resulte muy diferente:

Los productos brutos y kilométricos, en 1929, fueron:

TOTALES		Kilométricos
Sección francesa (203 k) ..	Francos 20 336 761	100 197
Sección española (92 k) ..	Pesetas 813 223	8 795
Sección tangerina (12 k) ..	Francos 396 692	34 808
Estaciones de Tánger (6 k) ..	Francos 221 508	

La recaudación aumenta poco a poco: de 1928 a 1929 fué este aumento de 11 y de 10 por 100, respectivamente, en las secciones francesa y española; pero también los gastos de explotación aumentaron casi en igual proporción.

En definitiva, en 1929, aunque en toda la red tuvimos un exceso de productos sobre gastos de francos 4 360 288, los 92 kilómetros de la sección española acusaron un déficit de 159 907 pesetas, que irá reduciéndose a medida que se intensifique la colonización de nuestra zona.

Hay que recordar, además, que hoy día los automóviles y camiones, merced a la excelencia de las carreteras en ambos protectorados, y notoriamente en el nuestro, mantienen servicios públicos y particulares para viajeros y mercancías, en competencia con nuestro ferrocarril, distrayéndonos una buena parte

¹ Véase el número anterior, página 297.

del tráfico; la Compañía procura luchar contra el auto y sigue estudiando los medios para atraerse clientela; pero aquí sólo podemos indicar que nuestro ferrocarril es también víctima de la lucha desigual que sostienen todas las vías férreas contra la locomoción automóvil, privilegiada ésta por todos conceptos por el Estado y favorecida por el público; es un conflicto económico que se presenta en el mundo entero y que ha dado lugar a muy laboriosos trabajos y arduas discusiones en el Congreso Internacional de Ferrocarriles, que acaba de celebrarse en Madrid.

Porvenir de la línea.—No debe, pues, extrañarnos que los intereses del capital invertido y su actual déficit de explotación en la sección española continúen algunos años pesando sobre nuestro Protectorado, con una carga anual de unos cuatro millones de pesetas.

No es, sin embargo, dudoso que la zona española, desde su completa y absoluta pacificación, va incrementando sus cultivos, como observamos de día en día los que frecuentamos aquella simpática región, como lo evidencia el aumento de productos de la línea y como lo demuestra en su último libro el reputado publicista D. Víctor Ruiz Albéniz ¹.

Pero, además, no debe olvidarse que nuestro ferrocarril, unido con el ramal del Estado, de 41 km de vía ancha, de Alcázar a Larache, enlaza todas nuestras poblaciones de Marruecos occidental y presta utilísimo servicio a nuestras fuerzas militares, *permitiendo la reducción de los contingentes* para igual efectividad guerrera; si pudieran hacerse cuentas comparativas, parécenos evidente que el gasto que ocasiona a la Metrópoli esta vía férrea está ya compensado con creces con la economía de soldados y de transportes que produce en nuestro ejército, ya que la gran guerra demostró que los ferrocarriles, con sus rápidas movilizaciones de hombres y pertrechos, suplen a las deficiencias del material humano.

Recordemos también que estas vías férreas, como, en general, todas las obras públicas, son los más eficientes factores del aumento de la riqueza y que sus gastos de construcción se amortizan para el Estado al cabo de algunos años, por el incremento de producción, de prosperidad... y de impuestos.

Su empalme con Ceuta.—Pero será mucho más rápida la amortización de este ferrocarril el día en que empalme con Tetuán y, sobre todo, con el magnífico puerto de Ceuta, que está terminándose, frente al de Algeciras, también muy adelantado, y sólo a 15 kilómetros de éste.

Se estudian varias soluciones de trazado, todas defendibles, aunque parece que la más económica y realizable es la que enlace a Tetuán con la primera estación española de Biban, mediante un ramal de unos 48 km, ya que están en explotación los 41 km de Ceuta a Tetuán, fácilmente transformables en vía ancha (véase el plano).

Prolongando, pues, esta última hasta Biban, quedarían directamente unidos el puerto de Ceuta y nuestra capital Tetuán con toda la región occiden-

tal, que utilizaría aquel puerto, no sólo desde el punto de vista militar, sino político y comercial; se mejorarán entonces en proporciones extraordinarias nuestro tráfico y el rendimiento de la sección española.

Recordaré, por último, lo que decía al terminar un primer artículo que sobre este ferrocarril escribí en diciembre de 1914 ¹.

«Hemos conquistado a Marruecos a cañonazos; pero no lo pacificaremos más que con locomotoras.»

Hoy, más que nunca, me confirmo en esta afirmación al abogar por el empalme de nuestros ferrocarriles, para completar las *arterias* de nuestro Protectorado, dejando a los automóviles los transportes por las *venas* afluyentes a aquéllas.

A nuestras autoridades civiles, militares y técnicas corresponde la resolución de este problema, cada día más vital y apremiante, que transformaría el puerto de Ceuta en verdadera cabeza de línea de los ferrocarriles africanos, asegurando el porvenir económico del de Tánger a Fez, cuya prolongación se vislumbra en plazo breve hacia el Centro y Oeste de Africa, donde se desarrollan y disputan tan formidables intereses, más que coloniales, europeos.

Su porvenir.—Por cuanto acabo de exponer, y como resultado de mis constantes andanzas por Marruecos, donde desde hace treinta años he proyectado y ejecutado casi todos sus puentes y multitud de obras; donde estudié y dirijo su ferrocarril más importante, y donde sigo desplegando mis actividades en su obra colonizadora, comparando las fatigas y hasta los peligros que allí corrí con su actual estado de paz y prosperidad creciente, no vacilo en proclamar que tengo fe en el *porvenir de Marruecos*.

No quiere esto decir que, considerado abstracta y económicamente, llegue a ser nuestro Protectorado un buen negocio para España, pues son cuantiosos los millones vertidos en Marruecos y más doloroso aún las vidas de nuestros hijos allí enterrados, y digo nuestros, porque entre ellos yace uno de los míos.

Pero serenamente pensando, hoy no cabe un vergonzoso abandono, y la única compensación posible de aquellos sacrificios, *es utilizar nuestra privilegiada situación en Algeciras y Ceuta*.

Estas plazas serán las puertas de la poderosa corriente circulatoria que Europa necesita establecer con Africa y hasta con América, beneficiando incalculablemente a España, a sus ferrocarriles y a nuestro Protectorado de Marruecos, ya que aquella corriente tendrá que atravesar nuestra Península y aquella zona africana.

Acuciado por esa perspectiva, continuaré dedicando a estos problemas una buena parte de las energías que aún me quedan, aportando así mi grano de arena a la reconstitución nacional, y rindiendo al propio tiempo el más patriótico de los homenajes a los miles de españoles, civiles y militares, que duermen el sueño eterno en aquellos campos sagrados.

J. EUGENIO RIBERA

¹ Recomendamos la lectura de este libro, *Colonización española en Marruecos*, que acaba de publicarse, a cuantos se interesen por su porvenir.

¹ Publicado en la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS de 28 de enero de 1915, página 37.