

Burgos y Santander, aunque tenga 20 km. más que a Bilbao.

Estimando *muy propicia* "esta ocasión" para llegar a una solución práctica, es mi opinión, si de algo sirve, que la Comisión técnica encargada, según se dijo, de estudiar el replanteo *Trespaderne-Areta*, no debe abandonar la solución que propugno de *Andagoya-Areta*, antes de dar por terminados sus trabajos, para proceder de esta manera con perfecto conoci-

miento de todas las características de ambos trazados y con la audiencia de todas las entidades interesadas (sin olvidar la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte), en beneficio de Bilbao y de Vizcaya, y por tanto de los grandes intereses nacionales que representan dicha capital y provincia, recabándose de la Superioridad las órdenes necesarias para tales efectos.

José de UCELAY,
Inspector general de C., C. y P.

La incautación por el Estado de los Ferrocarriles Andaluces

A virtud de tres disposiciones dictadas por el Ministerio de Obras públicas¹, se ha incautado el Estado de la red ferroviaria explotada por la Compañía de Andaluces, confiando a la Nacional del Oeste, la misión de cuidar en nombre de aquél de la citada explotación. Se afirma en el texto de las expresadas disposiciones, que su fundamento estriba en el abandono por la entidad concesionaria, de los servicios de la red incautada, a causa de la extremada carencia de recursos, que no consistiendo el pago de las deudas contraídas para el suministro del carbón y otras materias de obligado consumo, ha motivado la suspensión de tales suministros por los abastecedores, paralizándose así los trenes y el servicio de la red.

Dando por ciertas tales circunstancias, que probarían la insuficiencia de ingresos de la explotación, para cubrir los gastos de la misma, coincidiendo con la total falta de recursos y de crédito de la Compañía, para saldar sus deudas, negándose además el Estado a prestar auxilio alguno a la Empresa, ha creído preferible la incautación de la red a la cesación de sus servicios.

No cabe ciertamente imputar al Estado, la obligación estricta de acudir en caso de insolvencia de las Compañías de ferrocarriles, en auxilio de las mismas, pero es lo cierto que al primero corresponden directamente gran parte de las causas fundamentales de la angustiosa situación económica de las segundas.

Impuesto fué por el Estado, el considerable aumento de los salarios del personal ferroviario en 1920, mediante el abono por aquél de anticipos suficientes para compensar tan cuantioso crecimiento de los gastos, quedando suprimidos dichos anticipos en 1927 y totalmente incumplidos los compromisos contraídos por el propio Estado, para mantener tales abonos interin se facilitaban a las Empresas los medios precisos para suplirlos y aun para reintegrarlos.

Impuesto fué también por el Estado, el Estatuto ferroviario de 1924, por el cual se establecía el consorcio del mismo con las Compañías, y por ende con la de Andaluces, quedando asimismo incumplidas las obligaciones contraídas por aquél a virtud de dicho consorcio, sin dejar de exigir en cambio rigurosamente, las establecidas para las Compañías, con la particularidad, inexplicable, de haberse adoptado y prevalido un criterio legal sumamente vago e indeciso, respecto a la vigencia del citado Estatuto, de suerte que nadie sabe indicar ni definir el régimen legal a que se hallan actualmente sujetos los ferrocarriles

españoles adheridos al consorcio, cuyas normas legales impondrían al Estado la obligación de facilitar a la Compañía de Andaluces los recursos y medios precisos para evitar los déficit de su explotación, contribuyendo a saldarlos en proporción muy sensible cuando, a pesar de todo, se produjeran.

Por efecto de otras muchas disposiciones emanadas de los Poderes públicos, entre las cuales merece citarse por su trascendencia la implantación de la jornada de ocho horas, han sufrido aumentos de no escasa importancia los gastos de las explotaciones ferroviarias, mermandose además en proporción muy sensible sus ingresos, por el manifiesto trato de favor otorgado a los transportes mecánicos por carretera, exentos, con evidente falta de equidad, de cargas tributarias y trabas reglamentarias, impuestas con profusa desconsideración al ferrocarril.

A pesar de tan poderosas razones, para no negar a los Andaluces los auxilios de que habrían menester para asegurar los servicios de la red, cabría cohonestar la incautación de la misma y su traspaso a la Compañía del Oeste, dentro de un criterio utilitariamente egoísta e indudablemente injusto, si ésta última pudiera realizar la explotación de la red que se la encomienda, sin cargar con déficit alguno, o se aviniera a tomar por su cuenta y riesgo las insuficiencias inevitables.

Creada a costa del Estado la Compañía nacional del Oeste, previo el rescate por aquél de las líneas de la extinguida Compañía de M. C. P. y Oeste de España, asumiendo además la obligación de saldar sus insuficiencias de productos, han persistido éstas desde la constitución en 1928 de la expresada Compañía nacional, acentuándose en los tres últimos años los déficit de la misma, que seguramente no desaparecerán por efecto de la accesión de la red de Andaluces, acumulándose por el contrario las insuficiencias de una y otra red, sin poderlas evitar ni reducir tal vez, a pesar de sus loables esfuerzos, los prudentes y avisados elementos dirigentes del Oeste, a los cuales no cabe pedir milagros. Los hechos comprobarán la exactitud de tales augurios, en tiempos como los actuales en que todas las explotaciones ferroviarias de Europa, sufren las consecuencias de la agudísima crisis económica y de la desastrosa competencia de los transportes automóviles. Debe pues darse por inevitable, que el Estado español habrá de pechar con los déficit de la red de Andaluces, a la cual ha rehusado todo auxilio, que sometida cual las restantes de España, a la intervención minuciosa y estrecha de la Comisaría del Estado, reforzada por los Andaluces

¹ Decretos de 9 y 20 de mayo y Orden del 25.

por la cooperación de las Comisiones especiales creadas hace algunos años¹ para la expresada red, no ha logrado verse libre de crecientes angustias en tal terreno.

Bien puede afirmarse, por lo tanto, la incapacidad o impotencia de la Comisaría y Comisiones citadas, para corregir o atenuar los errores o abusos de la Compañía de Andaluces, en la región de su red, declarando en caso contrario la inexistencia de aquéllos y éstos y, por ende, la aceptable gestión de la Empresa desposeída por la incautación acordada, que resulta por lo tanto injustificada.

Continuarán así las aportaciones del Estado, para equilibrar las explotaciones de las redes reunidas del Oeste y Andaluces, sin atenuación sensible durante un período tanto más prolongado, cuanto más se tarde en adoptar las medidas indispensables, para remediar el desequilibrio de las explotaciones ferroviarias, esencialmente ocasionado por los aumentos crecientes de sus gastos, que han de reducirse en lo posible, y por la acentuada disminución de sus productos a partir del año 1930.

Por cuanto a los gastos se refiere, integrados en gran parte por los del personal, constantemente favorecido con aumentos de salarios y reducciones de jornada, amén de otras muchas disposiciones de carácter social, causantes de cuantiosos dispendios, ha de reconocerse cuan poco propicio es el actual momento, en que vienen acentuándose tanto y tanto las llamadas reivindicaciones obreras, para iniciar la marcha hacia atrás debiendo limitarse las actuaciones impuestas por la más prudente previsión a cerrar el camino a nuevas concesiones y prodigalidades.

El segundo elemento apropiado para el establecimiento de balances aceptables, radica en la adopción de tarifas suficientemente remuneradoras, cuyos efectos se compiten con la recuperación del tráfico perdido en estos últimos años, a consecuencia de la crisis intensísima de todas las industrias y producciones, contra la cual no pueden luchar los gestores ferroviarios más diligentes y previsores, crisis cuyas consecuencias se han agravado por la ruda competencia del automóvil, perdiendo los ferrocarriles el dominio de sus tarifas, que han de acomodar ahora a las percepciones de la carretera, para evitar los desvíos de su tráfico. La coordinación de ambos transportes en beneficio del interés general, corresponde por entero al Poder público, que en materia tributaria y reglamentaria, debería tratar con igual medida y justicia los transportes de una y otra clase, rectificando sus actuales yerros. Por su parte toca al ferrocarril, debiendo el Estado favorecer dicha tendencia, revisar sus tarifas y las normas generales de su fijación, abandonando a la carretera los transportes cortos, en los cuales se hace muy dificultosa la competencia, y concentrar la atención en los de largo recorrido, tasándolos al máximo precio consentido por el camión, con

la prudente rebaja oportuna para absorber más fácilmente el tráfico de la carretera.

De no seguir estas directivas, persistirán hasta hacerse abrumadoras las cargas asumidas por el Estado para sostener a los ferrocarriles, así como las necesarias para mejorar sus instalaciones y material, a fin de que aquéllos no se anquilosen, acabando por hacerse inservibles, sin olvidar la remuneración debida a los cuantiosísimos capitales invertidos en la construcción y equipo de las líneas, cuya ruina total empobrecerá la economía general, en términos que bien pueden calificarse de catastróficos para el país. Cuanto más se demore la resolución de tan vital problema, mayor dificultad ofrecerá el remedio de los males señalados y el peligro de las consiguientes calamidades.

Desde hace muchos años y singularmente ahora, sólo se han preocupado los gobiernos de estrechar el cerco de los negocios ferroviarios, sujetando las Compañías a inspecciones e intervenciones molestas y suspicaces, que coartan las iniciativas de las mismas, apartándolas del ambiente comercial, para asfixiarlas con múltiples trabas burocráticas, con no pequeños aumentos de gastos, inútiles cuando no son nocivos. El proyecto de ley recientemente presentando al Parlamento, demuestra una lamentabilísima insistencia en los errores apuntados, renunciando a bosquejar la crítica de aquél, para no incurrir en censuras harto acres, que tal vez se achacarían a una mala voluntad, inexistente.

Conviene hacer presente, por último, que la orden de *incautación* por el Estado de la red de Andaluces, no corresponde a ningún precepto de nuestras leyes de ferrocarriles, que sólo regulan los casos de *caducidad* y de *rescate* de las concesiones de dicha clase, estableciendo al efecto trámites y formalidades omitidas por completo en la expresada incautación, como las de dar conocimiento previo al concesionario, para que pueda exponer cuanto estime oportuno en defensa de sus derechos, y la práctica de una valoración contradictoria de las líneas caducadas o rescatadas, a fin de poner de relieve las consecuencias económicas de las expresadas medidas. El concepto y calificativo de *incautación* solo se consigna en la ley de quiebra de las Compañías ferroviarias de 12 de noviembre de 1869, exigiéndose para llevarla a cabo la declaración de quiebra de la Compañía, avalada debidamente por el Juzgado correspondiente; la constitución de "un Consejo de incautación", con representaciones de los accionistas, obligacionistas y acreedores, limitando la facultad de la Administración pública al nombramiento del presidente del citado Consejo, cuya primera providencia ha de consistir, en llevar a cabo la tasación de las líneas incautadas, de suerte que al año a lo sumo de la incautación, pueda procederse a la subasta pública de las mismas, preceptos todos ellos de los cuales se ha prescindido en absoluto, al dictar la orden de incautación, cuya ilegalidad resulta por lo tanto manifiesta.

R. CODERCH.

¹ La primera en 1931.