

El problema ferroviario

El proyecto de ley leído en las Cortes hace poco por el ministro de Obras públicas, encaminado a resolver el problema ferroviario, ha sido, hasta la fecha, base de muy pocos comentarios objetivos, sobre todo por lo que a la Prensa se refiere, pues lo publicado en las hojas financieras y económicas de determinados periódicos parece contener prejuicios de Empresa que en los momentos actuales, más que claridad, proyectan sombra en tan delicada cuestión. Bueno o malo, un proyecto de esta naturaleza merece el comentario de la auténtica opinión pública.

Por nuestra parte, alabamos sinceramente la orientación general del proyecto para la resolución del ingente problema. Es la primera vez que desde las esferas oficiales se da a este asunto una orientación armónica con las necesidades del interés general, pues en el mencionado proyecto de ley se destruye el régimen de Empresa, que explota el ferrocarril como un negocio de renta, y se reconoce, sobre todas las características del transporte, la de servicio público. En este aspecto, el proyecto de ley presentado recientemente a las Cortes responde a la base fundamental de la tesis que nosotros hemos sustentado públicamente, en distintos escritos y ponencias.

Ahora bien: si nuestra conformidad es absoluta con la orientación del proyecto de ley, no ocurre lo mismo con fundamentales características del procedimiento que en el mismo se desarrollan, y que, de prosperar, darán al traste con la sana intención del propósito, por lo cual nos creemos en el caso de hacer al mismo observaciones que, en disconformidad con el proyecto, nos sugiere éste, y, para no quitar a nuestro comentario un carácter constructivo, apuntamos al mismo tiempo las modificaciones que, a nuestro juicio, deberían introducirse en su articulación.

Ante todo, no está clara en el proyecto de ley la obligatoriedad del régimen que en el mismo se establece, aunque, para ser justos, esta obligatoriedad se inicia en el último párrafo de la base 5.ª, al decir que en las Compañías que no se acojan a la ley se efectuará el rescate con arreglo a las cláusulas establecidas en las respectivas concesiones. Nos parece de absoluta necesidad, sin embargo, formular una base por la cual quede claramente definida la mencionada obligatoriedad del régimen que, a nuestro juicio, y como ya hemos dicho en distintas ocasiones, merecía ser pactado con las Compañías antes de ser sometido a deliberación de las Cortes, si bien el precepto de la base 5.ª, que se menciona, justifica, en cierto modo, la decisión de no pactar.

Como habrá visto todo el que haya leído el proyecto de ley, la principal base del mismo reside en la incautación de las líneas por el Estado mediante rescate anticipado y con arreglo a una fórmula que detalladamente se precisa con absoluta claridad. No hemos de entrar en el análisis de esta fórmula de rescate, ni mucho menos a defender su bondad en comparación con otras que puedan idearse. Fórmulas de rescate puede haber muchas, tantas como técnicos se pongan a discurrir sobre la materia, y estas fórmulas, lo mismo que la proyectada, serán peo-

res o mejores, y propias de ser rectificadas, después de la discusión a que hayan de ser sometidas. A nuestro juicio, el lado flaco del procedimiento que se proyecta consiste en no establecer un escalonamiento para su ejecución.

Como ya hemos apreciado en otras ocasiones, en España, país de economía pobre y de situación social inestable, la incautación de toda o de gran parte de la red de ferrocarriles, de una vez, no podría ser resistida por la economía nacional, y multiplicaría, de manera incalculable, las dificultades que han de surgir en todo cambio de régimen de explotación de aquéllos. Efectuando el rescate escalonadamente, a medida, no sólo de las disponibilidades del país, sino también de las necesidades del servicio público, aquellas dificultades, que de todas maneras han de surgir, se presentarán atenuadas, y, sobre todo, el reajuste de las líneas en la sucesiva explotación se haría más suave, sin producir los grandes trastornos a que antes se alude.

Para nosotros es inadmisibile dejar, como intenta el proyecto de ley, todas las cargas financieras de cuenta de las Compañías, pues, como fácilmente se comprenderá, esto significa para el Estado, en el momento del rescate, un tremendo desembolso inicial, que viene a aumentar los agobios del Tesoro, y no creemos, como dice el preámbulo del proyecto, que recoger el Estado las obligaciones de las Compañías produzca una revalorización de las mismas, pues las obligaciones podrían quedar a cargo del Estado mediante convenios que evitasen la mencionada revalorización. Por otra parte, ¿puede decirse que se ha evitado esa revalorización proponiéndose el Estado rescatar las líneas con una justa remuneración?

En el proyecto de ley se propone que las líneas, una vez rescatadas, se exploten por arriendo a tres Compañías nuevas, con la división de toda la red nacional en tres sectores, cuyo vértice radica en la capital de la República. Alabamos el propósito de no explotar las líneas por administración directa, y nos creemos relevados de explicar esta idea por haberlo hecho repetidamente en diversas ocasiones; pero no podemos estar conformes, de ninguna manera, con dividir la red para su explotación, cualquiera que sea el número de redes que se creen.

Los argumentos que en el preámbulo de la ley se establecen para justificar esta arbitraria división están faltos de base. El argumento de que no cabe la enorme tarea de dirigir esta explotación en la capacidad de un hombre medio, tiene poco valor, pues nadie va a suponer que el elemento director de una red, por importante que sea, tiene en su mano la detallada división y subdivisión de funciones técnicas y administrativas de la Empresa. Esta división que la ley propone puede llegar a ser un hecho práctico dentro de la organización de una sola Empresa, y en cambio no se destruiría la unidad de criterio que debe presidir la explotación de las redes.

Si con una red existe el inconveniente de tender a la centralización de la dirección, lo mismo ocurrirá en cada una de las tres que en el proyecto se defi-

nen; y no se alegue que con una sola Empresa hay amenaza de imposición monopolizadora, toda vez que esta Empresa no tiene las características de las actuales, sino que sería simplemente una sola Compañía arrendataria, en esencia, dirigida por el Estado, y en cambio la unidad de explotación, como antes decimos, unifica el criterio de la misma y simplifica la red burocrática de Consejos, Direcciones y servicios de todas clases.

Tanto más insistimos en esta idea, cuanto encontramos arbitraria la agrupación geográfica de las líneas, que se cita en la ley, y que no responde, a nuestro juicio, a ninguna razón basada en el tráfico de los productos, ni en el servicio de las líneas mismas. Bien claro se ve esto, pensando que en el sector Norte, que está marcado en la agrupación de las líneas, se mezclan las de vía ancha con la gran red de las líneas de vía estrecha, tendidas en la parte septentrional de la Península.

Más lógico hubiera sido, al tratar de dividir la explotación en redes distintas, agrupar en una todas las líneas de vía estrecha, sobre todo en el Norte de España, en el cual casi todas ellas están enlazadas, dejando para otra Compañía arrendataria la explotación de las líneas de vía ancha.

El proyecto de ley no presenta ninguna novedad en cuanto al establecimiento de las tarifas y al sistema de articularlas. Hemos dicho varias veces que es éste uno de los puntos capitales del problema y la causa de que se haya desviado en España el tráfico ferroviario, y, si no se corrige con mano dura el sistema de tarificación, se habrá logrado muy poco hacia la solución del problema.

Opinamos que las tarifas deben ser objeto de un estudio serio y profundo, pasando por un organismo que, separado de todo prejuicio de Empresa, revise las tarifas, no sólo para reducirlas a los términos propios en que debe moverse la economía nacional, sino para reajustarlas con vista a la rectificación de las corrientes de tráfico, desvirtuadas hoy en absoluto por la absurda competencia en que se han empeñado las Empresas particulares, valiéndose de la única arma poderosa que para ello tienen, que es precisamente la tarifa. El cuidado de esta faceta del interés general es otro argumento en pro de unificar la red ferroviaria, pues de lo contrario, las distintas Compañías explotadoras, llámense propietarias o arrendatarias, tenderán siempre a la competencia y, por tanto, a desvirtuar las corrientes de tráfico. Justo es decir, sin embargo, que el sistema que se propone de encomendar la redacción de las tarifas a ese Consejo de Administración que se crea, orienta la cuestión en el sentido que propugnamos; pero sería más perfecto si se creara la Comisión especial de tarificación, integrada por representaciones de los elementos interesados en el transporte e independiente del mecanismo explotador de las líneas, y si, al mismo tiempo, se indicaran las normas generales entre las que debe desarrollarse la *revisión total* del actual sistema de tarificación.

Notamos en el proyecto de ley presentado a las Cortes un descuido importante sobre el estudio del método de explotación que debe imperar en las líneas, y sobre el cual convendría estatuir una base es-

pecial, a fin de acometer aquel estudio y resolver la vida de muchas líneas que con los actuales procedimientos de explotación no pueden subsistir, y que serían, sin embargo, útiles con procedimientos distintos. El uso de los automotores en España —objeto de un estudio muy complejo, más que en otro país, quizá por nuestras condiciones orográficas— es una de las facetas de este problema, que no se ve reflejada en el proyecto que comentamos.

Es indudable que hay muchas líneas férreas que no cumplen ya la misión para que fueron trazadas, y sería lamentable que a estas líneas las sometiese el Estado al régimen de rescate, y recogiera un instrumento inútil para el movimiento de los productos naturales, por lo cual opinamos que la revisión de las líneas a que se refiere la base 8.^a debería hacerse antes de nada, para dejar fuera del régimen a las que no sean de interés público, quedando sujetas estas líneas a las eventualidades consiguientes de todos los negocios particulares, dentro, naturalmente, de las concesiones por que fueron otorgadas.

El plazo de diez años que se señala para el arriendo de las redes nos parece muy corto e insuficiente para la creación de estímulo en las Empresas arrendatarias, y mucho más cuanto que a este particular se dice que las dos únicas prórrogas que pueden ser concedidas sobre este plazo, han de serlo por acuerdo de las Cortes, circunstancia que agrava las dificultades mencionadas, en un país en que las oscilaciones políticas son tan continuas y tan extremas como en el nuestro.

Por razones parecidas entendemos que el personal directivo de las Empresas arrendatarias, responsables directamente ante el Estado de la gestión que desarrollen en la explotación de las líneas, debería ser, si no nombrado por las mismas Empresas, cuando menos propuesto por ellas, para que en el porvenir estas Empresas no tuvieran determinados elementos de alegación en el fracaso que su gestión pudiera acarrear.

Respecto a la coordinación de transportes férreos y por carretera, puede decirse que el proyecto de ley no afirma nada; en esta parte parece enteramente como si no se hubiera querido entrar en el fondo de la cuestión, y se ha pasado sobre ella, bien por no lastimar intereses creados o, por lo menos, por no producirles alarma. A nuestro juicio, este es un punto muy complejo que no se despacha en dos palabras, con esa división que en el proyecto se hace en servicios afluentes y paralelos. Dada la anarquía hoy existente en el transporte por carretera, la propuesta del Gobierno, para que sirva de sólida base de discusión a las Cortes, tiene que abarcar muchos extremos de que el proyecto de ley se ha desentendido, y es lástima que en este punto el Gobierno no haya dispuesto de asesoramientos tan sólidos como los que revelan las bases dedicadas al transporte estrictamente ferroviario.

* * *

Escritos estos comentarios hemos tenido conocimiento de la ponencia que la Zona de Madrid, de la Asociación de Ingenieros de Caminos, ha aprobado

como propuesta de dictamen para acudir a la información abierta, por la Comisión de Obras públicas del Parlamento, sobre el proyecto de ley de Ordenación ferroviaria.

Poco hemos de decir sobre este documento de la Asociación, porque presta muy poca materia al comentario, y ello es bien sensible, por tratarse de la Asociación de Ingenieros de Caminos, que debiera llevar ante el Parlamento un informe de altura, cual corresponde a la naturaleza profesional de la colectividad que lo emite. Estimamos, por el contrario, que el mencionado documento se reduce a una ligera crítica negativa del proyecto de ley, sin elementos constructivos y, a nuestro modesto juicio, impregnado del espíritu de Empresa que ha presidido, en los últimos tiempos, los sueltos mandados insertar en las hojas financieras de los periódicos madrileños.

Y es natural que así haya resultado, aun contra el propósito elevado de la Asociación de acudir a la información sin prejuicio de ninguna clase, si se tiene en cuenta que la mayoría de los componentes de la ponencia encargada de redactar el informe —ingenieros, desde luego, prestigiosos y estimables por todos conceptos— se encuentra al servicio de las Empresas ferroviarias, y, sin que ellos lo pretendan, han de sentirse arrastrados por las aspiraciones de aquéllas.

Se nos objetará que esta ponencia ha sido discutida y aprobada por la Zona de Madrid. Esto es lo cierto y lo lamentable: que la Zona, a su vez, haya sido arrastrada por la ponencia y no haya sentido la necesidad de proponer soluciones al problema, tras de su examen crítico.

No queremos pasar en silencio, a pesar de todo ello, nuestra oposición a algo que se dibuja en el informe de la Zona de Madrid, y que, aunque con perfiles poco definidos, puede ser, cuando tome fuerza, un argumento, desde luego endeble, pero pernicioso para los intereses del Estado. Con palabras vagas, y que quisiéramos más claras, bien para rectificar nuestro juicio o para salir abiertamente a la defensa de los caudales públicos, se esboza la creencia de que el Estado ha perdido el derecho que el Estatuto de 1924 le reconoce, a percibir la rentabilidad de sus aportaciones al negocio ferroviario, por no haberse reajustado la tarificación, como allí mismo se prevenía.

Solicitamos más claridad, pues entendemos que la afirmación es grave en cualquier momento, pero es

gravísima, para dicha por una Asociación de Ingenieros, ante el Parlamento.

Esta afirmación la hizo pública una Asociación de Empresas el pasado año; salimos a contradecirla nosotros en estas mismas columnas, y nuestro atrevimiento derivó en una empeñada controversia con destacada personalidad ferroviaria, que dió altura a la discusión, y aunque tuvimos que sufrir el peso de autoridad tan grande en materia ferroviaria, nos dimos por satisfechos con saber que no se había querido sentar semejanza teoría, según afirmó la personalidad a que nos referimos.

El resto de las negaciones al proyecto gubernamental, de que está compuesto el informe de la Zona de Madrid, tiene muy poca base, y hasta nos permitimos creer que obedece principalmente a un sentido de contradicción. ¿Cabe, si no, decir que es más conveniente el rescate por las condiciones de las concesiones respectivas, que atendiendo a los productos obtenidos en los últimos diez años? ¡Pijémonos en cuáles son los años que han experimentado las Compañías el alza en sus productos, y démonos la contestación. Seguros estamos de cuál sería la elección de las Empresas, sometidas a este forzoso dilema.

La ponencia reconoce que el ferrocarril, que era un negocio de renta, ha pasado a ser, principalmente, un servicio público. Supondríamos, si no viniese la crítica posterior, que la Zona está de acuerdo con la orientación del proyecto gubernamental; pero nada podemos afirmar, porque ni deduce ninguna consecuencia, ni establece ninguna conclusión.

Se nos dijo que, a propuesta de algún miembro de la Zona, ésta declararía la conveniencia de que, en caso de llegarse al arrendamiento de las líneas, fuera concedido derecho de tanteo a las actuales Compañías. En el informe que tenemos a la vista, afortunadamente, no se ha introducido esta sugerencia, que, de admitirse, estrangularía totalmente el propósito de la ley.

Para que este informe no pierda, desde ningún punto de vista, el color de Empresa, no faltan en él, al igual que en toda la prosa lanzada al público a tanto la línea, desde hace mucho tiempo, la aspiración a destruir el transporte por carretera —como si hubiera fuerza material capaz de oponerse a un progreso de la civilización— y las correspondientes acometidas a la burocracia del Estado, mala, en verdad, pero no inferior a la burocracia de las Compañías ferroviarias.

Antonio VELAO

C r ó n i c a

El presupuesto de Obras públicas

Terminado el estudio de este presupuesto para 1935, parece que se introducen en él algunas rebajas, aunque no considerables, por tratarse de un Ministerio cuyos gastos son reproductivos.

Las economías se realizan en el reajuste de servicios. Desaparecen la serie de pequeños Consejos, con que desorganizó el Ministerio de Obras públicas D. Indalecio

Prieto, en su enemiga al Consejo único de Obras públicas que suprimió, porque sus dictámenes no le gustaban, por oponerse a sus arbitrariedades, entre las que culmina el ferrocarril de enlace subterráneo, que quedará como muestra imborrable de obra inútil y de despilfarro ministerial, que ni regalada la acepta la Sociedad del "metro" madrileño.

La Dirección de Obras hidráulicas se suprime, porque dada la importancia trascendental que se conceden