

y por ello son de aplicar a las explotaciones de tranvías la mayoría de los conceptos y consideraciones que quedan apuntados; pero, además, por el régimen especial a que están sujetos, hemos de ampliar y particularizar algunas de ellas.

Están sujetas las líneas de tranvías urbanos a la competencia desigual siempre y muchas veces desleal de los servicios de autobuses yuxtapuestos a las líneas tranviarias. Servicios de autobuses que circulan con sólo simples autorizaciones provisionales, que en muchos casos sólo son verbales.

A instancias de la Conferencia Nacional de Transportes reunida en Madrid en agosto-octubre de 1932, el excelentísimo señor ministro de Obras públicas ordenó el cese inmediato de todos los servicios de transporte mecánico por carretera no autorizados debidamente ni reputados como indispensables, y por ello creemos que no es mucho pedir el solicitar que se ordene la inmediata supresión de todos los servicios urbanos de autobuses que no hayan sido objeto de concesión en debida forma, sin que quepa en este caso la excepción de necesidad evidente, por cuanto el reducido recorrido de dichos servicios prueba su falta de razón de ser.

No nos oponemos al otorgamiento de concesiones de servicios urbanos de autobuses, pero sí pedimos que sólo pueda hacerse previa la tramitación correspondiente e imponiendo al concesionario el canon de conservación de carreteras, cuando proceda, y el canon por reparación del pavimento urbano que pesa sobre los tranvías.

Además, creemos que para facilitar la coordinación debe concederse derecho de tanteo al concesionario anterior de tranvías

o autobuses, en los casos en que la nueva línea afecte en un 50 por 100 o más al recorrido de la ya existente.

III.—ACTUACIÓN DE LOS AYUNTAMIENTOS EN LOS ASUNTOS TRANVIARIOS

Otro aspecto interesante hemos de poner de manifiesto, y es el de las exigencias, cada día crecientes, de que los Ayuntamientos hacen objeto a las Empresas de tranvías, y singularmente el arbitrio por ocupación del vuelo, suelo y subsuelo. Se trata de una verdadera alteración de las cláusulas de la concesión, la cual, como contrato bilateral que es, no puede ser modificada por voluntad de uno solo de los contratantes, y mucho menos por uno que no ha sido parte en él. Las concesiones han sido otorgadas por el Ministerio de Obras públicas, y no tiene el Ayuntamiento facultad para modificarlas, y mucho menos para exigir una contribución cual la expresada, que va a llegar pronto al 4 por 100 de los ingresos brutos, cifra que resulta verdaderamente expoliatoria.

Y, finalmente, creemos que es indispensable garantizar en lo posible a las Empresas tranviarias que han contratado con el Estado contra la excesiva intromisión de los Ayuntamientos en la explotación de las líneas, intromisión siempre caprichosa, puesto que está a merced de la mayoría municipal, mudable cada bienio. Para ello bastaría con disponer que las resoluciones todas del Ayuntamiento en materia que afecte a los tranvías puedan ser recurribles en todo caso ante el Ministerio de Obras públicas, cuya resolución agotará la vía gubernativa.

Unas consideraciones sobre el problema ferroviario

La Asociación general de Transportes por Vía férrea ha celebrado una importante Asamblea a fines del mes de marzo último, y en ella ha sido acordada la elevación de unas conclusiones al Gobierno de la República, en las que, mejor que ofrecer soluciones a los varios y graves problemas que ofrece el transporte ferroviario, se formulan peticiones orientadas a mejorar la situación de las Compañías, relacionadas, unas, con su libertad de explotación; otras, con la coordinación del ferrocarril y el automóvil y con los Jurados mixtos de Ferrocarriles.

El documento en que se razonan y formulan estas peticiones es por demás interesante, y no quedará, indudablemente, sin el debido comentario y aquellas rectificaciones o ratificaciones que están obligados a emitir los Centros y colectividades interesados en la solución del problema que angustiosamente acucia a la economía nacional, por falta, tanto de determinaciones superiores como de colaboraciones inferiores.

En este documento se barajan consideraciones de todo orden, entre las cuales hay quejas muy razonables por parte de las Empresas ferroviarias, como son las que se refieren a la falta de política encaminada a solucionar la situación creada por el transporte mecánico por carretera, y en el que la opinión general va tendiendo a la coordinación de estos servicios con los del ferrocarril; pero se hacen, en cambio, consideraciones de otro orden, que es preciso, si no rectificar, por lo menos aclarar, a fin de que la opinión pública no se extravíe por caminos que interesan a una sola de las partes, con grave quebranto de la realidad de los hechos, pues mal podrá resolverse problema de ningún género si los términos en que se plantea no responden a la más absoluta realidad.

Tiene razón, a mi juicio, la Asociación general de Transportes por Vía férrea al opinar que el Estatuto ferroviario de 1924 está vigente, pues aunque incumplido, en parte —y no sólo por lo que al Estado corresponde—, no existe otro fundamento de Régimen ferroviario, bueno o malo, que el señalado por las líneas directrices de aquel Estatuto, y, efectivamente, la determinación tomada por el Gobierno provisional de la República al dictar el Decreto de 30 de mayo de 1931, por el que se encomendó al Consejo Superior de Ferrocarriles la revisión del repetido Estatuto, bien terminantemente deja sentado que, en tanto este Régimen no sufriese modificación por virtud de los estudios que al Consejo Superior de Ferrocarriles se le encomendaban, el Estatuto de 1924 era una ley vigente en las relaciones entre el Estado y las Compañías ferroviarias. Otra cosa muy distinta es que las Compañías reclamen la *leal aplicación* del Estatuto de 1924, dando a entender que solamente el Estado ha vulnerado su aplicación; y sin que con ello culpe yo de falta de voluntad a las Compañías de ferrocarriles, el hecho es que circunstancias bien ajenas a la responsabilidad de una sola de las partes contratantes son las que han conducido a la no total aplicación del Estatuto ferroviario, y que de esta aplicación parcial no ha sido la entidad contratante más perjudicada la Empresa privada, como con algún detenimiento expliqué yo en un artículo inserto en estas mismas columnas el día 15 de abril de 1932. Porque ¿qué ventajas ha sacado hasta el día de hoy el Estado al convertirse 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, que

era, como en aquel trabajo manifesté, una de las dos bases fundamentales del Estatuto de 1924? La condición de consocio sólo le ha servido al Estado, hasta la hora presente, para tener paralizadas, sin rendimiento de ninguna clase, sumas de dinero verdaderamente cuantiosas, a pesar de que este concepto sea un poco despectivamente rebajado en el documento de la Asociación general de Transportes por Vía férrea.

Se lamenta esta Asociación de que se les haya impuesto la intervención del Estado por la ley de 9 de septiembre de 1932, y aparte de que yo no pueda admitir de ninguna manera que se culpe de exceso de facultades las atribuciones de que las Cortes han hecho uso para imponer esta intervención a las Compañías, tengo que añadir, por ser en ello testigo de mayor excepción, que cuando esta ley fué redactada, los representantes de las principales Compañías ferroviarias informaron ante la Comisión de Obras públicas del Congreso, y, como es bien notorio para ellas, les fueron admitidas determinadas sugerencias que modificaron, en parte, el primitivo proyecto presentado por el Gobierno. Pero, independientemente de ello, no comprendo que se le pueda discutir al Estado la facultad de ejercer una intervención en unas Empresas privadas donde tiene aportados importantes capitales, que en ningún negocio del mundo serían entregados a la libre gestión de una de las partes, y en este sentido yo no he sido nunca absoluto partidario de la intervención en la forma en que está establecida, sino que he propugnado siempre por la coadministración del Estado, libre, desde luego, de toda facultad inspectora, por entender que la intervención y la inspección tienen finalidades que, en determinados momentos, incompatibiliza la actuación de cada una de ellas.

Dice este documento que estoy comentando que a las Empresas hay que darlas absoluta libertad de gestión, o proceder al rescate, con arreglo a las concesiones respectivas, y no se ha tenido en cuenta, al hacer esta afirmación, que en el verano de 1931, cuando el Consejo Superior de Ferrocarriles estudiaba una fórmula para proceder al rescate de las líneas, a fin de tener preparada una solución para el día que, en el horizonte de las posibilidades apareciese la de la estatificación de las redes ferroviarias, no fueron precisamente las Compañías de ferrocarriles las que prestaron su voto a que el rescate se verificase con arreglo a las condiciones de la concesión, sin que yo olvide, ciertamente, que la mayoría de los elementos que entraron a discusión en este asunto reconocieron la justicia de las razones que las Compañías tenían para repugnar al uso que el Estado pudiera hacer de esta facultad. Cuando llegue el momento de la estatificación de las redes ferroviarias —que yo no auguro como próxima ni como lejana, pero que auguro como cierta y como único camino que al Estado le queda para ensayar la normalidad del régimen—, entonces se verá si el Estado cuenta con facilidades, por parte de las Empresas ferroviarias, para rescatar las líneas, con arreglo a las condiciones de sus concesiones respectivas.

He leído con gran asombro en este documento la afirmación de que la elevación de los gastos, por las razones que en él se apuntan, es un inaudito fenómeno que se produce en nuestro país como caso único en el mundo ferroviario. A los que conozcan un poco

estos problemas —y todos los que en ellos se mueven lo conocen más profundamente que yo— les brindo esta afirmación, que se inserta en unas conclusiones elevadas al Gobierno, y en las cuales se dice que los anticipos reintegrables, para pago de personal, establecidos en marzo de 1920, lo fueron contra la opinión decidida de las Compañías; y si ello quiere decir que fué contra la opinión de los accionistas, quizá fuera razonable; pero todo el mundo sabe que estas cuestiones han sido tratadas siempre con los Consejos de Administración y elementos directivos de las Empresas, que en aquella ocasión, si bien no prestaran su firma a pacto de ningún género, es lo cierto que contribuyeron a encontrar una solución provisional, en la cual hallaron un verdadero remedio aquellos agentes ferroviarios que percibían háberes miserables, y una respetable elevación de sus emolumentos aquellos otros servidores de las Empresas que no atravesaban, ciertamente, por la triste situación material de la mayoría de sus subordinados.

Pero lo que menos se puede pasar por alto, en esta revista que se hace de la situación económica de las explotaciones, es la consecuencia que se saca de la comparación de aquella situación en las dos Compañías principales, desde el año 1929 hasta la fecha, en la que, como se sabe, han descendido los productos líquidos de una manera anormal, por causas de todos conocidas, y en la que se dice que a *estos resultados se llega por virtud de la influencia de la política del Estado sobre los gastos e ingresos, y a pesar de los eficaces esfuerzos realizados por las Compañías para lograr economías en la explotación*, y a la cual pudiéramos oponer nosotros otra conclusión, diciendo que los brillantes resultados de los años 1929 y 30 se deben, en parte, a la aportación que el Estado prestó para toda clase de obras de mejora y de adquisición de material, sin necesidad de que las Compañías ferroviarias aumentasen la carga de sus obligaciones, y manifestando, por encima de todo ello, que durante los años en que se mantuvo la situación brillante de las Compañías, con cotizaciones de sus valores verdaderamente fuera del marco de la realidad, los accionistas de ellas pudieron percibir sus dividendos, no decimos si altos o bajos, y, en cambio, el Estado no vió compensada ni la más mínima parte de sus sacrificios.

La Asociación general de Transportes por Vía férrea expone un estado comparativo, entre las distintas naciones europeas, de las tarifas actuales de viajeros con relación a las anteriores a la guerra, que se toman como unidad, y de ello se desprende que las tarifas de España representa el 0,63 de las establecidas con anterioridad a la catástrofe europea.

A primera vista asombra un poco la conclusión, pues nosotros recordamos que en el año 1918 las tarifas sufrieron un aumento del 15 por 100, con una secuela de supresión de tarifas especiales, y que, si bien no han vuelto a sufrir elevación alguna, tampoco han experimentado baja; pero el fenómeno, que al principio no se explica, lo hace la Asociación en páginas posteriores, diciendo que esta comparación la hace teniendo en cuenta el valor de la moneda. Y como a ello no se puede oponer la menor objeción, no se deduce otra cosa que la admiración que produce el resultado a que nos puede llevar el manejo de conceptos económicos.

Todo lo que hemos manifestado anteriormente no

tendría valor de ningún género contra la política del Estado, ni a favor de la conducta de las Empresas ferroviarias, si al final de su primera conclusión la Asociación general de Transportes por Vía férrea no diese el golpe de gracia de despreciar olímpicamente las aportaciones realizadas por el Estado al capital de las Empresas, lo que lleva a cabo censurando, en primer lugar, a aquellas personas que, para comparar las aportaciones del Estado con el capital de las Empresas, engloban, en las primeras, el dinero que por todos conceptos ha desembolsado el Estado, y en el cual figuran, entre otros, los anticipos reintegrables para personal, los anticipos establecidos en 1920 para adquisición de material móvil y motor, y las subvenciones a fondo perdido para construcción de líneas, en cuya censura yo no me vería incluído si, por inmodestia, creyera que puedo constituir un voto en la aportación de soluciones al problema ferroviario, pues a mí nunca se me ha ocurrido hacer este razonamiento, que, efectivamente, creo que es censurable. Una cosa son los anticipos reintegrables para personal, que están sujetos a determinadas condiciones de devolución —una de las razones principales de la intervención del Estado—, y los anticipos para adquisición de material móvil y motor, sujetos a otras condiciones de reintegro, y las subvenciones concedidas a fondo perdido, que, como su nombre indica, no son objeto de devolución, y otra cosa muy distinta son las aportaciones que, en virtud del Estatuto de 1924, el Estado lleva al capital de las Empresas, como socio de las mismas. Pero no hay derecho, aunque tal error se cometiera por una parte, a que, por otra, la Asociación general de Transportes por Vía férrea, para llevar a cabo la comparación de capitales, sume, al capital acciones, el capital obligaciones, de características totalmente distintas, que sería inocente que yo quisiera describir, pero que desliza, al segundo de los capitales, del carácter del capital acciones, que es el único sometido al pleno riesgo de la Empresa. El hecho es que, según los datos suministrados por la propia Asociación, el capital acciones de las cuatro principales Compañías es de 554 millones de pesetas, y que, por datos oficiales, el capital aportado por el Estado para obras de mejora y adquisición de material, con arreglo a lo estatuido el año 1924, y que convierte al Estado en consocio de las Empresas, es de 1 060 millones de pesetas. Ante estas cifras no se puede decir, como dice la Asociación, *¿qué queda, pues, del cuantiosísimo capital aportado por el Estado...?*, ni se puede dudar, no ya del derecho, sino de la obligación que tiene el Estado para intervenir la gestión de las Empresas, y, respondiendo a la afirmación que antes he hecho, no sólo para intervenir, sino para coadministrar un negocio en el que tiene aportado la mayor parte de numerario.

A propósito de ello, dice la Asociación que, en cumplimiento de lo establecido al implantar los anti-

cipos reintegrables para pago de personal, las Compañías han hecho algunas devoluciones en determinados ejercicios. Cuida muy bien de no cifrar estas devoluciones; pero es digno de conocerse las cifras, que han sido las siguientes:

Compañía del Norte:

Año 1926.....	954 231	pesetas.
— 1928.....	1 024 799	—
<i>Total</i>	<u>1 979 030</u>	pesetas.

Compañía de M. Z. A.:

Año 1926.....	962 565	pesetas.
— 1928.....	822 031	—
<i>Total</i>	<u>1 784 596</u>	pesetas.

Y en estas dos Compañías el importe de los anticipos hechos por el Estado, a los fines indicados, es el siguiente:

Norte.....	160,5	millones.
M. Z. A.....	157,8	—

¿Tendrían estas líneas un exclusivo objeto de censurar el documento elevado al Gobierno por la Asociación general de Transportes por Vía férrea, y serían, no solamente estériles, sino inoportunas, toda vez que cuanto se haga en favor de las buenas relaciones entre el Estado y las Compañías será obra benéfica, que redundará en la solución de tan intrincado problema; pero estas líneas me las ha dictado el deseo de llegar a la conclusión, cada vez más arraigada en mí, de que la verdadera solución del problema ferroviario, en lo que a las líneas en explotación se refiere, está en lo que vulgarmente conocemos hasta ahora por nacionalización de los ferrocarriles, concepto que debemos expresar con otra palabra, que es la de *estatificación*, más apropiada a la solución que se propugna, que ha de llevarse a cabo con normas que mi poca competencia en la materia me impide esbozar, pero cuya solución es cada vez más convincente, y que yo la encuentro aún más justificada a través de los razonamientos que se hacen en el documento que estoy comentando, del cual se deduce que en la situación actual es fatal la insuficiencia creciente de los productos líquidos en un negocio que, administrado comercialmente, podría satisfacer una de las dos grandes condiciones en que se basó el Estatuto ferroviario, que es el de que la explotación de las líneas férreas se bastasen con sus propios productos. Y esto lo creo así, porque el establecimiento de un régimen comercial que diera libertades a la explotación para una aplicación elástica de tarifas, es cosa que estimo incompatible con el régimen de Empresa en usufructo de un servicio público.