

Problema ferroviario

Comentando las conclusiones formuladas por la Asamblea que celebró a fines de marzo último la Asociación general de Transportes por Vía férrea, ha dado a conocer, en el número de 1.º de mayo último de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, mi querido compañero D. Antonio Velao, ex director general de Ferrocarriles, su personal criterio sobre el problema ferroviario en sus líneas generales.

La importancia del tema, el relieve de la personalidad del Sr. Velao y mi calidad de vicepresidente de la expresada Asociación, me inducen, y en cierto modo me obligan, a exponer también algunas consideraciones sobre el propio problema, para aclarar, completar y rectificar las del Sr. Velao.

COINCIDENCIAS DE LAS CONCLUSIONES DE LA REFERIDA ASAMBLEA CON LAS MANIFESTACIONES DEL ARTÍCULO CITADO

Mucho me complace hacer constar, en primer término, la casi absoluta coincidencia de algunos de los juicios expuestos por el Sr. Velao con ciertas conclusiones de la referida Asamblea, tan esenciales como son las relativas a la vigencia legal del Estatuto ferroviario establecido por el Real decreto de 12 de julio de 1924, negada por los vocales de la representación del Estado en el Consejo Superior de Ferrocarriles y puesta en duda por el propio ministro de Obras públicas; la urgente necesidad de una coordinación racional de los transportes ferroviarios y mecánicos por carretera, que, igualándolos equitativamente en el terreno tributario y en sus reglamentaciones respectivas, permita, en beneficio de los intereses generales del país, armonizar el funcionamiento y desarrollo de ambos sistemas de transporte, en lugar de favorecer competencias ruinosas y servicios simultáneos, de muy escasa utilidad; la distinción que ha de establecerse entre los capitales facilitados por el Estado a las explotaciones ferroviarias, que, por su diversa índole y diferente finalidad, no pueden ni deben totalizarse, como muchos pretenden, para recabar la uniformidad de su remuneración y del reintegro o devolución de los mismos; el reconocimiento del desequilibrio financiero de las explotaciones ferroviarias en toda Europa y en muchas naciones del resto del mundo, a consecuencia de la Gran Guerra, que ha motivado aumentos considerables de los gastos exigidos por dichas explotaciones, y, por último, las condiciones del rescate anticipado de las concesiones para acomodarlo a los requerimientos de la equidad, teniendo en cuenta los trastornos de la guerra mundial y los efectos de la novación de los primitivos pactos contractuales de las antiguas concesiones establecidas por el referido Estatuto.

CUESTIÓN PREVIA QUE DEBE PLANTEARSE PARA DEFINIR EL CARÁCTER Y LOS OBJETIVOS DE LAS EXPLOTACIONES FERROVIARIAS

De sentir es que el Sr. Velao, partiendo del hecho que acaba de apuntarse, no complete explícitamente su juicio sobre las consecuencias indeclinables del mismo ante la necesidad de acomodar los productos

o ingresos de dichas explotaciones a los gastos acrecentados de las mismas, bien sea mediante los aumentos consiguientes en sus percepciones o tarifas, bien sea gracias a la aportación por la entidad más interesada en el funcionamiento normal de los transportes por vía férrea, como es el Estado, de las sumas anualmente precisas para equilibrar las referidas explotaciones, condicionando dichas aportaciones en términos que no resulten onerosos ni contrapuestos a los derechos, intereses ni a la buena marcha de las Compañías.

Al sostener el Sr. Velao la vigencia legal del Estatuto de 1924, declara implícitamente su conformidad con el primero de los dos procedimientos o sistemas que acaban de indicarse, basado en la consideración de que los transportes ferroviarios constituyen un verdadero negocio industrial que ha de bastarse a sí mismo, recaudando lo que necesite para su vida y desarrollo normal, criterio completamente opuesto al sostenido por quienes, extremando para dichas explotaciones el carácter de servicio público, entienden que éste se ha de prestar con la mayor perfección y baratura, supliendo el Estado, como carga propia del mismo, las deficiencias resultantes en los ingresos directos de los ferrocarriles con relación a sus gastos.

Planteado de un modo indeclinable en estos últimos tiempos el problema del referido desequilibrio económico de las explotaciones ferroviarias en España y reconocida por todos la urgente necesidad de solucionarlo, precisa ante todo deslindar los campos, para evitar ociosas controversias respecto al detalle de los remedios aplicables al caso, decidiendo en primer término cuál de los dos tratamientos antes indicados ha de ser definitivamente seguido.

Si la explotación de ferrocarriles en España ha de ser considerada exclusivamente como servicio público, sin tener para nada en cuenta los gastos e ingresos de los mismos, no cabe más solución para el actual problema ferroviario que el rescate anticipado de todas las concesiones de esta clase que vienen explotando varias Compañías, a fin de que el Estado, dueño absoluto de las líneas, pueda explotarlos en la forma que mejor le parezca.

Pudiera tildarse de interesada mi opinión sobre las consecuencias que para el Erario público y la economía española acarrearía la adopción de tal medida, debiendo, en cambio, consignar el hecho, cierto e indiscutible, de que, siendo el servicio de Correos y Telégrafos uno de los que con más fundamento de causa han de merecer la consideración de público disfrute y utilidad, y teniéndolo el Estado español en sus manos, como lo ha tenido siempre, no ha vacilado en acrecentar los ingresos de dicho ramo mediante elevaciones tan considerables de sus tarifas como la que todo el mundo puede apreciar comparando el coste del franqueo de una carta para la Península en plena guerra mundial (0,15 ptas.) con el de ahora (0,30 pesetas), elevando, por lo tanto, en 100 por 100 las tarifas del expresado servicio.

Con un recargo de tarifas mucho menos elevado se habría solucionado el problema ferroviario, a pesar de que el aumento de los gastos de las explotacio-

nes de esta clase no se limita, como el del servicio de Correos, a los de personal, haciéndose, por el contrario, extensivo a todas las diversas y costosas materias que consumen los ferrocarriles. Y como en esta cuestión, de igual modo que en otras muchas, resulta que todos los caminos conducen a Roma, o sea al aumento de tarifas, base y esencia del Estatuto ferroviario vigente admitido por el Sr. Velao, bien cabe discurrir sobre las discrepancias existentes, por desgracia, entre el criterio de aquél y el mío respecto a varios detalles del problema aquí planteado.

CONSECUENCIAS ESENCIALES DEL INCUMPLIMIENTO DE LOS PRECEPTOS DEL ESTATUTO FERROVIARIO DE 1924

Como afirma el Sr. Velao con plena razón, es lo cierto que el referido Estatuto no ha sido lealmente aplicado, correspondiendo íntegramente al Estado la responsabilidad moral y material de este incumplimiento de las disposiciones dictadas por el mismo, cuya causa esencial ha estribado en la repugnancia que a todos los Gobiernos han inspirado las rectificaciones o reformas de tarifas prescritas por el Estatuto para acomodar los ingresos de las explotaciones ferroviarias a los gastos de las mismas. Y claro está que, manteniéndose de esta suerte el desequilibrio económico de aquéllas, habían de sufrir y siguen sufriendo las consecuencias inevitables de tal desequilibrio todos los capitales invertidos en estos negocios, sin que pudieran ni puedan quedar exceptuados de este quebranto las sumas aportadas por el Estado, causante principal, por no decir único, de tal estado de cosas.

Defectos tiene, sin duda alguna, el citado Estatuto, entre los cuales descuellan ciertas complicaciones de algunos de sus preceptos esenciales, fáciles en extremo de enmienda, y en todas ocasiones se han mostrado dispuestas las Compañías a estudiar, discutir y convenir cual procede, tratándose de pactos contractuales, como el referido Estatuto, las modificaciones que en bien de todos, y dentro de la equitativa consideración de los derechos e intereses de una y otra parte, se estimaran procedentes.

CIRCUNSTANCIAS QUE CONCURRIERON EN LA CONCESIÓN DE LOS AUMENTOS DE SALARIOS OTORGADOS AL PERSONAL FERROVIARIO EN 1920

Ni puedo creer al Sr. Velao bastante desmemoriado para dejar de recordar las circunstancias en que se pusieron en vigor los aumentos considerables de salarios otorgados, al respecto de un 100 por 100 en promedio, al personal ferroviario en 1920, circunstancias que en varias ocasiones me ha oído explicar ante los más interesados en rectificar cualquier equivocación en que, consciente o inconscientemente, hubiera yo incurrido, ni quiero hacer al Sr. Velao el disfavor de suponerle propenso a eludir declaraciones francas y concretas al abrigo de frases más o menos hábiles y especiosas.

Quede, pues, sentado que el referido aumento de salarios fué real y verdaderamente impuesto por el Gobierno de entonces y aceptado con sumisa resignación por las Compañías, como lo prueba el hecho elocuentísimo de haber sido condicionado dicho aumento con la promesa de la resolución del problema

ferroviario (que no se ha cumplido, por cierto, a pesar de los trece años transcurridos desde entonces) y por el ofrecimiento del Estado, ante la imposibilidad de la resolución inmediata de dicho problema, de anticipar a las Compañías de ferrocarriles las sumas precisas para que pudieran atender tan considerable aumento de sus gastos, anticipos que no debían ni deben devengar interés alguno, según expresamente declaran las disposiciones oficiales que los establecieron, ni han de ser reintegrados con otros productos que los excesos de los líquidos anualmente obtenidos por cada Compañía con relación a los de 1913.

Nadie podrá poner en duda, ante tales hechos, la iniciativa del Gobierno de entonces respecto al particular aludido, inclinándome, por lo demás, a estimar como consecuencia de la deformación profesional que han hecho sufrir al Sr. Velao sus avatares políticos, la maliciosa insinuación que hace en este párrafo de su artículo respecto a la "respetable elevación de los emolumentos de aquellos servidores de las Empresas que no atravesaban ciertamente por la triste situación material de la mayoría de sus subordinados". Compárense los actuales sueldos de casi todos los funcionarios del Estado con los que percibían antes de la guerra; hágase extensiva esta comparación a los honorarios de todas las carreras liberales, y se reconocerá fácilmente que el alto personal de las Empresas de ferrocarriles, cuyas retribuciones se acrecentaron en proporción muy inferior a la establecida para los demás agentes, no ha quedado favorecido, ni con mucho.

DIFERENCIACIÓN DE LOS AUMENTOS DE GASTOS SUFRIDOS POR LAS EXPLOTACIONES FERROVIARIAS A CAUSA DE LA GUERRA Y DE LOS EXPERIMENTADOS EN EL ÚLTIMO TRIENIO

Por lo demás, no hubo ni pudo haber de parte de la Asamblea referida el propósito que le atribuye el Sr. Velao de afirmar que la elevación de los gastos de las explotaciones ferroviarias sea un fenómeno "que se produce en nuestro país como caso único en el mundo", cuando tan indiscutible es la gran extensión y generalidad del expresado hecho.

La conclusión de la Asamblea relativa a dicho extremo se refiere y ha querido referirse, como fácilmente se desprende de las consideraciones que la preceden y la siguen, no a los aumentos que los referidos gastos han sufrido en todos los países desde 1913 a causa de la guerra mundial, sino a los que en los tres últimos años han seguido produciéndose en España a consecuencia de las disposiciones oficiales enumeradas en la expresada conclusión, que han contrarrestado los efectos de las diversas medidas adoptadas por las Compañías españolas para comprimir los gastos referidos, siguiendo el ejemplo de los demás países cuyos Gobiernos han coadyuvado a la expresada actuación; de suerte que la excepción señalada por la Asamblea se refiere única y exclusivamente al proceder seguido por nuestra Administración pública en tal materia desde el año 1930, mereciendo especial mención respecto al caso las disposiciones relativas a la readmisión de obreros y agentes despedidos con motivo de las huelgas de 1904, 1916 y 1917 y al establecimiento rígido de la jornada de ocho horas, sin atenuación alguna, en trabajos discontinuos por

su esencia y cortados por frecuentes períodos de absoluta inacción, como son los de la guardería de pasos a nivel y los del servicio de estaciones de escasa importancia. Así, ha crecido en más de 8000 el número de agentes y obreros adscritos a los ferrocarriles españoles, cuando en otros países, como Italia y Alemania, se ha reducido considerablemente el personal ferroviario, gracias a una aplicación más racional de la jornada de ocho horas.

DEPRECIACIÓN DE NUESTRA MONEDA NACIONAL, CONSECUENCIAS DE LA MISMA Y MODIFICACIONES DE NUESTRA TARIFICACIÓN FERROVIARIA

De aquel entonces data la depreciación considerable sufrida por nuestra moneda, que había de conducir forzosamente al encarecimiento de todas las materias importadas del extranjero y también de las que se producen en España, cuyos precios regulan los establecidos fuera de ella. Muy lógica resulta, por lo tanto, la estimación de este "concepto económico", como dice el Sr. Velao, cuyas consecuencias reales y efectivas no pueden ofrecer la menor duda, ni merecer en modo alguno la "admiración" que a mi ilustre amigo han producido.

En los años de la guerra fueron modificadas en sentido de aumento gran número de las tarifas especiales establecidas por las Compañías españolas con tasas acentuadamente inferiores a las máximas legales de las concesiones respectivas que podían imponer aquéllas. Esta reforma de tarifas y el recargo general del 15 por 100 que sobre todas ellas estableció el Real decreto de 26 de diciembre de 1928, de hecho reducido al 10 por 100 para los transportes de pequeña velocidad, representan para el conjunto de los mismos un aumento global del 40 por 100, muy inferior a la depreciación del 60 por 100 sufrido desde aquella época por nuestra moneda nacional, siendo bien elemental el cálculo preciso para llegar a la conclusión de que las tarifas actualmente aplicadas a los expresados transportes son realmente inferiores en un 44 por 100, nada menos, a las de 1913, rebaja que para las tarifas de viajeros, cuyas alteraciones desde la expresada fecha se reducen al aludido recargo del 15 por 100, asciende al 56 por 100, nada menos.

Cuando, en relación con los de 1913, han aumentado los productos brutos de 1932, al respecto de un 118 por 100 en la red de M. Z. A., que bien puede considerarse como patrón aceptable para medir la situación económica de las Compañías menos castigadas en España por la crisis actual, habiendo sufrido los gastos de explotación en el propio período un aumento del 228 por 100, resulta tan inexplicable la causa de este acentuadísimo desequilibrio económico, por la baja efectiva que han sufrido las tarifas de percepción a consecuencia de la depreciación de la peseta, como indeclinable la necesidad de restablecer dicho equilibrio mediante la elevación de tarifas que por el mencionado concepto se impone y sería totalmente justificada.

IMPORTANCIA DE LAS APORTACIONES DEL ESTADO PARA MEJORAS DE LAS LÍNEAS Y ADQUISICIONES DE MATERIAL

Reconozco la defectuosa redacción del último párrafo de la III conclusión de la Asamblea, en que

se comenta la reducción de los "cuantiosísimos capitales aportados por el Estado", inherente a la detracción de las subvenciones y anticipos de todas clases, que algunos pretenden asimilar por completo a las aportaciones verdaderas. Estas representan, para cada una de las Compañías del Norte y M. Z. A., hasta fines de 1932, 425 millones de pesetas en promedio, cifra que viene a igualar sensiblemente el llamado capital real de dichas Compañías, o sea el importe que, de acuerdo con los preceptos del Estatuto, señaló el Consejo Superior de Ferrocarriles y aceptó el Gobierno para los terrenos, obras, instalaciones, material móvil y acopios aportados al Consorcio por las Compañías referidas.

Tanto por su procedencia como por su cuantía, merecen la misma estima y análoga remuneración los capitales aportados al Consorcio por el Estado y por las Compañías, tendiendo a esta finalidad los preceptos, bien explícitos, del Estatuto relativos a la fijación de las tarifas, que han quedado totalmente incumplidos por la voluntad de los Gobiernos.

Bien clara y explícitamente se hizo constar esta actitud de la Administración pública en el Real decreto de 8 de agosto de 1926, que dejó en suspenso toda rectificación de tarifas, ante la esperanza de que el desarrollo creciente del tráfico ferroviario llegara a suplir los efectos de la expresada rectificación, preceptuándose, como confirmación de tales esperanzas, para el plazo de tres años en que se contaba verlas realizadas, la renuncia explícita de parte del Estado de toda remuneración para su capital en dicho período. A pesar de esta renuncia, y en cumplimiento de prescripciones de la Real orden de 23 de marzo de 1920, referentes a los anticipos de personal, fueron abonados por las Compañías del Norte y M. Z. A. los cuatro millones escasos de pesetas indicados por el Sr. Velao en los ejercicios de 1926 y 1928, ascendiendo efectivamente las sumas anticipadas por el Estado para el expresado fin a poco más de 350 millones, como indica también el Sr. Velao.

Para asignar a las aportaciones de ambos consorcios (Estado y Compañía), cuya cuantía a fines de 1932 asciende, para la red de M. Z. A., a poco menos de 900 millones, la modesta remuneración del 4 por 100 anual, deberían reforzarse los ingresos de dicha red, cuyo importe ha sido de 292 millones escasos en 1932, al respecto de 36 millones más, haciendo necesario, para cubrir esta atención y saldar el déficit de cinco millones resultante en el mismo año, un aumento global de tarifas, con relación a las aplicadas en el citado año, del 15 por 100 escaso, recargo que no debería motivar ningún recelo.

RELACIÓN ENTRE LAS EXPRESADAS APORTACIONES DE CAPITAL, Y LAS VARIACIONES DEL TRÁFICO DE LAS LÍNEAS

Es innegable que los capitales aportados por el Estado para las mejoras de las líneas desde 1926 han acrecentado la productividad de las mismas, acrecentamiento que sólo se hace sensible de una manera efectiva dos o tres años después de la terminación de las obras y de la recepción del material en que se hayan invertido las referidas sumas. Así, pues, los 220 millones que el Estado aportó en los años 1926, 1927 y 1928 para las mejoras de la red de M. Z. A. no han podido tener eficacia directa en el aumento

de su capacidad de transporte hasta el año 1929, en que los productos brutos totales (328,35 millones) fueron superiores en cuatro millones escasos a los del año anterior (324,75 millones), que a su vez presentaron, con relación a los de 1918, un aumento de 131,50 millones, cifras demostrativas del ritmo acelerado del desarrollo del tráfico en los primeros años de la postguerra, atenuándose considerablemente a partir de 1924, para invertirse poco después, comenzando en 1930 la fase de contracción del tráfico de la referida red, cuyos productos brutos han ofrecido en 1932, con relación a los de 1929, una merma de 36 millones, nada menos, equivalente al 12 por 100 de los del último de los años citados.

De nada han servido, por lo tanto, las aportaciones de capital del Estado realizadas desde 1926 para contrarrestar los efectos de la reducción sufrida por el tráfico en los tres últimos años, motivada por causas que fuera ocioso comentar aquí, sin que tal afirmación tenga, ni por asomo, carácter despectivo respecto a la utilidad de dichas aportaciones, cuya conveniencia y necesidad debe presumirse que se harán patentes en cuanto desaparezcan, como es de esperar que desaparecerán en breve, las causas verdaderas de la actual crisis de los transportes.

INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN LA EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES

De acuerdo con el Sr. Velao, debe reconocerse el derecho del Estado a intervenir la gestión de las Compañías, para defender en cierto modo los capitales aportados por aquél al acervo común del consorcio establecido por el Estatuto de 1924; pero es lo cierto que dicha intervención se halla ya prevista y regulada por el propio Estatuto.

Los capitales invertidos en la construcción y explotación de los ferrocarriles consisten en acciones y obligaciones, predominando, por su cuantía, las segundas, por cuanto al finalizar el año 1931 ascendían, en la Compañía de M. Z. A., a 236,59 y a 1 135,20 millones los importes respectivos de unas y otras.

Al capital acciones corresponden los riesgos del negocio, siendo sus rendimientos teóricamente ilimitados y prácticamente muy reducidos, hasta el punto de resultar nulos en determinados casos. Así, para las Compañías del Norte y M. Z. A., el promedio de los dividendos anualmente asignados a las acciones, desde 1900 a 1931, viene a ser de 14,86 y 17,62 pesetas por acción de 475 pesetas de valor nominal, que ha obtenido, por lo tanto, una remuneración del 3 por 100, en números redondos.

De hecho y por derecho asumen los accionistas la dirección y gestión del negocio, eligiendo los vocales que integran los correspondientes Consejos de Administración, directamente encargados de la expresada gestión, prerrogativas de que no gozan los obligacionistas por las ventajas anejas a su carácter de acreedores más o menos hipotecarios.

Las aportaciones en capital del Estado constituyen un caso especial, con la particularidad de haberse realizado por la iniciativa y propia voluntad de aquél a virtud de los preceptos del Estatuto de 1924, a cuyas normas jurídicas, y no a otras, debe acomodarse la consideración, los derechos y los devengos de dichos capitales, asimilables a las acciones por el carácter aleatorio de su remuneración. Dichas nor-

mas atribuyen al Consejo Superior de Ferrocarriles la defensa y vigilancia del expresado capital, ejercida real y verdaderamente por el propio Estado, cuyos representantes en dicho Consejo, desde la última reorganización del mismo, predominan por su número, dos veces mayor que el de los representantes de las Compañías.

Es, y ha de estimarse, por lo tanto, legalmente insostenible la pretensión de que, a virtud de la aportación de los referidos capitales, intervenga el Estado en la constitución y deliberaciones de los Consejos de Administración de las Compañías de ferrocarriles, por cuanto el predominio de aquél en el Consejo Superior de Ferrocarriles le concede y asegura todas las facultades precisas para recabar la buena gestión del negocio y defender eficazmente su participación en el mismo.

Las atribuciones otorgadas al citado Consejo, enumeradas en la base 8.^a del Estatuto, son amplísimas, afectando a las esencias más importantes de las explotaciones ferroviarias y sometiendo de hecho la gestión de las Compañías a las decisiones del expresado Consejo, al cual corresponde todo cuanto atañe a la tarificación de los transportes ferroviarios, así como a la regulación y ordenación de las obras de mejora y adquisiciones de material que se hagan precisas en todas las líneas para atender las necesidades del tráfico, interviniendo, además, en cuantos contratos celebren las Compañías relacionados con la conservación y explotación corriente de sus líneas, en las plantillas y remuneraciones de su personal, en sus balances y cuentas de ejercicios y en todos los actos, contratos o acuerdos estatutarios que afecten al desenvolvimiento económico de las Empresas, no cabiendo, en realidad, mayor intensidad ni eficacia en la intervención de aquéllas por el Estado.

De ahí que resulte innecesaria y excesiva para los fines indicados la ley de 9 de septiembre de 1932, al establecer una nueva intervención del Estado sobre las Compañías, en términos tales, que realmente anulan en absoluto la autonomía de estas últimas en la gestión de sus negocios. Presentada, apenas discutida y rápidamente aprobada dicha ley, en momentos de gran apasionamiento político, ha de reconocerse, con todo el respeto debido a las decisiones del Parlamento, que en buena lógica y justicia habría debido ser previamente sometida a una información pública y a la consulta de las propias Compañías, cuyos pactos contractuales con el Estado resultan esencialmente vulnerados por dicha ley, imprecisa en muchos de sus preceptos, al igual que el Reglamento dictado poco después, para el funcionamiento de las Comisarias del Estado establecidas por aquélla, que han asumido, además, las funciones inspectoras de los servicios ferroviarios, asignadas por la legislación anterior de ferrocarriles a las Divisiones técnicas y administrativas de este nombre, recientemente suprimidas.

Esta radical reorganización de los servicios de tan importante ramo, directamente afectada también por la disolución del Consejo de Obras públicas, requiere, a mi entender, un estudio más detenido, para acomodarla debidamente a las necesidades de dichos servicios, simplificando en lo posible y precisando en cuanto fuere menester el funcionamiento de los organismos del Estado que han de intervenir en tales asuntos.

No tardarán en ponerse prácticamente de manifiesto los inconvenientes y la eficacia real de las Comisarias creadas por la expresada ley, que hasta el presente no han planteado ninguna cuestión de trascendental interés, limitando su actuación a minucias y detalles que no afectan a la obra viva de las explotaciones ferroviarias.

En la breve discusión de la expresada ley declaró el ministro del ramo, iniciador de la misma, que constituía un simple tanteo o ensayo y el primer paso en el camino emprendido para dar al Estado, en materia de ferrocarriles, la prepotencia absoluta, declaraciones cuya extremada gravedad no ha de encarecerse y cuya obligada premisa habría de ser el rescate anticipado de las actuales concesiones.

NACIONALIZACIÓN O ESTATIFICACIÓN EN ESPAÑA DEL SERVICIO DE FERROCARRILES

Las tendencias del Gobierno que acaban de apuntarse parecen encaminadas hacia la nacionalización o estatificación de los ferrocarriles en España, de la que se declara resueltamente partidario el Sr. Velao, viendo en ella el único modo de solucionar el arduo y complejísimo problema ferroviario.

No es propio este lugar para el planteamiento de una discusión doctrinal sobre la mayor o menor conveniencia de que los ferrocarriles de una nación sean explotados por el Estado o por Compañías privadas.

Respetables son por igual las opiniones particulares en pro de uno u otro sistema, creyendo oportuno hacer constar, de una parte, el sectarismo que suele imperar en tales discusiones, y de otra parte, que los procedimientos de nuestra Administración pública y la psicología de nuestro país, me hacen temer que la explotación de ferrocarriles por el Estado en España resulte desastrosa para el Erario público y para la economía general de la nación.

Para enjuiciar con datos ciertos y positivos tan importante cuestión, debe citarse el hecho de que habiendo tomado en sus manos los Gobiernos de Inglaterra y de los Estados Unidos de la América del Norte, durante la pasada guerra, la explotación de sus vastísimas redes ferroviarias apartando de ella a las Compañías privadas, cuyas concesiones eran perpetuas, tardaron poco los propios Gobiernos, al concertarse la paz, en restituir a las Compañías las facultades que en tal materia tenían antes, reconociéndose en ambos países que la explotación de sus ferrocarriles por el Estado había resultado deficiente y ruinosa para los intereses públicos.

Alemania, Bélgica y aun Suiza, países los tres cuyos ferrocarriles venía explotando tradicionalmente el Estado, considerando dicho servicio, como todos los de carácter público, sometidos a la autoridad del Gobierno, han evolucionado recientemente, constituyendo organismos autónomos que, actuando a semejanza de las Compañías privadas, dirigen y administran las explotaciones ferroviarias, sin dejar de mantener el Estado sus derechos de propiedad sobre las redes respectivas, poniéndose así de manifiesto la poca estima de dichos países por el sistema de explotación directa de ferrocarriles por el Estado.

La estadística publicada por la "Unión Internacional de Ferrocarriles" (U. I. C.), relativa al año 1931, contiene datos muy interesantes sobre el particular, consignándose en la misma para las explotaciones

directas del Estado existentes en Italia, Dinamarca, Hungría, Noruega, Polonia, Rumania, Checoslovaquia y Suecia, los respectivos coeficientes de explotación del 92,73, 102,80, 110,49, 109,55, 91,73, 122, 139 y 86,43 por 100, al paso que para las explotaciones de Estado mediante los organismos autónomos antes indicados de Alemania, Bélgica y Suiza, los coeficientes de explotación han sido del 94,12, 97,84 y 72,74 por 100.

En Francia, a las redes de Alsacia y Lorena y del Estado, pertenecientes ambas a este último, aunque explotadas en forma parecida a la de las Compañías privadas del Este, Midi, Norte, P. L. M. y Orleáns, corresponden coeficientes de explotación del 104,43 y 110,85 por 100, al paso que para las cinco redes restantes los expresados coeficientes son, respectivamente, del 91,18, 97,24, 87,73, 94,88 y 85,93 por 100.

Los coeficientes de explotación de las cuatro Compañías inglesas, en que se han refundido todas las líneas férreas de aquel país, oscilan entre el 80,95 y el 81,25 por 100.

En España las Compañías del Norte y de Madrid, Zaragoza y Alicante explotaron sus redes con coeficientes del 75,14 y 74,20 por 100, coeficientes que en las redes de Andaluces y del Oeste fueron del 95 y 96,25 por 100.

Las cifras referidas dan la impresión de ser los ferrocarriles explotados directamente por el Estado los de más costosa gestión, abundando entre ellos los de coeficiente superior al 100 por 100, en que los gastos de explotación superan los productos de la misma.

Los datos citados son del todo independientes de las cargas financieras anejas a los capitales invertidos en la construcción y equipo de las redes respectivas, figurando a la cabeza de todas ellas, por sus reducidos coeficientes de explotación, las españolas del Norte y de M. Z. A., cuya estatificación propugna por lo visto el Sr. Velao, solución que a mi entender agravaría la crisis económica de dichas explotaciones, a la que obedece la imposibilidad de remunerar el capital invertido por el Estado en dichas redes, con una cuantía total hasta fines de 1932 de 850 millones de pesetas.

No estará de más hacer presente respecto al caso, de una parte, que los beneficios obtenidos por el Estado en la explotación de dichas redes, por los impuestos de todas clases y los servicios gratuitos que recibe aquél de las Compañías, han ascendido en promedio desde 1900 a 1931 a 63,32 y 69,45 pesetas anuales por cada una de las secciones de dichas Compañías, promedios que limitados al período de vigencia del Estatuto, o sea del año 1926 al de 1932, ascienden a 104,65 y 122,28 pesetas, beneficios muy superiores a los obtenidos por los accionistas de ambas Compañías, y que demuestran bien patentemente las ventajas pecuniarias alcanzadas por el Estado a pesar de la aparente improductividad de sus aportaciones.

En segundo lugar conviene hacer presente, para apreciar debidamente las esperanzas puestas en la estatificación de las redes españolas, que en situación muy parecida a la del Norte y M. Z. A. se hallan los ferrocarriles federales suizos, pertenecientes al Estado y explotados en la forma indicada anteriormente, con un coeficiente ligeramente inferior (72,74

por 100) y tarifas de 5,12 y 11,05 céntimos de peseta oro por viajero-kilómetro y tonelada-kilométrica de mercancías, en lugar de las de 2,59 y 5,69 céntimos de peseta oro aplicadas en las citadas redes españolas, que sólo disponen, por lo tanto, por unidad de tráfico, de la mitad de los recursos de los ferrocarriles suizos, cuyos productos brutos anuales ascendieron a 133 000 pesetas oro por kilómetro, cuando el de las redes del Norte y M. Z. A. fueron solamente de 43 000 pesetas oro escasas por kilómetro también. A pesar de condiciones y circunstancias tan acentuadamente ventajosas de la red federal suiza, integrada por 3 030 kilómetros de líneas, electrificadas en la mitad de su longitud, declara el Consejo de Administración de la misma, en informe del 7 de febrero del corriente año, que para solucionar

la crítica situación financiera de la red precisa, entre otras medidas, transferir al Erario público de la Confederación las cargas correspondientes a unos 800 millones de deuda en francos suizos que pesa sobre la red, desequilibrando gravemente su situación económica, deuda contraída por la ejecución de obras de mejora y adquisiciones de material en el último decenio, y muy superior, habida cuenta de los valores de las divisas respectivas, a las aportaciones de capital hechas por el Estado español a favor de las redes del Norte y de M. Z. A.

Permítame, para terminar, mi estimado amigo señor Velao, que le recomiende la lectura del citado informe, poniendo gustosamente a su disposición el ejemplar del mismo que poseo.

R. CODERCH

Canal auxiliar de los riegos de Urgel

II

Como se indicaba en otro artículo¹, esta obra de riego había de cumplir dos objetos fundamentales: el de ampliar el caudal de que podía disponer la zona



Apisonado de los terraplenes

de Urgel con el canal superior, mejorando al propio tiempo la distribución de los riegos, y el de recoger las aguas de filtraciones de la zona alta, haciendo las veces de colector general.

Aunque esta última misión ha pasado a ser de orden secundario por el aprovechamiento integral de las aguas del canal superior, era ello una razón más, sobre la económica, que nos decidió a proyectar el canal en tierra, utilizando los revestimientos tan sólo para garantía de los terraplenes, para evitar desprendimientos y filtraciones importantes en las secciones en que predominan la arena y grava sueltas, y para las grandes trincheras, en las que la menor sección de tierra removida sobre banqueta compensa el aumento de coste por el revestimiento.

El trazado del canal auxiliar se proyectó procuran-

do que en lo posible resultare la sección con su parte mojada en desmonte; pero siempre que ha sido justificado se han admitido terraplenes, algunos de cota elevada, especialmente para evitar largos rodeos en fuertes laderas rocosas, que hubieran dado un trazado defectuoso en planta, alargando mucho la longitud del canal y aumentando extraordinariamente el movimiento de tierras. Así, por ejemplo, en la cuarta sección, segundo trozo, había necesidad de hacer un recorrido de 1,200 kilómetros de continuas curvas para seguir la de nivel, lo que suponía un movimiento de tierras de 19,480 m³ de excavación en roca descompuesta y suelta, y ello se ha evitado con un terraplén de 160 m de longitud y cota de solera de 4,40 metros, mejorando el trazado en planta y siendo la diferencia de coste a los precios del proyecto de pesetas 63 300 a favor del trazado adoptado.

Así ha podido estudiarse el canal con alineaciones



Trabajo de la máquina excavadora

rectas de gran longitud unidas por curvas abiertas en general y de gran radio, disminuyendo la pérdida de carga en las mismas y también los aterramientos en la margen convexa, que es causa de erosiones en la cóncava, encareciendo todo ello la explotación.

¹ Publicado en la REVISTA del 15 de febrero último, pág. 89.