
PONENCIA
SOBRE LA
HISTORIA DE LOS FERROCARRILES
SECUNDARIOS Y ESTRATÉGICOS DE ESPAÑA

Y
MEDIOS PARA SU PRONTA Y EFICAZ REALIZACIÓN.

PRESENTADA Á LA
JUNTA GESTORA DE FERROCARRILES DE SORIA
Y APROBADA POR UNANIMIDAD DE LA MISMA Y DE LA
EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL.



SORIA
IMPRENTA PROVINCIAL
1914.





B.P. de Soria



1061755

SS-F H-29

PONENCIA
SOBRE LA
HISTORIA DE LOS FERROCARRILES
SECUNDARIOS Y ESTRATÉGICOS DE ESPAÑA

Y
MEDIOS PARA SU PRONTA Y EFICAZ REALIZACIÓN,

PRESENTADA Á LA
JUNTA GESTORA DE FERROCARRILES DE SORIA
Y ▲PROBADA POR UNANIMIDAD DE LA MISMA Y DE LA
EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL.



SORIA
IMPRESA PROVINCIAL
1914.

POINENIA

HISTORIA DE LOS FERROCARRILES

SECCIONES Y ESTADÍSTICAS DE ESPAÑA

SEGUNDA PARTE DE ESPAÑA Y SUS FERROCARRILES

PRESENTE A LA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE LOS FERROCARRILES

Y APROBADA POR EL GOBIERNO DE LA PENINSULA Y DE LAS

ISLAS BALEARES Y CANARIAS.



BOGIA

IMPRESA PROVINCIAL

1874

A LA JUNTA GESTORA
DE
FERROCARRILES DE ESTA PROVINCIA.

Con vuestra benevolencia acostumbrada, os dignais-
teis encomendarme el presentaros una ponencia relati-
va á la historia de los ferrocarriles Secundarios y Estra-
tégicos en España, en que se demostrase el poco efecto
que hasta hoy han tenido las Leyes que á los mismos
se refieren; las causas de esta falta de aceptación y los
medios conducentes para conseguir, en el plazo más
breve posible, la construcción del plan de cinco mil ki-
lómetros de estas líneas, aprobado por el Gobierno.
Agradecido acepté tan honroso encargo, y paso á cum-
plimentarlo con la esperanza de acertar vuestro pensa-
miento, y aceptando desde ahora vuestro fallo, sea con
la aprobación de la Junta, sea con las reformas que es-
timeis oportuno introducir con vuestro esclarecido cri-
terio, sea, en último término, rechazándolo en absoluto,
solicitando en todos los casos vuestra indulgencia,

PONENCIA.

La Junta Gestora de ferrocarriles de Soria, que viene trabajando sin descanso desde hace más de cuarenta años todo lo que se refiere al desarrollo de los caminos de hierro en España, principalmente en lo que afecta á la provincia de Soria, y mirando siempre al engrandecimiento de la Patria, ha seguido paso á paso la historia de los denominados Secundarios que son, como su nombre lo indica, los que, sirviendo á muchas zonas alejadas de las grandes arterias férreas, consideradas como generales, han de servir no sólo para explotar las riquezas ya conocidas, sino otras ocultas y muchas á crear con aquellas primeras materias, enriqueciendo así varias comarcas hoy abandonadas y llevando sus nuevos y variados productos á aumentar el tráfico de esas otras líneas generales. Así lo han realizado las principales naciones de Europa, contando hoy con una vastísima red

de ferrocarriles Secundarios, con lo cual han conseguido alcanzar el mayor grado de prosperidad de que disfrutaban sobre España.

HISTORIA DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS EN ESPAÑA.

No es que no nos hayamos dado cuenta hace muchos años de la gran necesidad de construir ferrocarriles Secundarios, pues si bien en nuestra primitiva legislación ferroviaria de 1844 y 1855 no se hizo mención de éstos, prestando solo atención á los ferrocarriles de vía ancha y de interés general, nos encontramos con que ya en 1868 y 1869 se inauguraron dos de vía estrecha en la provincia de Huelva, de Buitrón á San Juan del Puerto, de 1,07 metros, y de Tharsis al Odiel de 1,20 metros, destinados al tráfico de minerales. Después, en 1875, se abrieron al servicio público de viajeros el de Palma á Inca de 0,915 metros y el de Silla á Cullera, de un metro, sin contar otros dos ó tres en el antiguo Reino de Valencia, con tracción animal.

Por Reales Decretos de 26 de Abril, 10 de Mayo y 11 de Septiembre de 1865, acordó el Gobierno Español el nombramiento de una Comisión, presidida por el Marqués del Duero, que propusiese un plan general de ferrocarriles, y ésta cumplió debidamente su cometido proponiendo una red total de 10.681 kilómetros, dis-

tribuidos, 7.974 de líneas radiales y 2.707 de transversales. En tal trabajo es donde, por vez primera, se hace notar la gran necesidad de construir ferrocarriles Secundarios, como auxiliares de los de primer orden. Aunque ningún efecto positivo legal llegó á tener tan meritorio trabajo, no hay duda que debió servir de estudio para la Memoria que presentó una nueva Comisión, nombrada por R. O. de 15 de Septiembre de 1866, compuesta de tres competentes Ingenieros de Caminos, encargada de estudiar las modificaciones aconsejadas por la ciencia en las condiciones facultativas de los ferrocarriles, para facilitar su construcción. En tal Memoria, presentada en 4 de Noviembre del mismo año, se sientan doce conclusiones, en las cuales, después de tratar lo referente á la parte técnica con gran acierto, opinan que los ferrocarriles Secundarios deben construirse con mucha prudencia y gran economía, pensando en que su tráfico, y, por tanto, sus ingresos, han de ser tan bajos que quizá no cubran los gastos de su explotación, fundándose para ello en los resultados obtenidos en las líneas de otros países y en las españolas de primer orden, cuyo producto kilométrico anual era el de 7.500 pesetas.

Razón sobrada tenía entonces aquella Comisión para dictaminar en la forma indicada, pues si las líneas de primer orden solo contaban con un producto kilométrico anual de 7.500 pesetas, no había duda de que los ferrocarriles Secundarios, aun construyéndolos con la mayor economía, y solo como se decía para trenes mixtos con velocidades medias de diez á veinte kilómetros

por hora, habían de tener menos tráfico que los de primer orden, y siendo imposible el cubrir los gastos de explotación, quedaría perdido total é irremisiblemente el capital de primer establecimiento.

Más desde aquella fecha ha cambiado por completo la vida industrial y comercial de España, y así vemos triplicarse al final del siglo pasado los derechos de Aduanas en importación y exportación, y que también se triplicaron los productos de la minería, de la industria, de la agricultura y del comercio, siguiendo el propio incremento el tráfico de nuestros ferrocarriles, tanto que, aun sin ninguna ayuda del Estado, se construyeron en ésta época unos 2.600 kilómetros de líneas secundarias en España, debidas únicamente al esfuerzo privado. En 1913 la Compañía del Norte elevó sus ingresos brutos á 40.000 pesetas por kilómetro, y la de M. Z. A. á 37.000. A pesar de esto, ha sido muy poco ó casi nada, desgraciadamente, lo que en el presente siglo se ha hecho en materia de estos ferrocarriles Secundarios, debido, á nuestro juicio, á culpas del Estado, que en vez de ayudar en algo á los concesionarios de esos 2.600 kilómetros construidos, los equiparó con aquellos otros de primer orden que había subvencionado, quizá con excesiva prodigalidad, imponiéndoles las mismas cargas, impuestos y servicios, lo cual nos parece poco equitativo y aún podíamos añadir que bastante injusto.

Y no es que el Gobierno no se percatase de la necesidad de construir las líneas de segundo orden, ó sea los ferrocarriles Secundarios, nó, pues ya en R. D. de 16

de Septiembre de 1886, el entonces Ministro de Fomento Sr. Montero Rios, al mandar proceder á redactar un plán de carreteras generales para un plazo de veinte años, decía: «Pero es innegable que el actual progreso »industrial proporciona una nueva categoría de vías de »comunicación, que debe admitirse entre las de ante- »mano conocidas: la de los ferrocarriles económicos, »cuya construcción, por lo mismo, ha llegado ya el »tiempo de elevar á la categoría de sistema de interés »general, como hac^ algunos años viene sucediendo en »las naciones en que más alto grado alcanza el progreso »mercantil é industrial. Pero como medida de prepara- »ción, entiendo que ha llegado el momento de iniciar la »formación del plan general de estos caminos.»

En tal situación, llegó al Ministerio de Fomento el Sr. Navarro Rodrigo, de inolvidable memoria en la vida de los ferrocarriles de España, y más principalmente para nuestra provincia, por haber sido el que decretó la subasta del de Torralba á Soria; el cual, después de un concienzudo y meditado estudio, creó, por R. D. de 15 de Marzo de 1888, una Comisión que estudiase y propusiese un plan para la presentación de un Proyecto de Ley de ferrocarriles Secundarios con destino al servicio público con el ancho de un metro, y que no estuviesen comprendidos en la red de los de servicio general, los cuales, además de otros beneficios, disfrutarían de la garantía del interés anual del cinco por ciento del capital de construcción, que no excediese de 80.000 pesetas por kilómetro durante los veinte primeros años de la explotación. A su tiempo presentó el oportuno Proyecto

de ley que fué aprobado por las Cortes el 30 de Junio de 1890.

La Comisión nombrada cumplió su cometido presentándolo al Ministerio en 9 de Junio de 1893, en cuyo dictámen se proponía la construcción de una red de 4.980 kilómetros con un presupuesto de construcción de 193 millones de pesetas, regulando en un coste excesivamente reducido y mezquino, de 39.000 pesetas, por cada kilómetro, importando, por tanto, el abono de interés por parte del Estado á razón de nueve millones y medio de pesetas en cada uno de los veinte años.

Tratado este asunto por las Cortes en los años 1891 y 1896, ningún acuerdo se tomó, hasta la llegada del Sr. Villanueva al Ministerio de Fomento, el cual, en 19 de Octubre de 1901, presentó á las Cortes un nuevo Proyecto de ferrocarriles Secundarios que se diferenciaba muy poco del patrocinado por el Sr. Navarro Rodrigo, cuyo proyecto fué aprobado por el Congreso el 9 de Abril de 1902, pero sin que llegase á ser Ley.

Más tarde, ó sea el 30 de Julio de 1904, se dictó la que podemos llamar primera Ley de ferrocarriles Secundarios que comprendía dos categorías, una sin subvención directa del Estado, y otra con garantía de interés por el mismo. Para formar el plan de los cinco mil kilómetros, divididos en grupos de 200, de que habían de constar los ferrocarriles con garantía del Estado, se nombró una Comisión técnica presidida por el Ministro de Fomento. Por el artículo 22 de esta

Ley, el Estado garantizaba estos ferrocarriles desde el día de la explotación de todas las líneas del correspondiente grupo que el concesionario se hubiere comprometido á construir, hasta que transcurriesen veinte años, con un interés mínimo anual de cuatro por ciento del capital correspondiente á su construcción, sin incluir el material móvil, siempre que el capital máximo no excediese nunca de 50.000 pesetas por kilómetro, estableciéndose las reglas que habían de servir tanto para el abono del indicado interés, cuando los productos de las líneas no llegasen al cuatro por ciento garantizado, como la forma del reintegro de lo anticipado por el Estado, cuando los productos excediesen del ocho por ciento.

La referida Comisión formó y presentó dos proyectos de ferrocarriles Secundarios que fueron aprobados por Reales decretos de 10 y 31 de Marzo y 2 de Noviembre de 1905, entre los cuales fueron incluidos los siguientes, que afectan principalmente á la provincia de Soria. Uno de San Esteban de Gormaz á Sepúlveda, de 72 kilómetros. Otro de Soria á San Leonardo ó á Quintanar de la Sierra, de 48. Otro de Soria á Calatayud, de 90, y otro de Burgos á San Leonardo ó á Quintanar de la Sierra, de 95. Estos tres últimos ferrocarriles fueron declarados más tarde como uno solo, de Burgos á Calatayud, por Soria, y considerado como estratégico.

No obstante las buenas disposiciones de esta Ley, nadie se acogió á ella, por lo que, y comprendiendo el Estado la necesidad imperiosa de construir ésta clase de ferrocarriles Secundarios, presentó á las Cortes otro

nuevo proyecto que fué Ley en 26 de Marzo de 1908, formándose el Reglamento para su ejecución que fué aprobado por Real decreto del siguiente día. Esta Ley, mucho más amplia que las anteriores, en cuanto á los beneficios de la garantía de interés, dividió también en dos categorías los ferrocarriles Secundarios, según recibieran ó no garantía de interés por el Estado, y consideró como ferrocarriles estratégicos aquellos que, con independencia del servicio que prestasen á otros intereses generales, atendieran directamente á necesidades ó conveniencias de la defensa nacional, siendo unos y otros considerados como de utilidad pública y con los derechos establecidos en su artículo segundo. Las Compañías ó Sociedades que se constituyeran para la construcción ó explotación de estos ferrocarriles, habrían de tener su domicilio en España y estar sometidas á las Leyes españolas.

Por el artículo quince se consideraron ferrocarriles Secundarios, con garantía de interés por el Estado, los comprendidos en el único plan resultante de la reunión de los aprobados en 1905, cuyo plan se publicó como apéndice de esta misma ley y en él se hallan comprendidos los que antes se indican que afectan á esta provincia.

Según el artículo 17, el Estado garantizaba un interés que no podría exceder del 5 por ciento anual del capital correspondiente á la construcción con arreglo al proyecto aprobado por el Gobierno, como base de la concesión, á partir del mes siguiente al de comenzar la explotación de cada sección y por todo el tiempo que

resultase la subasta, dictando, en los artículos siguientes, las reglas precisas para determinar el modo de hacer efectiva la garantía y, en su caso, la devolución al Estado de lo que por tal concepto hubiese pagado cuando los beneficios netos de la explotación excediesen del seis por ciento.

Como se vé, esta nueva Ley concedía muchos mayores beneficios que las anteriores á los ferrocarriles secundarios, pero, sin embargo, pasaron los años y fueron muy pocos los que se acogieron á ella, no construyéndose en España ferrocarriles de ninguna clase, pues de los 5.254 kilómetros de que se componía el plan de los Secundarios, solo 88 se hallaban en construcción cuando habían transcurrido cerca de tres años.

IMPORTANTE PROYECTO DE LEY DEL SEÑOR CALBETÓN.

Comprendiendo el entonces Ministro de Fomento Sr. Calbetón que con la expresada Ley no habían de acudir peticionarios para la construcción de ferrocarriles Secundarios que tan necesarios eran y son en España, presentó á las Cortes otro nuevo Proyecto de Ley en 21 de Octubre de 1910, reformando la anterior, pero dejando vigente el plan antes aprobado, el cual podría ser adicionado á instancia de las Diputaciones ó Ayuntamientos interesados, con aquellas otras líneas

que se considerasen de interés general. Pero lo más importantísimo de este Proyecto, y pudiéramos decir lo más hermoso, por lo verdaderamente práctico, era la disposición de sus artículos 17 y siguientes, según los cuales estos ferrocarriles deberían ser construidos por cuenta del Estado, sacando el Gobierno á subasta la construcción y explotación de las líneas por el orden que el mismo determinase y según lo permitiesen las cantidades consignadas en Presupuestos. El Estado participaría en la construcción de estos ferrocarriles con una cantidad representativa del 85 por ciento como mínimum y el 95 por ciento como máximum del capital necesario para la construcción y establecimiento completo de las líneas, según el resultado de la subasta, la que se verificaría sobre la base del presupuesto del proyecto y pliego de condiciones aprobado por el Gobierno. Los concesionarios serían partícipes por el tanto por ciento restante, pudiendo nombrar el Gobierno un Vocal que formase parte de los Consejos de Administración de estos ferrocarriles. Otorgada la concesión, el Gobierno reembolsaría al concesionario la parte del importe del proyecto según tasación y con arreglo á la participación que aquél tuviera en la construcción, y una vez empezadas las obras, el Gobierno pagaría mensualmente la parte que le correspondiera satisfacer de lo gastado en ellas, según su participación en la misma construcción, comprendiendo en esos gastos los de replanteo, planos, acopios, material fijo y móvil, y, en general, todos los que resultasen de los estados de situación presentados por el concesionario y aprobados

por los Ingenieros oficiales, de conformidad con los precios fijados en los proyectos, á cuyo importe se aumentaría un doce por ciento para gastos de constitución de Sociedades, seguros, dirección y administración. Según el artículo 22, la explotación se haría por cuenta y riesgo de los concesionarios, cualesquiera que fuesen los ingresos, determinándose los gastos anuales de explotación por una fórmula compuesta de dos términos, uno fijo y otro variable, ó de tres términos, uno fijo y dos variables, señalados previamente al anunciarse la subasta por el Ministro de Fomento. Cuando los productos brutos de la línea no cubriesen los gastos de explotación, según la fórmula establecida, la diferencia sería de cuenta de los concesionarios, y si resultaren superiores á los gastos, el exceso sería repartido, el 80 por ciento para el Estado y el 20 por ciento para los concesionarios hasta que los productos netos de las líneas cubriesen el interés y amortización del capital invertido en su construcción y establecimiento. En el caso de que los productos excediesen de esta cantidad, el sobrante que resultase se distribuiría, el 50 por ciento para el Estado y el otro 50 por ciento para los concesionarios. El artículo 23 disponía que cuando los productos fuesen superiores á los gastos, se destinase cierta cantidad á un fondo de reserva hasta obtener un total de dos mil pesetas por kilómetro para atender con ellas á los gastos de renovación y reparación de las líneas y del material móvil.

El artículo 29 concedía á los dueños del proyecto el derecho de tanteo en la subasta, ó á que les fuese satis-

hecho su importe por el concesionario, según tasación oficial, y cuando aquél no ejercitase el derecho de tanteo podrían tomarlo las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos interesados en la construcción de la línea, siempre que mejorasen por lo menos en un 20 por ciento las condiciones propuestas por el adjudicatorio.

El artículo 4.º disponía que los Consejos de Administración de las Compañías concesionarias de los ferrocarriles estratégicos, se compondrían en todo tiempo de ciudadanos españoles con residencia en España.

Por el artículo adicional se disponía que las cantidades que el Estado hubiese de satisfacer por su participación en la construcción de las líneas serían obtenidas por los medios que se considerasen más convenientes, sobre la base de que para este servicio se consignaría en los Presupuestos ordinarios y generales del Estado una anualidad que no podría exceder de diez millones de pesetas, la que podría aumentarse en el caso de que el Estado obtuviera de la explotación de éstas líneas productos líquidos durante cinco años consecutivos, atendiéndose para el aumento de la anualidad al término medio de esos productos en los tres años últimos del quinquenio.

Este magnífico y hermoso proyecto de Ley del señor Calbetón, fué recibido con verdadera ilusión por esta Junta Gestora, y á instancia del Vocal de la misma que suscribe, que era á la vez aunque inmerecidamente, Presidente de la Excm. Diputación Provincial, acordaron ambas entidades felicitar al Ministro de Fomento y al Presidente del Consejo por tan excelente iniciativa

y comunicarlo también á todas las Diputaciones de España, muchas de las cuales contestaron adhiriéndose á dicho acuerdo.

Desgraciadamente, este importantísimo Proyecto del Sr. Calbetón, no llegó á ser Ley, y volvió España á continuar su triste calvario de quedarse sin los anhelados ferrocarriles Secundarios. Pronto hemos de demostrar cumplidamente, pues tal es la principal idea de este sencillo trabajo, que aquel Proyecto es el único capaz de dar vida á tantas zonas de nuestra Patria que, por falta de vias de comunicación en ferrocarriles económicos, se estan muriendo de inanición y no obstante distrutar productos del suelo y del subsuelo, bien capaces de aumentar sus habitantes y su bienestar, les vemos alejarse tristemente de nuestro país en busca del pan y trabajo que aquí les niegan, no la Naturaleza, si no las clases directoras. Pero nos hemos propuesto hacer ante todo la historia que en España han tenido hasta hoy los ferrocarriles Secundarios y vamos á terminarla.

El 22 de Febrero de 1912 se aprobó y dictó otra nueva Ley llamada de ferrocarriles Secundarios y Estratégicos refomando la antes citada del 26 de Marzo de 1908. Sus preceptos generales varían poco de la anterior, teniendo por objeto la reforma, á nuestro juicio, el conceder algunas mayores ventajas á los concesionarios, siendo la más principal la exención del impuesto sobre los billetes de viajeros y los transportes de mercancías durante los diez primeros años de su explotación.

El artículo 17 garantiza á los concesionarios por todo el tiempo de la concesión, que no podrá ser ma-

yor de 99 años, un interés que no exceda del cinco por ciento anual del capital que represente el Presupuesto aprobado con su material móvil y aumento en un 20 por ciento próximamente para imprevistos, seguros de obreros, gastos de constitución de Compañías y escrituras, redacción del proyecto, tasación y confrontación é interés del capital anticipado hasta dar principio á la explotación. En ningún caso garantizará el Estado sin acuerdo de las Cortes, interés del 5 por ciento á las líneas cuyos presupuestos excedan de 250.000 pesetas por kilómetro, á menos que el peticionario renuncie al exceso de garantía sobre la indicada cifra. También se concede á las Compañías el afectar á las obligaciones que emitan, el interés de garantía del cinco por ciento cuando las líneas estén abiertas á la explotación.

Si durante tres años consecutivos, el producto líquido de la explotación excediese del seis por ciento, deberá el concesionario reintegrar al Estado del importe de las cantidades recibidas en garantía del interés, mediante la entrega de la tercera parte del exceso que obtenga, á partir del cuarto año en que se haga la liquidación con beneficio neto superior al seis por ciento, fijando las mismas reglas de la Ley anterior para poder conocer los gastos y beneficios de la explotación de la línea. Si durante diez años después de principiada la explotación de la línea, el Estado continúa satisfaciendo toda ó parte de la garantía de interés, podrá el Gobierno nombrar un Delegado que intervenga en la dirección y explotación, el que cesará

cuando los productos produzcan al menos el cinco por ciento durante tres años.

El Consejo de Administración de las Compañías concesionarias de ferrocarriles estratégicos, se compondrá en todo tiempo de ciudadanos españoles, con residencia en España.

El 12 de Agosto del mismo año 1912, fué aprobado el Reglamento provisional para la aplicación de la ley antes citada de 22 de Febrero del propio año que es el que actualmente rige como vigente.

Esta novísima Ley que, como se vé, se inspiraba como las anteriores, en los mismos deseos del Gobierno, que eran y son los que el país viene exteriorizando de que se construya una importante red de ferrocarriles Secundarios no ha dado tampoco los resultados apetecidos, no obstante haber aumentado la garantía de subvención, pues aunque han sido varios los estudios de Proyectos que se han presentado para su aprobación, apenas si han llegado al período de subasta y ejecución cuatro ó cinco pequeñas líneas, que son desde luego interesantes, pero no suficientes á demostrar que ni en breve ni en lejano plazo se construirán la mayoría de las que comprende el plan aprobado de los ferrocarriles Secundarios, lo que nos induce, nó solo á pensar si no á afirmar que se hace precisa una reforma radical de la Ley en lo que afecta principalmente al modo y manera de subvencionarlos, para que se vean cumplidos los anhelos de todos los españoles.

Hemos hecho ligeramente, como nos proponíamos, la historia que solo podemos llamar legislativa, que han

seguido en nuestro país los ferrocarriles Secundarios, según la cual nos encontramos, después de más de medio siglo, con que no se ha construído apenas ninguno de ésta clase.

**CAUSAS DE NO HABERSE CONSTRUI-
DO ESTOS FERROCARRILES, Y MEDIOS
DE REALIZARLO EN BREVE PLAZO.**

Buscando las causas y motivos de la no construcción de éstas líneas, creemos hallarlas en la forma en que el Estado ofrece las garantías de subvención, las que á pesar de otorgar un cinco por ciento de interés anual á los capitales que en ellas se empleen, el público no parece dispuesto á aceptarlas, sea por falta de confianza en entregar su capital en manos de Sociedades anónimas, sea por no tener la necesaria seguridad de que el capital desembolsado llegue á disfrutar ese mismo interés del cinco por ciento anual, prefiriendo á ello la mayor tranquilidad y seguridad que ofrece el papel de la Deuda del Estado, aunque con menos interés. Y siendo esto una gran verdad, como á nuestro juicio lo es, entendemos que está en la mano del Gobierno el resolver muy pronto este problema, consiguiendo la construcción del plan completo de los cinco mil kilómetros de ferrocarriles Secundarios con más sencillez, con menores dispendios y con mayores beneficios para el Estado y para los capitales y contratistas de obras españoles que los que

se otorgan y conceden por virtud de las leyes vigentes en la materia.

Nos explicaremos: en España todos los ferrocarriles de vía normal que se han construido, lo han sido, en su inmensa mayoría, en virtud de disfrutar de una subvención directa del Estado, que puede muy bien calcularse en un 30 á 40 por ciento del importe del presupuesto oficialmente aprobado. Estas subvenciones han sido seguramente el incentivo mayor para encontrar peccionarios y concesionarios, que han visto que el Estado, cuando la ejecución se realiza, que es por regla común cuando más se precisa el capital efectivo, ha venido á pagarles una buena parte de la obra, y ya comenzada ésta, y con bienes y derechos á la vista, ha podido emitir obligaciones y completar la línea hasta ponerla en explotación. Además, éstas líneas, eran y son las más principales de España, ya para unir importantes poblaciones, ya para cruzar las más ricas comarcas, con un derecho de elección de lo mejor sobre la peor y, por lo tanto, con mayores seguridades de éxito en las probables utilidades del negocio. Es decir, que para construir las líneas más importantes y ricas de España, el Estado otorgó graciosamente y con toda liberalidad, una infinidad de millones de pesetas (unos 650 millones) sin imponer la obligación de devolverlos, fuesen las que fuesen las utilidades, y en cambio después, ahora, para los ferrocarriles Secundarios, que necesitan mucha mayor protección que aquéllas, por que hay que buscar, crear y desarrollar su riqueza, y ser siempre, ó muchas veces, tributarios de las líneas generales, se les concede única-

mento la garantía de un interés, pero á condición de que si produce el negocio pérdidas mayores de ese interés, deberán sufrirla los concesionarios y, en cambio, cuando excedan las utilidades de aquél interés, se le reintegre al Estado el importe de lo que por tal concepto hubiese satisfecho.

Convencidos como estamos de que por unas y otras causas no se construyen ferrocarriles en España, con gravísimo perjuicio de los intereses públicos y privados, y de la imprescindible necesidad que tenemos de que se lleve á ejecución pronta y rápida el plan aprobado de los cinco mil kilómetros de los Secundarios y estratégicos, es preciso que el Estado se decida de una vez á construirlos por su cuenta, lo cual no será una novedad en Europa, sino todo lo contrario, ya que todos los países cuentan con una vasta red propia de ferrocarriles del Estado, como sucede en Alemania, Bélgica é Italia, donde les pertenecen la mayoría de las líneas, y también los demás Estados poseen un gran número de ferrocarriles, siendo una excepción España, en donde el Estado solo posee 116 kilómetros de los de vía normal y 19 de Secundarios, y aún éstos, por haberse declarado la caducidad de las respectivas concesiones.

Alguien creerá que el Estado español no puede tomar á su cargo tan costosa empresa por lo recargados que ya están los presupuestos de gastos, pero nosotros entendemos que esta empresa, no solo no ha de traer mayores cargas, si no grandes beneficios en varios conceptos al Erario público, y vamos á demostrarlo.

Los ferrocarriles de vía de un metro que se han construido en España, han tenido un coste sumamente variable, pues mientras los unos han costado solamente á razón de unas 50.000 pesetas por kilómetro, otros han costado doscientas mil, habiéndolos de 70.000 75.000, 90.000, 100.000, 120.000, 150.000, etc., según los diferentes perfiles y obras de fábrica, y muy especialmente según la mejor ó peor administración que han tenido sus Directores, y la manera y forma en que se han obtenido los capitales, por medio de acciones y obligaciones, emitidas muchas veces con largos beneficios y excesiva baja sobre la par. Sobre estas consideraciones, y con los datos que tenemos sobre el coste de otros ferrocarriles en España, bien podemos fijar como precio de cada kilómetro á construir de los ferrocarriles Secundarios incluidos en el plan de los cinco mil kilómetros aprobado, el de 125.000 pesetas, que multiplicados por los cinco mil, hacen una suma total de 625.000.000 de pesetas, ó sea el capital que el Estado español precisaría disponer para construir por su cuenta este plan de ferrocarriles Secundarios. Suponiendo que para obtener esta suma se decidiese el Estado á emitir un empréstito en papel de la Deuda interior perpétua al 4 por ciento anual, con derecho á su amortización á la par, cuyo papel tendría la garantía especial de estos ferrocarriles y sus productos, y se impondría como pago forzoso para las obras de construcción y material móvil de estos ferrocarriles al tipo del 90 por ciento, precisaría una emisión de 700 millones de pesetas, las que solo le obligarían á consignar

en cada uno de sus respectivos presupuestos generales la cantidad máxima de 28 millones de pesetas, los que se irían disminuyendo después, por virtud de los productos que indefectiblemente habrían de producir estos ferrocarriles, incluso para poder llegar á una proporcional amortización del capital de los 700 millones de pesetas, como veremos después.

Cierto es que los presupuestos de la mayoría de los Proyectos que se han presentado, de los ferrocarriles Secundarios incluídos en el plan aprobado de los mismos, excederán del tipo que fijamos de 125.000 pesetas por kilómetro, pero no es para nadie un secreto que para ello se ha tenido presente la forma en que se principian y desarrollan la constitución de las Sociedades que aspiran á la concesión y construcción de estas líneas, en las que se precisa dejar un margen enormemente exagerado para los diversos agentes, muñidores y Bancos emisores, lo que bien puede evaluarse, sin pecar de exagerado, en un 40 por ciento del total de los respectivos presupuestos, todo lo cual viene á recargar atrozmente los gastos de primer establecimiento. Esto, que bien puede denominarse agiotage, se evitaría seguramente, tomando el Estado á su cargo la construcción de este plan de ferrocarriles Secundarios; pues examinando detenidamente los nuevos proyectos que se presenten, se vería cómo, por término medio, su coste por kilómetro no excedería de 125.000 pesetas, y cómo con estos precios concurrirían á las subastas de construcciones multitud de casas españolas, sin necesidad de acudir para nada á los Bancos ni capitales extranjeros, que

han sido, son y serán siempre, mientras el Estado no acepte nuestra idea, los que se han llevado y se llevarán en nuestros negocios ferroviarios, por lo menos mil pesetas en acciones y obligaciones por cada quinientas que en efectivo han aportado y aporten. Por este aumento de capital, ha venido muchas veces la baja de esos valores, porque los negocios no podían producir el interés doble que se precisaba y con que contaban, los que, posteriormente y de mejor buena fé que los primeros, recibían ese papel, y de aquí que cada vez haya habido necesidad de recargar más y más los presupuestos en los proyectos para ofrecer mayores garantías, sin embargo de lo cual, y aun á pesar de asegurar el Estado un cinco por ciento al capital á emplear en estas líneas, resulta hoy difícil, si no imposible, el encontrar el dinero que se precisa.

Si al contratista se le asegura el pago de sus obras mensualmente, en un papel del Estado que pueda negociarlo en el día, ya veremos como llueven los postores españoles, y que pocos extranjeros se atreven á competir con ellos, y al menos tendremos la seguridad de deterrar á esos agentes, que, parapetados detrás de la sombra de un llamado Sindicato ó grupo de Banqueros, que casi nunca existe, sólo buscan el agiotage para enriquecerse á costa de algunos incautos de su país, y en perjuicio de los intereses y del crédito de España. Así se harán seguramente los tan anhelados ferrocarriles Secundarios, así alcanzarán trabajo y algunos beneficios los industriales de España, así se hará la construcción en su justo valor, y así conseguirá el Estado, al mismo tiempo

que desarrollar la riqueza pública, obtener los naturales y legítimos beneficios del capital empleado.

Veamos ahora los productos y gastos que en el año último de 1913 han tenido los ferrocarriles llamados de vía estrecha en España, y por ellos podremos comprender lo que producirán y gastarán los del plan de 5.000 kilómetros Secundarios y estratégicos.

Se explotan en España 2.967 kilómetros de ferrocarril de vía estrecha, los cuales han tenido en el año último un producto total de pesetas 39.486.364'83, lo que resulta con un término medio por kilómetro de pesetas 13.308'51. En contra, han tenido, como gastos, un total de pesetas 23.856.066'59, lo que dá un término medio de 8.040'46 pesetas por kilómetro. De ello resulta un coeficiente, entre los gastos y los ingresos, del 61 por 100, ó sean pesetas 5.268'05 de beneficio por cada kilómetro de explotación.

Debe tenerse como dato de la mayor importancia, que la generalidad de estas Empresas tienen emitidas cantidades importantes en obligaciones, y que el importe de los cupones que se pagan como interés anual de las mismas, están incluidos como gastos que en nada afectan á la explotación, y sí solo al capital de primer establecimiento, por lo que bien puede y debe aumentarse como beneficio, á los efectos que nos estamos ocupando, por lo menos unas mil pesetas por kilómetro, en cuya virtud tendremos un producto de beneficio líquido de pesetas 6.268'05 por kilómetro. Y lo hacemos y consideramos así, por que si el Estado acordase la construcción del plan de ferrocarriles Secundarios por su

cuenta, para nada se debería incluir como gastos el interés de unas obligaciones que no existirían.

Se vé, pues, con estos datos, ciertos y verídicos, por haberlos tomado de todas y cada una de las Empresas que explotan los ferrocarriles de vía estrecha en España, que, dando por supuesto, por que así honradamente lo entendemos, que el coste del plan de los cinco mil kilómetros de los ferrocarriles Secundarios y estratégicos no había de exceder de ciento veinticinco mil pesetas por kilómetro, que con los beneficios netos de su explotación, aún descontando el veinte por ciento que de ellos correspondiera al contratista concesionario, había suficiente para cubrir el interés del cuatro por ciento de la Deuda creada para construcción de los mismos, más un sobrante de más de doscientas pesetas por kilómetro que podría aplicarse á su amortización.

Cierto es que tales beneficios no podrían alcanzarse si no después de un plazo de ocho á diez años de explotación; pero también es verdad que el desembolso del capital se haría paulatinamente y sin devengar interés hasta la entrega en pago de obras ejecutadas, y también hay que reconocer que los beneficios que hoy obtienen las Empresas concesionarias de los ferrocarriles de vía estrecha en España, no han llegado todavía á alcanzar, ni con mucho, el grado de tráfico y prosperidad que lógicamente hay que suponerles cuando la riqueza pública se desarrolle en nuestro país en la medida necesaria, á lo que ha de contribuir poderosamente la ejecución del plan de los que nos venimos ocupando, hermanados con

los planes de obras hidráulicas para riegos, y los de carreteras y caminos vecinales.

Si á los expresados productos se añade el bien importante del impuesto del Tesoro sobre los billetes de viajeros y de mercancías, del 25 y 5 por ciento respectivamente, con los demás impuestos de timbre, engrases y luces, sueldos de empleados, etc. etc., que le fijamos en un diez por ciento de los productos brutos, aunque en realidad excede en mucho, tendremos que el Estado, sin sacrificio de ninguna clase, habrá conseguido construir estos cinco mil kilómetros, de los que ha de obtener buenos beneficios, sin entregarlos en manos extrañas y menos extranjeras.

Para demostrar que esto del beneficio del diez por ciento es tan exacto como todo lo que afirmamos, basta solo decir que en el año último de 1913, el Estado ha percibido ó recaudado, sin gasto alguno, la suma de pesetas 28.700.000 por el impuesto sobre los billetes de viajeros y mercancías, y como el total de lo recaudado por todas las Empresas ferroviarias de España asciende á pesetas 403.654.762'33, resulta ser el 7'11 por ciento y, no es mucho, si no muy poco, el que, por las demás cargas é impuestos, hagamos ascender al diez por ciento el beneficio neto para el Tesoro.

Si, pues, suponemos que los 5.000 kilómetros de ferrocarriles á construir, obtendrán el tipo medio de pesetas 13.308'51 por año y kilómetro de producto bruto, corresponderá al Tesoro un beneficio líquido por este concepto de pesetas 1.330'85, que multiplicadas por cinco mil, hacen un total de pesetas 6.654.250, que

pueden y deben también servir para la amortización del capital emitido, ó sean los setecientos millones de Deuda interior que, en su caso, se crease.

CONCLUSIONES

De los hechos y antecedentes que hemos expuesto, se deduce bien claramente que, á pesar de reconocerse por todos la imprescindible necesidad de construir en España los cinco mil kilómetros de ferrocarriles Secundarios y estratégicos del plan aprobado, y de las buenas disposiciones de todos los Gobiernos, es lo cierto que las leyes de protección que hasta la fecha se han dictado con tan plausible fin, no han tenido ningún efecto positivo, por lo cual se hace preciso el dictar otras más prácticas, siendo, á nuestro juicio, la mejor, la ya expuesta de que el Estado acuerde se construyan por su cuenta. Para esto entendemos que el mejor proyecto es sin género de duda, el que presentó á las Cortes el ex Ministro de Fomento Sr. Calbetón, del cual nos hemos ocupado, aunque en ligero extracto, por que es un sistema mixto que permite al Estado intervenir directamente en la construcción y explotación de estos ferrocarriles, sin peligro alguno de sufrir pérdidas en la explotación, sin perder su carácter de propietario de los mismos y disfrutar de la mayor parte de los benefi-

cios que produzcan. Con la contrata por medio de subasta, se aleja también todo temor de que estos ferrocarriles resulten excesivamente caros, pues aun suponiendo que los presupuestos aprobados sean altos, ya se encargarán las personas ó entidades que en natural competencia acudan á ellas, de estudiar y afinar los precios, pues sabiendo que han de percibir mensualmente el importe de las obras, necesitan poco capital relativamente, y pueden ver su mayor y mejor utilidad en la parte de beneficios que como concesionarios ha de corresponderles durante el plazo de la concesión, y para que éstos sean mayores, pondrán su mayor cuidado y esmero en el desarrollo de las fuentes de riqueza de la zona que atravesase el ferrocarril, logrando con ello á la vez el aumento de la riqueza pública, y, en todos los casos, el de los fondos del Tesoro.

Conviértase, pues, en Ley el referido Proyecto del Sr. Calbetón, tal como está redactado, ó con las reformas que se consideren precisas, sin afectar á su esencia; requiérase á los concesionarios que estén ya reconocidos como tales sobre los proyectos aprobados de los comprendidos en el plan de los ferrocarriles Secundarios y estratégicos, para que en el plazo que se fije manifiesten si se acogen á la vigente Ley sobre los mismos, ó aceptan la nueva, conservando en todos los casos sus derechos de tanteo para la subasta, y los de percibir el valor de los estudios, y en su vista procédase á la emisión de la Deuda precisa para la construcción de los comprendidos en el plan, y anúnciese la subasta para su ejecución por el orden en que los respectivos

proyectos hayan sido presentados y aprobados por el Gobierno.

Estas son, en resumen, las conclusiones que se permite someter la Junta Gestora de ferrocarriles de la provincia de Soria ante el Gobierno español y á la Junta de Iniciativas, como único medio, á su juicio, de llevar á rápida ejecución el mencionado plan de ferrocarriles Secundarios y estratégicos, que tan preciso se considera para el desarrollo y prosperidad de nuestra patria. »

Con esto doy por terminado el trabajo que os dignasteis encargarme, siendo mi único deseo el que satisfaga el vuestro, y, en otro caso, el que con vuestra benevolencia sepais dispensarme el no haber sabido ni podido interpretarlo mejor.

Soria 14 de Octubre de 1914.

JOAQUÍN IGLESIAS.

