

E C H E G A R A Y

El día 19 de abril de 1832 nació, en Madrid, D. José Echegaray y Eizaguirre.

La Escuela de Caminos y las Academias de Ciencias y de la Lengua han acordado celebrar este centenario.

La Escuela de Caminos abrirá sus puertas el próximo día 19 para recibir a cuantos quieran con su presencia contribuir al homenaje que se desea rendir al genio de Echegaray. A las once y media de la mañana se reunirán profesores y alumnos con los invitados en el salón de actos, y el Director de la Escuela, Sr. Machimbarrena, dará una breve conferencia acerca de "Echegaray, alumno y profesor de la Escuela de Caminos". El Excmo. Sr. Ministro de Instrucción pública, D. Fernando de los Ríos, ha sido invitado a presidir el acto.

Las Academias de Ciencias y de la Lengua, reunidas, celebrarán también una sesión conmemorativa, cuya fecha no está definitivamente fijada; pero que tendrá lugar, con toda probabilidad, dentro de este mes, y en la que tomarán parte, por ambas Academias, los Sres. Torres Quevedo, Carrasco, Sandoval, hermanos Quintero y nuestro compañero Sr. González Quijano.

La REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS dedicará su número del día 1.º de mayo a Echegaray, insertando diversos artículos, que se ocuparán de recordarlo como alumno y profesor, matemático, ingeniero, dramaturgo, político, académico, economista, etc., pues en todas las actividades a que consagró su privilegiado cerebro, logró fama.

En este mismo número haremos también la reseña de los actos citados.

Temas ferroviarios

No pretendo con este trabajo acometer exposiciones de altura en el problema ferroviario, y mucho menos ofrecer dogmáticas soluciones al mismo. Está el problema ferroviario, agudizado al través de muchos años de incomprensión política, relacionado con otros problemas que afectan a la economía de España, y aun con otros de la economía extranjera, y yo, ciertamente, no me considero con fuerzas para entrar a fondo en la cuestión, como antes digo; pero es un hecho real que, desde el advenimiento de la República, se ha estudiado este problema con gran ahínco, y se han preparado trabajos para ofrecer soluciones al Gobierno y a las Cortes Constituyentes, que han quedado un poco en la obscuridad para la opinión pública, y a sacarlos de esta obscuridad va dirigida la intención de las líneas que siguen, exponiendo la situación general del problema y unas posibles bases de solución.

Para ello, después de poquitas palabras que han de servir como explicación de la general situación ferroviaria, pasaré a exponer, muy someramente, los tres puntos capitales que integran el problema, y que son: *Régimen de las líneas en explotación, Construcción de nuevos ferrocarriles y Régimen de transportes por carretera, en su relación con el transporte ferroviario.*

Desde luego, y teniendo el propósito, quizá atrevido, de que este trabajo ponga en situación de hacer comprensible el problema a las personas más aleja-

das de los estudios ferroviarios, prescindiré de citas numéricas y estadísticas que, si tienen fuerza de argumentación en muchos casos, en la generalidad de ellos pierden toda su eficacia, después de olvidadas.

* * *

Salta a la vista que es forzoso dar comienzo por analizar la idea, muy vulgarizada hoy, de que los ferrocarriles están en crisis, porque, quien así discurre, sin entrar en el fondo de tan delicada cuestión, estima que el transporte por carretera se encuentra ya en un estado de madurez tal, que compite y anula el transporte ferroviario. A juicio de esta opinión, es absolutamente preciso renunciar a la construcción de ferrocarriles nuevos de manera total y absoluta, porque ello supone una carga sin rendimiento, y aun ir pensando en el abandono total de las actuales explotaciones.

Se dice, a este propósito, que, así como la diligencia fué arrinconada por el transporte ferroviario, el mecánico por carretera hace pagar su tributo natural al anterior.

No hay duda ninguna de que los ferrocarriles no llenan, en su totalidad, la función que vinieron a cumplir en el siglo pasado, ni puede su explotación ajustarse a las mismas características. El progreso de la civilización armoniza distintos instrumentos de trabajo para proporcionar al hombre la satisfacción

de sus necesidades en un plano más elevado cada vez, y esto hace que las características del ferrocarril hayan variado, llevándonos a la consecuencia de que algunos de ellos sean ya perfectamente inútiles, y en otros haya que efectuar importantes modificaciones en sus sistemas de tracción, explotación, etc.; pero mientras el ferrocarril sea un medio de transporte que se practique con un pequeño esfuerzo de tracción, y mientras ello no sea mejorado por otro sistema, ocupará siempre lugar preferente en los instrumentos de progreso de la Humanidad.

La reforma del sistema de explotación en muchas de las líneas españolas, con el amplio horizonte que descubre el uso de los automotores, constituye estudio de gran trascendencia, que daría soluciones insospechadas para el resurgimiento de la mayoría de aquéllas. Tal estudio no cabe en los límites de este trabajo, pero es bueno apuntarlo para el día de la transformación ferroviaria.

Todo lo manifestado, no quiere decir que no sea clara y arrolladora la misión que viene a cumplir el transporte mecánico por carretera, el cual se está elevando a planos superiores, más que por el descubrimiento y aplicación de excelentes superficies de rodadura, por la aparición en escena del motor de explosión, que, perfeccionado rápidamente en muy pocos años, ha podido llegar, contando con la colaboración de circunstancias anómalas, que luego reseñaré, a competir ventajosamente, en algunos casos, con el transporte ferroviario.

Sin hacer un cálculo detenido de la cuestión, diré que el esfuerzo de tracción para efectuar una rodadura sobre carril es, aproximadamente, ocho veces menor que el esfuerzo análogo para efectuar una rodadura sobre carretera de condiciones medias. Por otra parte, según datos sacados de experiencias norteamericanas realizadas recientemente, el gasto de transporte por carretera, si se verificase en circunstancias de tributación normal, es, por lo menos, siete veces superior al gasto del transporte por ferrocarril; si esta experiencia tuviera aplicación en España, teniendo en cuenta que los ingresos actuales de las Empresas ferroviarias ascienden a 900 millones de pesetas, se deduciría la consecuencia de que el transporte ferroviario supone una economía, sobre el transporte por carretera, de 6 300 millones de pesetas. Aunque las experiencias norteamericanas no tengan, por muchas circunstancias, aplicación exacta a nuestro país, se vislumbra, sin embargo, el desnivel económico que hay entre ambos transportes.

Es indudable que, en determinadas circunstancias, el transporte por carretera cumple sus servicios en mejores condiciones y con mayores comodidades que el ferrocarril, por su flexibilidad de movimientos, facilidad de carga en los puntos de producción y descarga en los centros de consumo, por su afluencia al transporte ferroviario, etc., etc., lo que lleva al convencimiento de que, para cierta clase de mercancías y de transporte de viajeros, tenga condiciones de superioridad sobre el ferrocarril, siempre, como es natural, en un límite racional de distancias.

No sería posible, al estudiar este asunto con un poco de profundidad, el prescindir del gran tributo al Extranjero que supone, para España, el establecimiento del transporte mecánico por carretera.

Estas consideraciones llevan, como de la mano, a la teoría, ya extendida por el mundo, pero que en

España no ha empezado a ser comprendida hasta hace poco tiempo, de la absoluta necesidad de complementar el transporte ferroviario con el transporte mecánico por carretera, complemento que resolverá el problema de transportes en el mundo, hasta el día en que motores y combustibles hagan variar totalmente la faz del problema.

Es indudable que, sólo con llevar a cabo este complemento de servicios, no se resuelven los grandes problemas que pesan sobre nuestro país en materia de transportes; que hay que racionalizar las explotaciones actuales de ambas clases, hay que estudiar la conveniencia de transformar la explotación en muchos de los actuales ferrocarriles, y hay que estudiar, en relación con todos los factores que intervienen en la economía nacional, la construcción de nuevas líneas. Todo esto tiene que obedecer a la redacción de un amplio plan, que no quiero llamar de Obras públicas, sino plan de reconstrucción de la economía nacional, porque en él han de intervenir, dadas sus relaciones indestructibles, las vías de transportes, las obras hidráulicas, los problemas agrícolas y los muy interesantes problemas industriales.

El gobernante que se propone —y esto ha sido lo más común en España— hacer un plan aislado dentro de la vastedad de estas materias, fracasa irreduciblemente por su falta de amplia visión en el campo de la economía. Es muy cómodo —y a veces tiene mucha popularidad— vocear las excelencias de un plan parcial, despreciando cuantas circunstancias le rodean; pero, al cabo de algún tiempo, el país llega a ver que aquel camino, totalmente equivocado, lejos de conducirlo a la prosperidad a largo plazo —porque lento debe ser el camino del progreso—, le conduce a la ruina en breve tiempo, que es como la ruina llega siempre.

Así, pues, el que ve la salvación de España en la construcción de un plan de ferrocarriles, no ve la solución de ningún problema, exactamente lo mismo que el político que se dedica por una temporada a proclamar las excelencias de un plan puramente hidráulico. Si, por un milagro que obrase nuestra imaginación, España viera convertidos en veinticuatro horas sus terrenos de secano en regadíos, asusta pensar la catástrofe económica que esta renovación produciría, cuando no se ha tenido en cuenta la educación de los hombres para el cultivo del regadío, ni el establecimiento de la industria transformadora de productos, ni la de vías de comunicación para el transporte de los mismos, ni el establecimiento de mercados interiores y aun exteriores que salvaran los inconvenientes del exceso de producción. Así, pues, yo rechazo en estos casos el calificativo de "plan", con que pomposamente se denominan estas lucubraciones, que, a la larga, o quizá a la corta, no hacen más que producir la desaparición de unos millones de pesetas, sin asegurar la reproducción del gasto.

Ha sido labor muy favorita de nuestros gobernantes antiguos el desdeñar, en materia de obras públicas, planes de sus antecesores porque no eran tales planes, y acometer, en otro orden de la cuestión, otros planes, faltos precisamente del mismo cimiento, que ha de ser denominador común de todos los planes parciales que integran el de reconstrucción general.

En este aspecto, sólo inspirará confianza un Gobierno que acometa el estudio de un plan orgánico

de todas las fuentes de la economía española, y, a mi juicio, una pauta magnífica ha dado para ello, muy recientemente, nuestro compañero Sr. Santa Cruz, en unos brillantes artículos publicados en el periódico *Luz*.

Dicho esto, voy a acometer la exposición del problema en sus tres aspectos principales, como antes anuncié, dando comienzo por el *Régimen de las líneas en explotación*, problema del que no se habla hace mucho tiempo, como si hubiera perdido una gravez, que se acentúa a medida que el tiempo pasa.

Régimen de las líneas en explotación

En España, el establecimiento de las líneas ferroviarias, a mediados del pasado siglo, no obedeció a plan de ningún género, lo que hizo que se estableciera, por ley natural, el sistema radial de ferrocarriles, y que poco a poco, a medida que las necesidades del tráfico lo exigían, se construyeran por entidades, independientes unas de otras, distintas líneas que tenían un carácter puramente local, algunas de las cuales por su naturaleza o por circunstancias de Empresa, se fueron agrupando, hasta constituir las grandes redes españolas que son, fundamentalmente, las explotadas por la Compañía del Norte y por la de M. Z. A. Pero, a pesar de esto, subsisten, a través del tiempo, más de 80 Compañías que no tienen entre sí conexión de ninguna clase, dándose el caso peregrino de que en nuestro país existan vías de tráfico general de cuatro anchos distintos: el ancho español, con que están construidas las líneas de las redes principales; el ancho de un metro, del que se podría construir una red con la unión de las Compañías que explotan casi todas las líneas de la parte septentrional, existiendo, sin embargo, el ancho francés en algunas líneas de Asturias y de Cataluña, y, para mayor variedad, todavía hay líneas que tienen 75 centímetros de anchura.

Este régimen de multitud de Empresas, con características de explotación distintas y con orientaciones de competencia, somete a los transportes a recorridos inútiles y caros, encauzados por corrientes de ninguna conveniencia para la economía nacional. Unidas a esto las condiciones de explotación de estas líneas, a las que no se imprimió progreso en relación con la corriente mundial, tanto en lo que se relaciona con los trazados como con el uso de material fijo y móvil, dejó a España en un atraso ferroviario, estimable a los ojos de todo el mundo.

Se imponía rápidamente el cambio de motores y de material móvil, no sólo para acelerar la marcha de los trenes, sino también para aumentar sus cargas, y, como consecuencia, el cambio de carril, el refuerzo de puentes, el establecimiento de segundas vías y otras obras, sin las cuales no se podía entrar en las modernas corrientes del tráfico.

Todo esto, sólo con grandes esfuerzos pudieron realizarlo, en parte, las Compañías del Norte y de M. Z. A., con el aumento constante de nuevas cargas, por la emisión de obligaciones; operación cada vez más difícil, por agotamiento de la prenda hipotecaria y del plazo de concesión necesario para la amortización de dichas obligaciones. En el resto de las Compañías el esfuerzo puede decirse que era nulo, con contadas y honrosas excepciones, lo cual trajo al final de la guerra, con el rápido aumento de

tráfico, un agotamiento del poder ferroviario, difícil de remediar por sus propios medios. Si a esto se añade el grave problema de las obligaciones que contraían las Empresas ferroviarias por las peticiones de su personal, se comprende que el sistema ferroviario en España, o había de detener su avance en los límites que alcanzó hacia el año 1918, o habían de penetrar sus peticiones en campo extraño a la economía propia; y como la necesidad primordial a que este sistema ha de atender, corresponde con entero al servicio público, era lógico y natural que el Estado, al igual de lo ocurrido en todas las naciones del mundo, interviniese en este asunto, para que el mencionado servicio público no sufriese merma en sus intereses.

Cuantos intentos se han hecho en otros países, y cuantos ensayos se habían realizado en el nuestro, extraen la consecuencia de que el carácter de servicio público impera sobre todos los demás que pueda tener el transporte ferroviario, lo que lleva a pensar que lo que está en crisis no es el ferrocarril, sino el régimen de Empresa, y que seguramente la solución que se vislumbra, con perfiles más acusados, para resolver el problema, es la de la nacionalización de los ferrocarriles, después de depuradas las redes respectivas de todo aquello que sea inútil al servicio público, tanto en lo que al primer establecimiento se refiere como en la cuestión de personal.

Y aquí me interesa hacer constar que lo que desde el año 1918 se llama problema ferroviario, es sólo y únicamente el problema presentado en la forma expuesta, pues otras cuestiones a él ajenas, tal como la mejora de sueldo de los funcionarios, ahora tan en boga, no constituye, a mi juicio, parte de la entraña del problema ferroviario. Será, en todo caso, una cuestión secundaria del mismo, sin que, con este juicio, se niegue su importancia.

Como decía antes, en España se han hecho varios intentos de solución del problema ferroviario, sobre todo a partir del año 1918, en cuya época los Gobiernos, con demasiada sencillez de criterio, creyeron que podían resolverlo con ligerísimas medidas de orden económico, que si en determinadas ocasiones gravaban al Tesoro nacional, habría de ser por muy escaso tiempo, contando con las posibilidades que ofrecía el aumento de tráfico. El mal era tan hondo, por todas las circunstancias antes expuestas, que no solamente no pudo de esta manera darse solución al problema, sino que con ello se agravaron los intereses del Estado, que, en definitiva, son los intereses públicos, a fuerza de concesiones otorgadas, que, de una clase u otra, siempre redundaban en perjuicios de orden económico, pues lo mismo supone autorizar un aumento de tarifas — como se hizo en el año 1918 — que conceder anticipos para pago de haberes al personal, como empezó a realizarse en 1920, ya que todo ello lo paga indirectamente el ciudadano español.

Al advenimiento de la Dictadura, el año 1923, con la visión simplista que en aquella época tenían los gobernantes españoles, se creyó que en unos días había de darse cima a la solución de este problema, y ello produjo un fenómeno muy corriente cuando se utilizan procedimientos de esta clase, y es que atacando el fondo de la cuestión — pues hay que hacer el honor de que tal intento fué realizado —, pero atacándolo con esa visión simplista de los gobernantes,

se legisló con tal violencia, que el Estatuto ferroviario de 1924, fruto de aquellos esfuerzos, puede decirse que no ha sido aplicado hasta la fecha, y, sin embargo, el Estado ha comprometido en esta aventura, y por consecuencia de dicha legislación, una cantidad que asciende a dos mil millones de pesetas.

Aquel Estatuto tenía dos condiciones básicas: la de convertir al Estado en consocio de las Empresas, por aportaciones metálicas para obras de mejora y adquisición de material, salvando a las Compañías de la difícil situación de emitir nuevas obligaciones, y la de que la explotación de las líneas férreas, se bastase con sus propios productos.

Esta última condición la creo algo ilusoria, aunque sé que responde a una opinión que tiene ambiente general; pero ello no puede llevarnos a la conclusión de que, por ser irrealizable, se deban abandonar las líneas férreas, ya que, como antes he dicho, éstas atienden a una necesidad de servicio público, a cuya asistencia viene obligado el Estado.

Para responder a la última condición básica, el Estatuto del año 1924 formulaba la manera de modificar la tarificación de los transportes para un período provisional del régimen, y después para un período definitivo; pero sabido es lo impopular que resulta el aumento de las tarifas, y por ello, en el año 1926, al iniciarse el período provisional del régimen, se prescindió de hacer el estudio de la tarificación y se sustituyeron los anticipos que se venían otorgando a las Compañías para pago de su personal, por auxilios concedidos a las mismas, para sostener la situación económica que hubieran tenido durante un período anterior y determinado.

Se suponía, al disponer esto, que dicho período provisional terminaría el 31 de diciembre de 1928, en cuyo momento se tendría estudiada la tarificación general, y hasta esta última fecha el aspecto económico de las Compañías no sufrió quebranto, porque, por una parte, iba el tráfico en aumento, sobre todo en las grandes redes — que no necesitaron de auxilio alguno —, y el Estado sufragaba, como aportación, todas las obras de mejora y adquisición de material que precisaban las Compañías adheridas al régimen.

Se terminó el año 1928, y es lo cierto que el Estado no hizo nada para modificar las tarifas de transporte, y se entró, por consiguiente, en el año 1929, con la economía nacional ya bastante agotada y sin haber resuelto el problema sobre la base propuesta, de que la explotación se bastara a sí misma.

Ha ocurrido en estos últimos años lo naturalmente previsto: que el tráfico ferroviario en España, respondiendo, como siempre, al tráfico mundial, ha experimentado una notable contracción, agravada además por la competencia del transporte por carretera; que el Estado tiene agotados sus recursos y que las Compañías no se encuentran en disposición de volver al sistema de emisión de obligaciones para atender a sus diarias necesidades. Y todo ello con un Estatuto en vigor que no puede aplicarse y sin haber obtenido el Estado ni un solo céntimo de interés a las grandes aportaciones realizadas.

A mi juicio, en los tiempos modernos, el pretender sujetar a una Empresa particular con determinadas condiciones estatutarias y, sobre todo, con la ligadura estrecha que le impone el régimen de tarifas, no resolvería tampoco el problema con la apli-

cación estricta del Estatuto, y de aquí se desprende la conveniencia de ensayar, como una de las soluciones, el establecimiento de un régimen comercial de tarifas que diera libertades a la explotación para una aplicación elástica de las mismas; pero reconociendo que esto es algo incompatible con el régimen de Empresas en usufructo de un servicio público, se ve de nuevo, como consecuencia definitiva, otra de las circunstancias que apoyan la necesidad de nacionalizar los ferrocarriles.

El Estado tenía, a fines del pasado año, invertidas en las explotaciones ferroviarias cantidades de mucha apreciación, que se pueden cifrar, aproximadamente, del siguiente modo, en millones de pesetas:

Por anticipos efectuados para pagos de personal	436
Por anticipos efectuados para adquisición de material con anterioridad al año 1924.	180,5
Por anticipos para obras derivadas de leyes votadas en Cortes	72
Por auxilios durante el período provisional.	40
Por anticipos para renovación de vía, pagos de horas extraordinarias y otros	33,5
Por aportaciones al capital de las Empresas con arreglo al régimen establecido en el año 1924	1 049
<i>Total</i>	<u>1 811</u>

Algunos de estos conceptos están entregados a las Compañías sin interés de ninguna clase, otros con un pequeño interés, y el último, como su nombre indica, es una aportación con la cual establece el Estado, el consorcio con las Compañías ferroviarias.

Ante cantidades de esta importancia se ve la absoluta necesidad en que el Estado se encuentra, de arreglar el problema ferroviario, para atender al servicio público, por una parte, y para resarcirse de sus grandes desembolsos, que son, de manera indirecta, intereses también del país.

¿Puede el Estado acometer de momento la nacionalización de las redes ferroviarias mediante un rescate convenido? Sinceramente estimo que no. Todo período de post-rescate tiene un germen caótico, para matar el cual, se necesitan dos condiciones esenciales: situación económica desahogada del país y tranquila situación social. Ninguna de las dos circunstancias se dan hoy en España, por desgracia, y asusta pensar lo que ocurriría si en la situación actual el Estado tuviera repentinamente que encargarse de la explotación de los 17 000 kilómetros de ferrocarriles existentes. Por otra parte, no puede el Estado abrir una época de rescate de líneas ferroviarias y tratar con sus Empresas en el momento más conveniente, pues ello sería entregar sus facultades, sumamente debilitadas, al arbitrio de la parte contendiente.

Como es natural, todo esto en el supuesto de que el Estado se apodere de las líneas, por rescate anticipado, previa indemnización a las Empresas, pues rechazo, como teoría absolutamente inmoral, la de una nacionalización sin indemnización de ninguna clase, por no haber constituido las Compañías elemento perturbador en la vida del país.

De estas condiciones, que ya sé que están muy deslavazadas, se deducen, sin embargo, unas conclusiones, a las que quiero llegar para exponer cuál es, a

mi juicio, la solución del problema ferroviario en lo que afecta a las líneas en explotación:

Primera. El Gobierno debe someter a estudio y resolución de las Cortes, una fórmula de rescate anticipado, que yo no me creo en el caso de proponer en este momento, aunque sobre ello hay ya estudios realizados y propuestos al anterior ministro de Fomento y al que hoy ocupa la cartera de Obras públicas, y basados, aunque no copiados totalmente, de las propuestas hechas hace unos meses por el Consejo Superior de Ferrocarriles.

En esta ley de rescate debe establecerse que la operación se llevará a cabo por líneas o por redes, en el momento y en la ocasión que el Estado considere conveniente, no comprometiéndose de este modo a rescatar de una vez todas las líneas ferroviarias, con la consiguiente situación caótica a que antes aludo y dejando, en cambio, al Estado una facilidad de movimientos, sin necesidad de comprometer sus intereses en sucesivos intentos de adquisición de líneas, toda vez que la fórmula está aprobada en la ley, de una vez para siempre.

Segunda. Como el Estado, de esta manera, no había de adquirir todas las redes ferroviarias de un solo golpe, se hace preciso implantar una intervención en las Compañías ferroviarias desde el momento en que la ley fuera aprobada hasta el de su rescate. Intervención que, a mi juicio, no puede reducirse simplemente a la muy socorrida en los Consejos de Administración, con uno o dos vocales representantes del Estado, que al cabo de poco tiempo degenerarían en su función y no serían más que unos personajes meramente representativos. La intervención en los Consejos de Administración debe de hacerse en proporción exacta o aproximada a las aportaciones que el Estado tiene en cada una de las Compañías, y esta intervención debe de estar compuesta por representantes técnicos de los Ministerios de Obras públicas, Agricultura y Hacienda, y de los agentes y obreros ferroviarios. De esta intervención ha de salir la que además ha de implantarse, con carácter definitivo, en determinados servicios de las Compañías, sobre todo el de Contabilidad y el de Vía y Obras, para vigilar la forma en que las Compañías invierten las aportaciones del Estado y para conseguir la posibilidad de resarcirse de sus sacrificios. Al mismo tiempo, esta intervención facilitaría la reglamentación de relaciones entre las Compañías y los agentes ferroviarios y prepararía la definitiva de estos últimos, que ha de funcionar a partir del rescate de las líneas.

Durante este período de intervención se establecería también un régimen de reparto de productos entre las Empresas y el Estado.

Todo esto, que está dicho de manera somera, reducido a los ejes más principales, está articulado y en disposición de que un Gobierno lo quiera examinar, modificándolo según requieran las circunstancias políticas; pero ello, realizado así o de otra manera parecida o distinta, es problema que hay que acometer con toda rapidez, pues cualquier cosa es preferible a la situación actual, en que las grandes Compañías se desenvuelven de malísima manera, en que otras de menor importancia se están viendo obligadas a abandonar las explotaciones, con grave quebranto de los intereses de la Administración, y en

que el Estado ha hecho unos dispendios tan cuantiosos, sin la obtención del más pequeño interés.

* * *

Construcción de nuevos ferrocarriles

Como se ha dicho al principio de este trabajo, al comenzarse a construir ferrocarriles en España, a mediados del siglo pasado, se hizo ello sin obedecer a ningún plan, ni de orden económico ni de orden político, y sin coartar la libertad de iniciativa en las Empresas peticionarias. Una de las consecuencias que esto trajo, quizá no la peor, fué la de que en España quedase establecido, de manera lógica y natural, sin que nadie lo proyectase, el sistema radial de ferrocarriles, debido a estar situada la capital de España en el centro de la Península.

Este sistema, que, completado racionalmente por la multiplicación de las mallas ferroviarias, pudiera no tener defectos, en España los tuvo, porque debido a aquella libertad de iniciativas y a las difíciles condiciones orográficas de nuestro país las líneas fueron siguiendo, muy lógicamente por cierto, las direcciones de mínima resistencia técnica y de máxima eficacia económica, en el momento de su establecimiento. Quedaron, como consecuencia de esto, grandes extensiones de terreno sin transporte férreo, pues es bien sabido que por el número de kilómetros de ferrocarril por superficie y por habitante, España ocupa, aproximadamente, el vigésimo lugar en el Continente europeo.

Con esta situación y con las fuertes reclamaciones que hace la economía nacional, cuyo progreso podrá estar frenado, pero de ningún modo paralizado, es indudable la absoluta necesidad de complementar la red actual con nuevos ferrocarriles, algunos de los cuales podrá no constituir negocio de explotación, pero son de necesidad evidente en el complemento de la red de transportes.

A esta fuerte necesidad se respondía en el año 1926, con la redacción de un Plan de nuevos ferrocarriles, que proyectó el Consejo Superior; pero cuando se estaba tramitando, surgió el Plan de urgente construcción, obra del Gobierno de la Dictadura. Para mí es evidente que este Plan de la Dictadura fué uno de los errores más grandes que en aquella época se cometieron, más que nada, por el procedimiento con que quiso llevarse a cabo, que estaba falto de una base técnica y de una garantía económica nacional.

No he de colocarme completamente al lado de los exagerados impugnadores, que han supuesto ascendería este Plan, una vez ejecutado, a la enorme cantidad de tres mil millones de pesetas, partiendo de la cual, y por un especial cubileteo de cifras, se llega a la conclusión de que estos ferrocarriles habrían de tener para su mantenimiento un ingreso kilométrico de 300.000 pesetas anuales; no cabe duda de que, de ser esto cierto, sería base suficiente, no sólo para abandonar totalmente las obras, sino para enterrarlas en forma que no pudieran surgir nunca más.

El Plan, como tal Plan y por su falta de relación con los distintos aspectos de la economía española a que antes aludo — en lo que no me importa insistir demasiado —, es una mala obra; pero en él hay, por una parte, materia aprovechable, y por otra, obligación de rematar obras que, de abandonarse, produci-

rían una pérdida efectiva para el Tesoro, mientras que de ponerse en explotación, si no dan rendimiento algunas de ellas, crearán riqueza, que de manera indirecta resarcirá al Estado del sacrificio que lleve a cabo.

Por estas razones no puedo estar conforme con la política de paralización de obras de ferrocarriles, que hace unos meses iniciara el Ministerio de Obras públicas, pues si bien estoy conforme con que se trata de un caso de gravedad, no puedo admitir que la solución adoptada para salvar al enfermo, sea la de matarle.

Se hace muy duro a la inteligencia el suponer que el remedio a los males creados en este aspecto por un Gobierno de la Dictadura — males que no han sido solamente pensados y proyectados, sino puestos en ejecución y producidos —, se hace muy duro, repito, pensar que el remedio es paralizar totalmente las obras, y no solamente paralizarlas, sino dejarlas sin las más pequeñas consignaciones para atenderlas en forma de que su destrucción no sea definitiva.

El ministro de Fomento del año 1926, hombre de una gran imaginación, ideó y puso en práctica planes que, realizados con una potencia económica ilimitada, podrían haber duplicado la población de España en el periodo normal que exigen estas grandes transformaciones, y él, indudablemente, quiso ver operada la transformación, no solo en la vida limitada de un hombre, sino en el corto espacio de un mando ministerial. Así, tras de idear un plan de ferrocarriles nuevos — que, como antes dije, no tenía relación ninguna con el desarrollo de la economía general —, puso en ejecución rápidamente y al mismo tiempo todo este plan, sin estudios técnicos suficientes para garantizar la eficacia del resultado, con el consiguiente aumento de gastos que supone la inevitable adaptación de obras mal proyectadas, al terreno sobre que se desarrollan. Falta técnica imperdonable en todo hombre de Gobierno, y más si es un técnico, y falta de orden económico, al suponer que nuestro país, de un golpe, iba a tener la potencia económica necesaria para el desarrollo de este fantástico plan, que, por añadidura, iba acompañado de otras iniciativas del mismo orden financiero.

De esta manera, en la actualidad, se están ejecutando obras de ferrocarriles nuevos, cuyo presupuesto total asciende a la enorme cifra de 1 112 millones de pesetas, de los cuales se han satisfecho ya más de 600 millones. Es cierto que solamente algunos de estos ferrocarriles están contratados con el asiento de vía inclusive; pero teniendo en cuenta que la mayoría de ellos no reúnen esta condición, es de suponer que se llegue a la cifra total de 1 500 ó 1 600 millones de pesetas; es decir, que, aproximadamente, hay gastado una tercera parte del importe total, pero que supone, como cifra aislada, la de 600 millones de pesetas, que con el proyecto de paralización está lanzado a fondo perdido y sin esperanza, no sólo de reproducción, sino de la creación de nueva riqueza.

En el proyecto de paralización de obras que trataba de sostener el actual Gobierno, no se había tenido seguramente en cuenta que no todos los ferrocarriles que actualmente se están construyendo, pertenecen al Plan llamado de urgente construcción que redactó la Dictadura, pues hay algunos de ellos, como son el de Ferrol a Gijón, el de Valdezafán a San Carlos de la Rápita y el de Lérida a Saint-Girons, incluidos en

planes anteriores por leyes aprobadas en Cortes, y entre éstos, el de Lérida a Saint-Girons se construye en virtud de compromiso internacional, que quedaría injustamente desairado con la paralización de las obras.

Por otra parte, es absurdo pensar que pueda lógicamente ordenarse la suspensión absoluta de estas obras en un día determinado y sin consignar para el siguiente ni una sola peseta para las atenciones que de una determinación tan grave han de derivarse.

En primer lugar, parece lógico que la suspensión de cada obra se haga dejándola en estado de que no pueda destruirse, y para ello hay que efectuar algunas obras complementarias, tales como los desagües de trincheras, relleno de zanjas de cimientos, conclusión de los puentes que están cimbrados, conclusión asimismo de túneles que están entibados, toda vez que estas entibaciones tienen vida precaria y al cabo de algún tiempo pueden destruirse, produciendo la ruina de la obra. Es preciso cerrar edificios que quedan abiertos a las aguas, y tantas otras cosas más, que suponen cantidades seguramente de importancia.

En los últimos días en que ejercí el cargo de director general de Ferrocarriles, se hicieron unos estudios someros para averiguar lo que importarían estas atenciones, y se puede asegurar que para dejar las obras de todos los ferrocarriles en situación de que no sean destruidas, y solamente para esto, es necesaria la cifra de 40 500 000 pesetas. Por otra parte, no puede pensarse que los contratistas que construyen estas obras, y que lo hacen en virtud de compromisos que con ellos ha adquirido el Estado, se conformen con la supresión sencilla de la obra, en muchas de las cuales, y por circunstancias naturales, no se ha defendido el negocio que emprendieron, y aun sin contar con esta circunstancia, los pliegos de condiciones les dan derecho — en determinadas condiciones, que no son del caso detallar, porque forman un conjunto abigarrado de datos, fáciles de olvidar y desprovistos de eficacia — al percibo de indemnizaciones por rescisión de contratos y al abono de materiales y maquinaria que tienen a pie de obra. Estas cantidades son imposibles de cifrar de momento, porque habría que hacer, primero, la liquidación de las obras ejecutadas, y después, entrar a discutir, caso por caso, la situación en que se encuentra la contrata para hacer valer sus derechos; pero, por encima, puede asegurarse que, teniendo derecho a una indemnización máxima del 3 por 100 de la obra que falte por ejecutar, y siendo ésta aproximadamente de 500 millones de pesetas, la indemnización, sólo por este hecho, sería de 15 millones de pesetas, y seguramente el valor de la maquinaria y materiales que hubiera de abonarse a las contratas había de pasar por mucho de esta cantidad; es decir, que no es tan aventurado el suponer que con la paralización de las obras, el Estado, después de perder 600 millones de pesetas, había de invertir, para cumplir la legalidad, de 80 a 90 millones de pesetas, sin aspiración de interés ninguno.

También hay que tener en cuenta que se han pagado unos cuantos millones de pesetas por expropiaciones de terrenos y, lo que es más grave, que en algunos ferrocarriles se han cedido gratuitamente las propiedades para la ejecución de las obras, y de suponer es que los dueños de las fincas que tal sacrificio hicieron, y que no ha de verse compensado con

el paso del ferrocarril, tengan el mínimo derecho al abono de sus propiedades.

Expuesta así la situación, en lo que a construcción de nuevas obras de ferrocarriles se refiere, indicaremos brevemente la solución que, a nuestro juicio, debe darse a esta parte del problema:

1.º El Estado debe continuar la construcción, lo más acelerada posible, de los ferrocarriles que se encuentran en ejecución con anterioridad al Plan urgente de 1926.

2.º Examinado con todo detenimiento el estado de avance en que se encuentran las obras de los ferrocarriles contenidos en el Plan de la Dictadura, debe tenderse a terminar aquellos que por su adelanto signifiquen, para su puesta en explotación, la inversión de insignificantes cantidades de dinero al lado de lo que ya se ha invertido.

3.º Del resto de los ferrocarriles del Plan de urgente construcción, deben llevarse a cabo aquellos que estén reclamando las necesidades de la economía nacional, en lo que a transportes se refiere.

4.º El resto de los ferrocarriles podría paralizarse de momento, destinando las cantidades precisas para la conservación de las obras ya realizadas.

Tenemos el optimismo de que, con arreglo a estas bases, procederá la Ponencia formada por los ministros de Obras públicas y de Agricultura, que, según la última ley aprobada en Cortes, ha de proponer a éstas la aprobación de un definitivo Plan.

* * *

Régimen de transportes por carretera

Nada se adelantaría con establecer un nuevo régimen de explotación de ferrocarriles, por muy perfecto que éste fuera, si al mismo tiempo no se ordenase el transporte por carretera, con tendencia a complementar ambos servicios.

El régimen de exclusivas de transportes por carretera, fué implantado por el Directorio militar el año 1924, alegando que la industria de transportes no se podía encauzar más que por este procedimiento o a base de la concesión de fuertes subvenciones, y pomposamente decía aquella disposición, que éstas eran enseñanzas deducidas de la experiencia llevada a cabo en la mayor parte de los países civilizados. En cambio, la experiencia en nuestro país ha sido la creación de pequeños monopolios en cada carretera, que, en definitiva y por una habilidosa agrupación de intereses, ha llegado a constituir un monopolio de carácter nacional.

Yo niego que solamente la concesión de exclusivas o la de subvenciones pueda regular el transporte por carretera, y, sobre todo, si ello ha de hacerse con miras a la complementación de los transportes ferroviarios. En un proyecto de ley que hace ya varios meses está presentado a las Cortes por el anterior ministro de Fomento se establece la libertad de circulación por las carreteras del Estado, Provincia o Municipio, pero descansando sobre dos principios básicos, cuales son: una rigurosa inspección que garantice los intereses del público y una tributación que, además de justa, sea equitativa con la tributación a que están sometidos otros medios de transporte.

Circula el rumor de que este proyecto de ley va

a ser retirado de las Cortes y sustituido por otro, cuyas características ignoro; pero creo que las modificaciones que en él se introduzcan — y desde luego pueden introducirse muchas que beneficien el propósito — no podrán alterar los dos principios fundamentales que antes se mencionan. Lo contrario, redundaría seguramente en grave perjuicio para los intereses públicos.

Si se vuelve otra vez sobre la consecuencia al principio sacada, de que el transporte por carretera no es posible de ningún modo que anule al transporte ferroviario y de que éste no puede tampoco ahogar el progreso que ha producido el motor de explosión, es preciso convenir en que estos servicios deben funcionar ahora uno para el otro, contribuyendo a dar cauces a las fuentes de la economía nacional; es decir, todos aquellos servicios de transporte por carretera que afluyen al ferrocarril deben ser estimulados, porque ellos contribuyen a la circulación de los productos, circunstancia que no puede darse en aquellos servicios paralelos a las líneas férreas.

Tampoco es justo que el transporte por carretera no contribuya al establecimiento de la vía que le sirve de rodadura, y no por el hecho de que esta circunstancia pudiera producir una desigualdad en contra de las Empresas ferroviarias, que han tenido que construirse sus obras de primer establecimiento, que han de conservar constantemente, sino porque, adquirido el gran impulso que han adquirido los transportes públicos por carretera, es injusto que el Estado contribuya por sí solo a facilitar, en su aspecto más definitivo, el negocio del transporte. Debe asimismo contribuir a las cargas naturales de estos negocios, y con esas circunstancias, sería el servicio una competencia lícita del ferrocarril, cuando la hubiera, y un elemento complementario en todas las ocasiones.

Se me podrá decir que ya contribuyen actualmente los servicios de transporte por carretera a las cargas del Estado; pero a esto sólo quiero oponer que en los primeros meses del primer Gobierno de la República, se llevó a cabo una revisión de las líneas de transporte que estaban concedidas con exclusiva, y por distintas causas, pero muy principalmente por la falta de pago, estaban incursas en caducidad las dos terceras partes de las mismas. Sin duda, el estar elaborando el nuevo proyecto de organización de los transportes, que al poco tiempo se llevó a la Cámara, fué el motivo de que no se incoaran estos expedientes de caducidad.

Con estas circunstancias, con la facilidad que hoy día supone el establecimiento de una línea de automóviles y con la indudable conveniencia para el público, en determinados casos, de este transporte, se comprende que la competencia al ferroviario haya sido enorme, y que, a mi modo de ver, haya salido fuera de los límites que conviene al interés público.

Independientemente de la competencia que hagan al transporte ferroviario, hay que tener mucho cuidado frente a las competencias que pueden establecerse entre transportes por carretera, establecidos en la misma línea, y, siguiendo siempre la orientación de conceder libertad al uso de la carretera, yo creo que esta situación se salva, imponiendo el establecimiento de tarifa mínima. Con ello no se establece la competencia precisamente a base de precio, que es la competencia ilícita, que acarrea perjuicios innumerables para el público usuario de este medio de transporte;

la competencia, entonces, podrá existir, sí, pero no sobre el precio, sino fundada en el servicio.

Establecido así éste, con todas aquellas variaciones que la Cámara le imponga, se habría dado el primer paso hacia la complementación de estos transportes con el ferroviario, y podría entonces llegarse incluso a inspeccionarse estos servicios por medio de órganos comunes, que en todo momento armonizarían los intereses de ambos y los de éstos con los de los usuarios.

* * *

De intento no he tocado en todo el curso de este artículo, el problema que más recientemente ha surgido en la cuestión ferroviaria, con las peticiones de aumento de haberes y salarios formuladas por los agentes y obreros de las Empresas, y he tenido muy buen cuidado de no hacerlo, porque creo que esta cuestión es totalmente independiente de lo que se llama desde hace muchos años problema ferroviario, aun cuando en los últimos meses ha habido alguien interesado en confundir las dos cuestiones, e incluso denominar ya "problema ferroviario" a la cuestión de aumento de salarios. Es decir, habrían de resolverse en uno o en otro sentido las peticiones de los obreros ferroviarios, y el problema ferroviario continuaría en pie, seguramente agudizado por el favor de estas concesiones, y yo he creído siempre, por el contrario, que este anhelo, desde luego muy justo, del personal ferroviario, podría tener una solución mucho más fácil, como derivación del arreglo del problema general.

Nadie puede sostener que jornales de 6 a 7 pesetas son suficientes para el sostenimiento de familias enteras; pero en la gran conmoción que España está experimentando, como consecuencia lógica de un trascendental cambio de régimen, es el ferroviario, entre toda la masa proletaria, el único obrero que duerme hoy con la tranquilidad del jornal diario, de la viudedad u orfandad que deja tras de una desgracia, de la jubilación, etc., etc.; por lo tanto, entendiendo que efectivamente, las peticiones de los obreros ferroviarios son justas y quizá no exageradas, yo solamente las tacho de faltas de oportunidad, por creer que esta cuestión es secundaria y posterior al arreglo de las explotaciones. Con mucho más motivo puede lanzarse esta voz de alarma, si para dar una satisfacción, seguramente no completa, a los obreros ferroviarios se acude a la solución heroica y vulgar, que muchos ministros de Fomento han vislumbrado, de la elevación de tarifas. Lo mismo da que el recurso se arbitre por una concreta elevación de tarifas, que por procedimientos indirectos, que paga el usuario del ferrocarril, y que, por consiguiente, repercute en la elevación de los productos. Esto no me parece justo, y quizá hubiera sido preferible recurrir a procedimientos de tono más radical, si no había en la masa obrera la suficiente comprensión para saber esperar una temporada.

Si se suprimieran en las Compañías las pagas extraordinarias que se dan al personal y el conjunto de todas ellas se dedicara a reforzar el sueldo de los

agentes comprendidos entre 2 000 y 5 000 pesetas, declarando estos aumentos computables para efectos de jubilación, seguramente se obtendría una pequeña ventaja, que aliviaría a las clases más modestas.

No es solamente ésta la única fuente a donde se pueda acudir para obtener los mismos efectos, pues existen otras muchas, tales como el abono de horas extraordinarias, compensaciones a personal de tracción, billetes de andén, supresión de la gratuidad absoluta de autorizaciones para todo el personal ferroviario, etc., etc.

Ya sé que también podría ahorrarse algo en el pago de los Consejos de Administración y alto personal de las Compañías; no solamente podría, sino que debería hacerse, pero no con ánimo, como el vulgo cree, de resolver con ello una parte importante del problema, pues hay que advertir que el pago de los Consejos de Administración y del alto personal de las Compañías no supone los millones de pesetas que la gente cree.

El actual ministro de Obras públicas ha visto muy clara esta cuestión, y sobre ella hizo unas famosas declaraciones, recién posesionado de su cargo, declaraciones que produjeron, como es natural, cierto revuelo entre el personal ferroviario interesado, pero acogidas satisfactoriamente por la opinión unánime. En fecha muy reciente ha lanzado otras declaraciones, de las que parece deducirse que para él ha llegado el momento oportuno de estudiar y resolver las peticiones de los agentes y obreros del ferrocarril, y ello será seguramente porque se hayan podido presentar circunstancias que favorezcan la solución, sin perjudicar los intereses del usuario.

* * *

Como resumen general, yo veo la solución del problema ferroviario con el rescate de las redes, previa indemnización, ya sea basada en la fórmula que para ello ha arbitrado el Consejo Superior de Ferrocarriles, o en otra de mejores condiciones, aplicado escalonadamente a las distintas líneas y redes, según las conveniencias del Estado; con una intervención del último, que garantice el rendimiento de los capitales que ha aportado, y la reglamentación del personal ferroviario; con el complemento de la red nacional mediante la construcción de las líneas que se estimen necesarias, y con una racionalización de los transportes por carretera, complementándolos con los transportes por ferrocarril.

Como he dicho en otro lugar, estas soluciones han sido estudiadas durante la última parte del pasado año, y si es muy atrevido manifestar que con ellas habría de resolverse el problema, es innegable que pueden servir de base a determinaciones de orden superior. Pero, de ésta o de otra manera — como muy bien ha dicho recientemente el señor ministro de Hacienda —, es éste de los transportes, el problema más grave que tiene sobre sí la República, y acusa la necesidad de resolverlo en un plazo breve, para liberar a la economía española de una de sus pesadillas más angustiosas.

Antonio VELAO
Ingeniero de Caminos