

COMENTARIOS A UN FOLLETO

ELECTRIFICACIÓN DE TRANSPORTES TERRESTRES

Por F. JIMÉNEZ ONTIVEROS, Ingeniero de Caminos.

El autor comenta y estudia desde el punto de vista de su experiencia y su conocimiento del problema el folleto recientemente aparecido con el mismo título que el presente artículo, del Sr. González Bueno, que aporta numerosas e interesantes sugerencias para la promulgación de la ley de electrificación de transportes terrestres, sobre cuya necesidad y urgencia están conformes ambos autores.

Hemos leído con mucha atención el folleto que bajo el título "Electrificación de Transportes Terrestres", es una "exposición de motivos" y un índice de razones fundamentales para la mejor comprensión de la "ley de electrificación de transportes terrestres", que el indicado folleto aconseja se promulgue sin dilación. Por el contenido, denso y documentado, y por su fin a todas luces interesantísimo y lleno de actualidad, creemos necesario comentar este folleto, en orden a los intereses nacionales.

Es posible que de la lectura atenta del indicado trabajo salga, bien clara y bien distinta, la consecuencia de que sin aplazamiento de ninguna clase se promulgue la llamada "ley de electrificación de transportes terrestres". Numerosos trabajos se han hecho en España desde el año 1918 hasta hoy, sobre tema de electrificación de transportes, y más concretamente sobre electrificación de ferrocarriles. Figuramos entre los autores de estos trabajos, y contamos en nuestro haber con una labor continuada en estas materias, tan modesta como persistente, que creemos suficiente para justificar las líneas que siguen.

* * *

El folleto se compone de siete capítulos. En el primero se intenta demostrar una vez más que la vida del ferrocarril está gravemente amenazada.

En el segundo, que el ferrocarril es indispensable a la Defensa Nacional, que es una industria de las más importantes en relación con el consumo nacional, que él mismo facilita trabajo a una gran masa de productores, que él es, en realidad, una síntesis del ahorro nacional, y, por último, que como contribuyente, la industria del transporte por ferrocarril ocupa uno de los primeros lugares en la economía nacional.

En el tercero se razona que la ruina del ferrocarril debe evitarse, esencialmente por una coordinación de transportes y una electrificación extensa de las líneas férreas.

En el cuarto se detallan motivos que hacen im-

prescindible la electrificación de los ferrocarriles españoles, por el perfeccionamiento que ofrece al transporte, porque la política de electrificación de ferrocarriles es indispensable a la prosperidad de España.

En el quinto se detalla la forma de realizar esta obra de electrificación de los ferrocarriles españoles mediante un plan que debiera comprender esencialmente: los trayectos o líneas que han de electrificarse, el período en que la totalidad de las obras debieran ejecutarse y la forma de la electrificación del plan.

En el sexto se insiste sobre la urgencia de la aprobación de los planes de electrificación, detallando el orden de preferencia.

Por último, en el séptimo, se dan unas ligeras notas de la electrificación de carreteras.

Vamos a comentar el contenido de cada uno de estos capítulos, en forma de observaciones, que nos conducirán a una conclusión final que han de resumir nuestro criterio en el tema: Electrificación de transportes terrestres y Ley necesaria para su realización.

I.—Características inherentes al sistema ferroviario como transporte, que dificultan su desenvolvimiento normal.

El autor de estas líneas viene desde hace muchos años sosteniendo que el llamado problema ferroviario se basa, a la vez, en dos clases de causas: de carácter circunstancial y pasajero, unas, y permanentes y substanciales, otras. Corresponde al primer grupo aquellas que, a su vez, son producidas por circunstancias externas, por así decirlo, al propio sistema. Son éstas: crisis mundiales producidas especialmente por la guerra; imposibilidad de conservar debidamente las instalaciones y la reparación de material móvil y tractor; insuficiencia temporal de capacidad de tráfico del ferrocarril; falta de rendición de los agentes ferroviarios, producida, a su vez, por cuestiones sociales o cambios de regímenes de explotación; mala calidad de los carbones y de

otras materias necesarias para la realización del transporte, etc. Y hay otras causas de carácter permanente, intrínsecas al sistema ferroviario, que sólo aparecen después de un estudio detenido del problema, pero que son las notas esenciales del mismo a través de su historia. Entre éstas, nosotros hemos distinguido: inelasticidad de la industria, esto es, que su estructura económica no permite bruscas alteraciones del tráfico ni está capacitada para absorber con soltura una crisis económica exterior al ferrocarril; una necesidad constante de gastos de primer establecimiento, que recargan constantemente la economía de la explotación; una competencia aguda de otros sistemas de transporte, como el de carretera, que merman importante tráfico al ferrocarril; obligación de satisfacer determinadas exigencias nacionales de carácter completamente antieconómico; un mayor crecimiento, en fin, de los gastos y de los ingresos que se aprecia constantemente en el proceso histórico de los ferrocarriles.

Apuntadas estas notas, si se examinan con atención, demuestran que la vida del ferrocarril está constantemente amenazada y que el problema del transporte ferroviario es de carácter permanente y exige la atención continua y persistente del Poder público. Sobre este particular, el folleto que nos ocupa ha apuntado también certeramente esta constante dificultad en la vida del ferrocarril. No estimamos necesario, en este lugar, dar ningún dato estadístico que compruebe una de estas cosas: la necesidad de elevar las cargas financieras para renovación y sustitución de material e instalaciones; el mayor crecimiento de los gastos que los ingresos; una sensible y continua disminución del tráfico; un elevado tanto por ciento de tráfico absorbido por la carretera, que en los últimos años, antes de la guerra, se acercaba al 20 por 100. Existe, además, otra característica completamente esencial, y es que, según hemos dicho anteriormente, lo mismo aparece ante el ferrocarril una disminución de tráfico que una demanda del mismo superior a su propia y normal capacidad. Así, por ejemplo, quien esto escribe ha demostrado, a su juicio suficientemente, que una de las características del sistema ferroviario es la insuficiencia de tráfico, o sea que la nota general distintiva a lo largo del proceso histórico de todas las explotaciones ferroviarias del mundo ha sido la apetencia de las administraciones de ferrocarriles a recoger y a captar todo el tráfico posible, a fin de aumentar sus ingresos.

Y esto casi nunca lo han conseguido suficientemente. En cambio, en ciertos momentos, producidos casi siempre por guerras interiores o exteriores al país de que se trate, la exigencia o la petición de tráfico sobrepasa la capacidad normal del ferrocarril. Así sucedió en la postguerra de 1914-1918, en que la petición de tráfico fué superior a lo que hasta

entonces era la capacidad de nuestros ferrocarriles, determinando una crisis en nuestro sistema ferroviario de transporte, que dió motivo a todo el problema ferroviario desde 1918 hasta nuestros días, por insuficiencia de material y por instalaciones defectuosas.

Y esto sucede en el momento actual, en que nuestra guerra de liberación mermó considerablemente no sólo la cantidad de material, sino el grado de conservación del no destruído, y en que la ausencia de transporte por carretera, motivada por la gran escasez de combustible exótico, ha producido una petición de tráfico al ferrocarril muy superior a sus propias fuerzas. Tenemos, pues, dos cosas al parecer completamente opuestas: falta de capacidad de tráfico, en unos momentos, y falta, precisamente de tráfico, en otros. ¿Cuál de ellas es la permanente? Nosotros hemos sostenido que la permanente ha sido siempre la falta de tráfico, o sea que el momento actual pasará, y con él pasará también la afluencia excesiva del tráfico al ferrocarril, quedando clara y patentemente manifiesta la otra condición, es decir, la de falta de tráfico. En una palabra, el Poder público ha de mirar al ferrocarril, aun en el momento actual, desde el punto de vista de colocarlo en condiciones de hacer frente a la competencia de otros medios de transporte, de ofrecer al usuario comodidad y seguridad, que hoy no tiene; prepararse, en fin, para recoger como fruto de su seguridad, rapidez y comodidad, todo el tráfico que ha de necesitar para que su economía se acerque al punto de equivalencia económica entre gastos e ingresos.

Creemos que en este sentido la orientación del folleto que nos ocupa no puede ser mejor y que la ley de electrificación de transporte a la cual conduce su contenido, no es otra cosa que preparar en una faceta del ferrocarril, nótese bien, en una faceta —puesto que hay otras cosas muy graves también que resolver—, preparar, decimos, al ferrocarril por medio de una intensa electrificación de sus líneas, para satisfacer las necesidades de aumento de su tráfico en un futuro no muy largo.

II. — Ventajas del sistema del transporte por ferrocarril. Conveniencia y necesidad de vigorizar el sistema ferroviario.

No por conocidas son menos interesantes las ventajas que indudablemente tiene el ferrocarril, desde el punto de vista de la realización del transporte en una nación. Con todos los adelantos actuales y los que, seguramente, saldrán de la guerra actual, a juicio nuestro el ferrocarril tiene aún delante de sí muchos años en los cuales seguirá siendo el sostén de la economía nacional, en cuanto a la distribución económica se refiere. Por lo tanto, es evidente que

hay que sostener el ferrocarril, hay que hacer próspera su vida y hay, por último, que tender a sanear su estructura íntima económica. Si esto último no se consigue, el problema ferroviario se agudizará, porque la única forma de resistir los peligros exteriores, tanto en individuos como en colectividades, es conseguir su fortaleza interior.

Yo he dicho en alguna ocasión que si del problema ferroviario se separa la cuestión económica, para mí no existen el 90 por 100 de sus cuestiones. Yo he sostenido, asimismo, que el progreso de la técnica se recoge siempre, sea nacional o extranjera (aunque hay que tender a lo primero), se recoge siempre inmediatamente, sin dificultad, si se cuenta con el dinero suficiente. Que las cantidades a invertir salgan del propio sistema o de los presupuestos generales del Estado, es otro punto que hemos de tocar en lo que sigue.

Pero es indudable que todo tendrá más fácil y mejor solución si el ferrocarril, económicamente, se pone en condiciones de realizar su explotación por sí mismo, si no llega a ser estrictamente rentable. En este sentido, creemos que el interés indudable está en vigorizar el sistema ferroviario, desde el punto de vista de su economía interior, y para ello la electrificación de transportes terrestres mejora la situación económica del ferrocarril, sus posibilidades de competencia con otros sistemas, su indudable economía de la explotación, sus mayores posibilidades del aumento de capacidad de tráfico, etc. Es un tema lo suficientemente importante para que pueda promoverse, como a estas horas se ha efectuado, una ley de electrificación de transportes terrestres, necesidad sentida en España desde hace varios años.

III. — Posibilidad de la electrificación de ferrocarriles.

El fondo del folleto que nos ocupa es preparar la atención hacia la necesidad de una electrificación de transportes terrestres. Muchas cuestiones se ofrecen al que examina este aspecto: ¿Es necesaria la electrificación? ¿Es conveniente? ¿Cuál es su influencia en el conjunto de la explotación ferroviaria? ¿Cuál debe ser su extensión? ¿Cuáles, en fin, son sus ventajas y sus inconvenientes, atención hecha de la totalidad de necesidades nacionales?

a) Necesidad y conveniencia.

Lo mismo hace bastantes años que en la actualidad, difícilmente puede negarse la necesidad de una electrificación de los ferrocarriles españoles. Importan mucho más otras cuestiones que esta necesidad, a todas luces sentida. Su mayor o menor extensión, su ritmo acelerado o lento, sus características técnicas,

etc., son cuestiones que se enlazan directamente con la necesidad, repetimos, evidente de una política decidida de electrificación de nuestras líneas férreas. Hemos aludido a la extensión de las electrificaciones y no deja de ser este punto uno de los más interesantes. Porque, en efecto, el tema de la electrificación de los ferrocarriles, por su propia naturaleza, sobrepasó de una esfera limitada, técnica y económica, para llegar al gran público, comprendiendo en éste el mundo de la política y de la finanza. Nosotros creemos que la extensión de una electrificación ferroviaria no es un concepto fijo, sino dependiente de otras características que lo completan. Si la electrificación extensa va acompañada de un plan bien estudiado, no sólo en cuanto a las líneas que deben ser electrificadas, sino a su forma y realización financiera, entonces la propia extensión tiene menos importancia de la que a primera vista pudiera parecer.

Para hablar más concretamente, podemos decir que la extensión de la electrificación queda limitada, por condiciones extrínsecas, a ella misma, o sea, de un lado, sus ventajas, y de otro, sus inconvenientes. No se puede deducir de las ventajas técnicas ni de las económicas que deba electrificarse intensamente en nuestro país, atendiendo, repetimos, solamente a estas ventajas técnicas y económicas. Porque salvadas algunas secciones de nuestras líneas férreas, en las cuales las ventajas técnicas de la tracción eléctrica son absolutamente indudables, no hay peligro en afirmar que la tracción por vapor no está agotada todavía, sino que puede competir, en posibilidades, con la tracción eléctrica en la mayoría de los trayectos que no están electrificados hoy día. ¿Dónde, pues, encontramos la razón que determine de una vez este problema? No se encontrará — como hemos intentado probar en alguna publicación nuestra reciente —, en el llamado balance de la electrificación, o sea en las pretendidas ventajas económicas de la tracción eléctrica sobre la de vapor. ¿Será entonces la razón definitiva el que es preciso utilizar nuestras reservas hidráulicas? ¿Será, también, que hay que huir del combustible extranjero, economizando a la vez nuestras propias reservas de carbón? Evidentemente, estas últimas razones pesan tanto que ellas, automáticamente, llevan a quien examine sin recelo esta cuestión, a decidir sin dilación un extensivo plan de electrificación. Pero ¿hasta qué punto se debe electrificar?

Nuevamente surge la idea esbozada anteriormente de la extensión de la electrificación de nuestras líneas férreas, que subsiste como problema importante.

Porque, en efecto: quien ligeramente, sin pesar debidamente las ventajas e inconvenientes de una electrificación y, sobre todo, sin prever la forma fi-

nanciera y las condiciones técnicas de un plan extenso de electrificación, lo desea o pretende, no hace, a nuestro juicio, más que incurrir en un lugar común, adonde fácilmente ha sido seducido. No es éste el caso del folleto que comentamos, ya que, en efecto, no se olvida este folleto de los capitales enormemente elevados que supone una intensa electrificación de nuestros ferrocarriles; no se olvida tampoco de la estructura geográfica de nuestro país, por lo cual da una importancia relativa al transporte por carretera; tampoco olvida que hay que nacionalizar antes nuestra industria eléctrica, y no sólo nacionalizarla, sino ponerla en condiciones de abastecer las enormes necesidades de una tal pretendida electrificación extensa de nuestros ferrocarriles. También — como recientemente apuntamos en nuestra última conferencia dada en la Alta Comisaría de Marruecos — hay que tener muy presente que nuestra producción hidroeléctrica está prácticamente agotada, no siendo suficiente para satisfacer las necesidades de consumo actuales y mucho menos el recargo que produciría la citada electrificación. Significa esto que es preciso, absolutamente preciso, construir nuevos aprovechamientos hidráulicos y desarrollar los actuales. Pero esto exige, a su vez, unos elevados gastos de instalación o de primer establecimiento, que hay que sumar a los que exigiría la electrificación de un plan extenso de nuestros ferrocarriles. Si bien el aumento de la producción de energía eléctrica, con algunas ayudas directas o indirectas del Estado, pudiera tener lugar basándose en la Banca privada, no es lo mismo los elevados gastos que produciría la electrificación de un programa, por ejemplo, de 4 000 Km., que es la cifra a que llega sensiblemente el último plan aprobado. Porque no menos de dos mil millones de pesetas importaría esta electrificación, y para sufragar estos gastos se hace precisa enteramente la ayuda del Estado, bien directamente o a través de la Red Nacional de Ferrocarriles.

La electrificación, pues, está limitada, como decíamos antes, por causas extrínsecas, a ella misma y constreñida a sus verdaderos límites por las características nacionales siguientes: capacidad financiera del Estado; capacidad de los capitales privados dispuestos a invertirse en instalaciones hidroeléctricas o termoelectricas; especial orografía de España, que exige una atención grande hacia el transporte por carretera; limitaciones, en fin, impuestas por la Defensa Nacional. En este sentido tiene, a nuestro juicio, menos importancia, lo hemos dicho muchas veces, la formación de un plan de electrificación, sea cual fuere, que la definición concreta y adecuada del ritmo de la electrificación, atención hecha de estas características que hemos apuntado antes, ante las cuales la previa nacionalización de la industria de material eléctrico es absolutamente necesaria.

b) *Influencia de la electrificación en el conjunto de la explotación ferroviaria.*

Sentimos mucho tener que volver a hacer alguna indicación que anteriormente hayamos expuesto en nuestras publicaciones, mucho más cuanto que somos conscientes de que en todos nuestros conocimientos y obras, la parte ajena es muy superior a la propia.

Pero, en fin, ya que es necesario, insistiremos en que la electrificación de ferrocarriles tiene dos aspectos: la influencia en la explotación ferroviaria y la influencia en la Economía Nacional. Esta segunda, desde el momento en que la electrificación utiliza las reservas hidroeléctricas o termoelectricas con aprovechamiento de carbones inferiores en bocamina, ahorra combustible nacional y limita la importación de combustible extranjero. Nada, pues, hay que reprochar a una intensa electrificación desde este punto de vista de la Economía Nacional, de tal importancia, que el déficit de los ferrocarriles si no se explota atendiendo a las necesidades de la Economía Ferroviaria, puede ser tan importante que anule las ventajas anteriores. Así, por ejemplo, los ferrocarriles franceses llegaron, antes de la guerra actual, a tener un déficit de cuarenta mil millones de francos. Cuando se efectúe entre nosotros un estudio detenido económico-financiero de la Red Nacional, se verá, seguramente, no sólo el posible déficit que acusará la explotación en sí misma, sino los enormes capitales que se van invirtiendo en los ferrocarriles, exigidos, en parte, por los desperfectos de todo orden ocasionados por nuestra guerra de liberación, y en parte, por la necesidad imperiosa de aumentar la capacidad de tráfico de nuestros ferrocarriles y de perfeccionar las situaciones actuales. Se verá, decimos, entonces, que desdeñar o no tener siempre en presencia el aspecto económico-financiero de la Red Nacional, ocasionará un enorme déficit anual, que tendrá que ser absorbido necesariamente por el Estado.

Entonces, la electrificación de ferrocarriles, si se piensa este problema con hondura, tendría que orientarse con absoluta necesidad en este sentido: su influencia en la economía del conjunto de la explotación. Un nuevo gasto de primer establecimiento lleva consigo siempre un aumento en los gastos *constant*es del tráfico, de tal forma que, la inelasticidad definida antes para el sistema de transporte por ferrocarril, queda, *ipso facto*, aumentada en cuanto se agregue un nuevo gasto de primer establecimiento. Si este gasto de primer establecimiento no lleva consigo una disminución de los gastos de explotación *variables* con el tráfico, entonces, desde el punto de vista puramente económico, ese gasto de establecimiento debe ser rechazado.

Se infiere de lo anterior, que sería peligroso efectuar una amplia electrificación de nuestros ferrocarriles, si ella no llevara consigo una economía intrínseca en la explotación ferroviaria. En alguna ocasión hemos probado, hablado y escrito, el hecho de que hasta ahora en nuestros ferrocarriles la explotación por tracción eléctrica no ha mejorado el coste de explotación en relación con el sistema de vapor, sino que ha salido incluso más cara. De donde resulta que, si para una electrificación como la actual, de unos cientos de kilómetros, este hecho no tiene más importancia, para una electrificación de cuatro mil kilómetros no estaríamos en el mismo caso, y antes de movilizar las reservas financieras de una nación, que se piense bien en que ese sacrificio exigiría una racional explotación técnica a fin de reducir el coste de la explotación.

Por eso hemos dado tanta importancia a que la electrificación de ferrocarriles influye en la economía del conjunto de la explotación, y a tal grado, que posiblemente hemos extremado nuestro razonamiento para huir, si ello es posible, del peligro que apuntamos, ante el cual, repetimos, todas las ventajas, o gran parte de ellas, las que lleva consigo una electrificación, quedarían anuladas. Y decimos esto porque, precisamente el folleto cuyo comentario estamos haciendo, escoge la electrificación como una eficaz medicina para evitar la ruina del ferrocarril. Ahora bien: esta ruina no puede evitarse si, en lugar de mejorar el déficit de la explotación, lo aumenta considerablemente una intensa electrificación de las líneas. Porque no se olvide que en una electrificación no sólo existe la economía producida por la sustitución del órgano motor, y, por lo tanto, la economía del combustible, sino la economía de otros gastos de explotación que, en definitiva, vienen a pesar tanto como la economía de combustible. Recuérdese que el *report Weir*, que fundamentó la electrificación de los ferrocarriles ingleses, no se basaba, porque no podía basarse, en una economía de combustible, ya que en Inglaterra la abundancia y exquisitez del carbón impedía esta economía, sino en la que se introduciría en los demás gastos de explotación al efectuar un intenso programa de electrificación. Esta cuestión ha surgido en el segundo momento de la electrificación de los ferrocarriles en todos los países, porque en el primero sólo se atendía a electrificar los trozos o secciones en que el sistema de vapor era insuficiente; pero después, o sea, cuando de estos hechos particulares se pasó a la formación de verdaderos planes de electrificación nacionales, entonces, lo que tenía verdadera y exclusiva importancia era la economía que introducía la explotación eléctrica. Cuando en España, en el año 1918, se trató de la electrificación de nuestros ferrocarriles, no se pensó más que en la economía de combustible, y lo mismo sucedió en el año

1928, en que funcionó una lucida Comisión oficial de electrificación. Por entonces, precisamente, fué cuando, el que esto escribe, apuntó la idea de que, en lo sucesivo, no era válido ni técnico fundamentar la electrificación de ferrocarriles sólo por lo que se refiere a la economía de combustible, sino que era absolutamente preciso tener en cuenta la economía introducida en otros gastos de explotación, cosa que los años venideros han comprobado absolutamente.

c) *Algunas otras consideraciones.*

La falta de espacio nos impide proseguir con detalle. Únicamente diremos que hay algunas razones que limitan la extensión de las electrificaciones, como son aquellas que se enlazan con la Defensa Nacional. Porque es un hecho, comprobado plenamente en la guerra actual, que (atención hecha de la Defensa Nacional), no puede sostenerse una exclusiva electrificación de las líneas férreas de un país, porque la guerra impide rápidamente el funcionamiento de la tracción eléctrica, no sucediendo lo mismo en la explotación por vapor, como en nuestra última conferencia citada creemos que quedó suficientemente probado. (Tetuán, noviembre 1943.)

En consecuencia, la electrificación de ferrocarriles es una medida para el mejoramiento de la economía de la explotación y la eficacia y seguridad de los transportes por ferrocarril, pero no es exclusiva, ya que hay infinitas otras cuestiones, casi de la misma importancia.

IV. — Forma de realizar una intensa electrificación de nuestros ferrocarriles.

Esta forma incluye tres aspectos: trayectos o líneas que han de electrificarse, o sea, su extensión; período en que se han de llevar a cabo las electrificaciones, o sea, su ritmo, y forma de obtener el dinero necesario, o sea, la financiación del plan.

En relación con el primer punto, ya hemos dicho antes nuestro criterio de que no es de máxima importancia fijar un plan de líneas a electrificar, es decir, la extensión del mismo. Nosotros preferiríamos comenzar con más prudencia del que lleva en sí los 4 000 Km. aprobados recientemente. Opinamos que, primero, hay que agotar los trayectos en que está muy indicada la electrificación, para lo cual nos bastaría con unos mil kilómetros solamente, trayectos que serían, muy aproximadamente: terminación de Madrid-Ávila-Segovia, Miranda-Bilbao-Alsasua, Astorga-Ponferrada, Baeza-Valdepeñas, San Vicente-Reus, San Vicente-Tarragona, San Vicente-Villanueva-Barcelona, San Vicente-Martorell-Barcelona, Barcelona-Granollers-Empalme, Barcelona-Mataró-Empalme, Madrid-Alcázar, Málaga-Bohadiilla y Bohadi-

Ila-Algeciras. Después de estos trayectos, y mucho antes de acabar esta obra, podría estudiarse detenidamente la ampliación del plan (atención hecha de lo que la experiencia y dificultades de todo orden enseñaran en los años que serían necesarios para electrificar los indicados trayectos).

Más importante que esto, hemos dicho que es el ritmo de la electrificación. Porque, efectivamente, ritmo no significa velocidad, sino forma de efectuar la electrificación, atención hecha a las dificultades del momento, dificultades no sólo de dinero, sino de obtención de primeras materias para la electrificación. Por ello, lo más importante es atender a la nacionalización de la industria de producción de material eléctrico. En este sentido, el folleto que nos ocupa no puede estar más certero, ya que señala como cosa necesaria y previa de la electrificación, la indicada nacionalización, para lo cual ofrece en la ley ventajas indudables a la industria nacional que se dedicara a esta clase de producción de material. Es de capital importancia, antes de iniciar un plan extenso de electrificación, resolver este problema, porque — no creemos necesario insistir —, sin esta primera condición, no decimos que no se llegase a conseguir la electrificación proyectada, pero debe pensarse cuántos sacrificios e inconvenientes supondrá tener que seguir dependiendo de la industria extranjera.

Queda, para terminar, el modo de conseguir los capitales necesarios, o sea, la financiación del plan. Está ya tan agobiado el Estado, que no es justo ni prudente recargarle con una obligación más, y de la importancia de una financiación del orden de dos mil millones de pesetas, que importaría la electrificación de los 4 000 Km. de líneas férreas. Es lógico que se piense en desligar, a ser posible, totalmente esta financiación del Estado mismo.

Nadie más indicado que la propia Red Nacional de Ferrocarriles para acometer esta financiación. Pero creemos que existen algunas trabas de constitución legal, producidas por la misma ley a que fué debido el nacimiento de la R. E. N. F. E. Con toda nuestra modestia, casi un año antes de promulgarse la ley, aconsejábamos una independencia y autonomía de la Red Nacional, que luego no se ha logrado. Nosotros creemos que la orientación actual es ir hacia una mayor independencia y autonomía económica y financiera de la R. E. N. F. E., y sentimos mucho que los hechos nos vengán a dar la razón, como nos la dieron ya cuando, en 1930, indicábamos la necesidad de prestar una atención decidida a la coordinación de transportes, cosa que no fué escuchada. No es ocasión de extenderse en estas consideraciones, que llevarían de la mano a una crítica doctrinal y objetiva, natu-

ralmente, hecha con el mayor respeto, de la ley que dió origen a la R. E. N. F. E.; pero sostenemos que es el único modo de que la R. E. N. F. E. se ponga en condiciones de acometer, no sólo la electrificación de sus líneas, en la extensión que se considere necesaria, ya que esto es un aspecto importante, pero uno más tan sólo de las numerosísimas cuestiones que la R. E. N. F. E. tiene que resolver, a base de capitales y de inversiones de dinero, porque, además de la electrificación, existe el problema de la renovación de sus instalaciones, de nuevas adquisiciones de material móvil y fijo, y especialmente tractor, de la puesta en marcha de ferrocarriles en construcción próximos a terminarse, etc. Pensamos que únicamente con una autonomía financiera, puede la R. E. N. F. E. hacer frente a estos hechos, sin mermar disponibilidades al Estado mismo. En el folleto que analizamos, y que tan gratamente hemos leído, aparece, afortunadamente, una orientación franca hacia esta solución.

CONCLUSIÓN

Por propia formación cultural, nosotros damos siempre en nuestros modestos trabajos una importancia, si no decisiva, al menos muy destacada a la cuestión económica que va implícita a todo problema que se relacione con la vida nacional. Pero nunca hemos pensado que esta preocupación económica sea un obstáculo — en el caso concreto de este artículo — al desarrollo de la electrificación de ferrocarriles. La Humanidad hubiera progresado muy poco si a todo incremento de la vida nacional se hubiese antepuesto una cuestión, muchas veces casuista, de su rentabilidad. Pero este concepto no puede señalarlo nadie en ningún trabajo nuestro. Por el contrario, lo que queremos siempre señalar es que la capacidad financiera y económica del Estado es limitada, y que no puede sostenerse científicamente que toda inversión del Estado deba considerarse, poco más o menos, como a fondo perdido. Evidentemente, hay que electrificar en nuestros ferrocarriles, y en líneas anteriores hemos procurado concretar que la extensión de esta electrificación debe atemperarse a las características nacionales que antes hemos indicado. Pero esto no es poner obstáculos a una extensión de la electrificación de nuestros ferrocarriles, porque quien esto escribe piensa que esa extensión, salvadas las observaciones y condiciones que anteceden, puede ser limitada. Hacemos esta aclaración porque la creemos necesaria al comentar el folleto objeto de este artículo, con el cual — dicho queda — coincidimos en muchos aspectos, si bien sostenemos nuestras opiniones avaladas con estudios de algunos años a esta parte.