

COMISION BURGALESA  
DE INICIATIVAS FERROVIARIAS

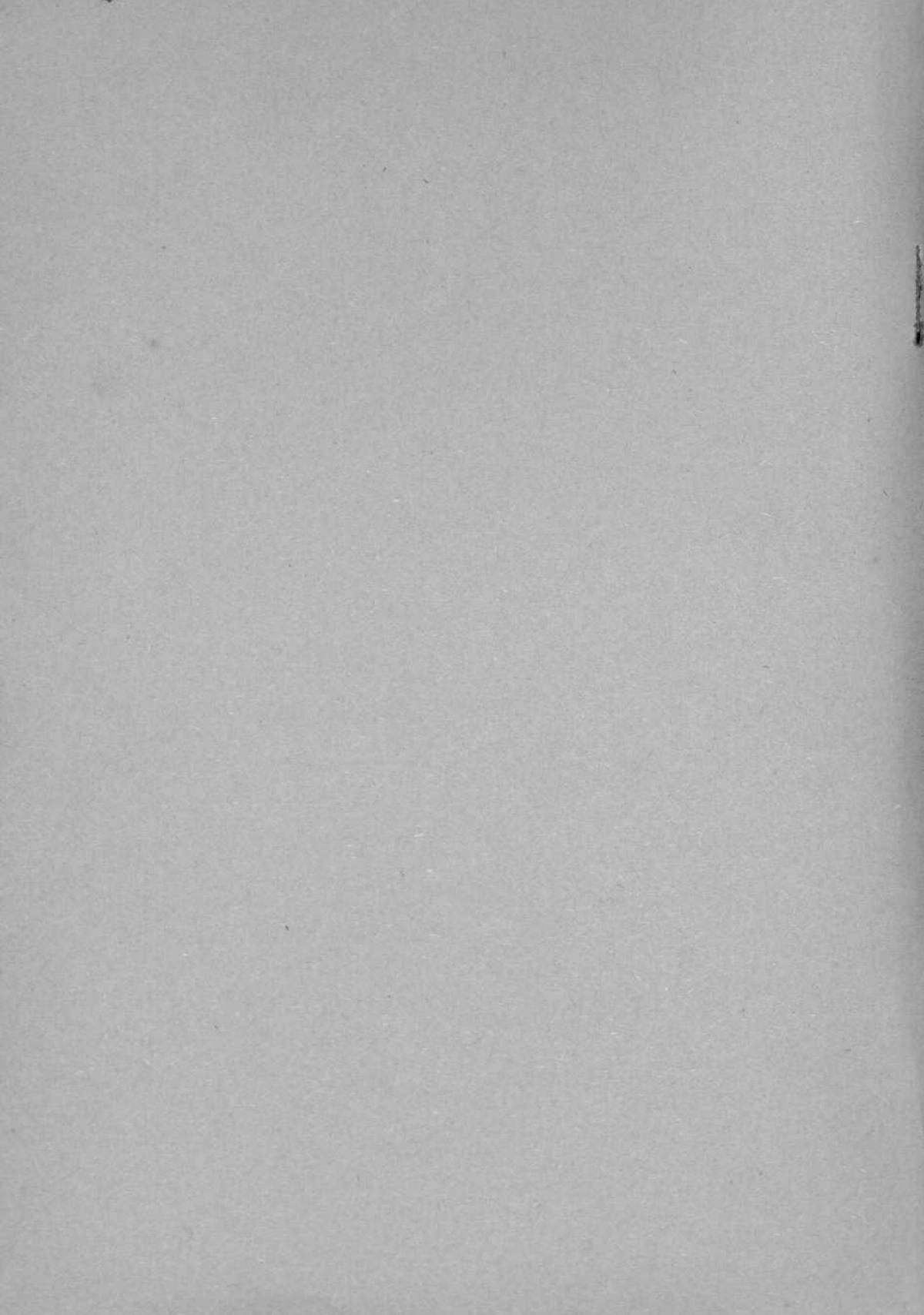
\*

# La construcción de los ferrocarriles en España

Conferencia pronunciada el 27 de  
junio de 1935, en el Centro Agra-  
rio de Madrid, por DON PEDRO  
REDONDO, Secretario general  
del Partido y ex-Director general de  
ferrocarriles

BURGOS

1935



DG  
50 € (com)

# La construcción de los ferrocarriles en España

Conferencia pronunciada el 27 de junio de 1935, en el Centro Agrario de Madrid, por DON PEDRO REDONDO, Secretario general del Partido y ex-Director general de ferrocarriles



+ 654510  
C.

# La construcción de los ferrocarriles en España

Confidencia pronunciada el 27 de  
junio de 1932 en el Centro Agrar-  
no de Madrid por DON PEDRO  
PEDRO, Secretario general del  
Partido y ex-Director general de  
ferrocarriles.





La Comisión de Iniciativas honra su larga vida publicando la conferencia que, con el título *La construcción de los ferrocarriles en España*, pronunció el ex-Director general de ferrocarriles e ilustre Abogado del Estado, D. Pedro Redondo, en el Centro Agrario de Madrid, el día 27 de junio de 1935.

Lo hace en momentos en que la opinión está de nuevo sobreexcitada ante las noticias referentes a una posible actuación del Gobierno de la Nación en orden a la suspensión de la construcción de ferrocarriles, solicitada por el capital privado invertido en la raquítica y desmedrada red de los ferrocarriles españoles, y para el cual el millar de millones gastados en esta obra, el fortalecimiento de la unidad política y económica de la Nación, la necesidad de poner en explotación regiones enormes desprovistas de ferrocarriles, la articulación de la red, la economía de los transportes y la satisfacción del intenso y constante clamor ciudadano nada significan ni representan.

Responsabilidad grande para los Gobiernos que se han sucedido supone la persistencia de disposiciones, de dudosa legalidad, gracias a las cuales subsisten organismos que mediatizan las resoluciones de la Administración pública y sirven de parapeto para que el interés privado se lance a una continua intriga en pro de la desatinada resolución ya indicada, agravándose el hecho por hacer dichos intereses la campaña a nombre de la red ferroviaria, en la cual sus capitales son minoría en relación con el aportado por el Estado a los ferrocarriles, quien no ha sabido resguardar debidamente el interés público.

Testigo de especial excepción, el Sr. Redondo, al desempeñar la Dirección general de ferrocarriles, ha podido apreciar la continua e intensa presión de los intereses creados en el Ministerio, opinión de calidad que pesará en el ánimo de los futuros gobernantes, los cuales deben comprender es condición indispensable para regentar el Departamento, poseer sólida preparación técnica, concepto definido de los problemas vivos, austeridad y carácter para poder substraerse a los embates de las actuales empresas de ferrocarriles que, sin escrúpulo

patrio alguno, procuran establecer confusionismo entre los intereses públicos y privados, a fin de conseguir sus miras particularistas. El señor Redondo alude a estas intrigas y emite la opinión de cuan vituperable será el gobernante que vista su actuación de «lobo con piel de oveja».

La Historia juzgará duramente este período de política ferroviaria, vacilante, ineficaz y contrario al interés público. De su juicio inapelable se salvarán algunos gobernantes que, como el Sr. Redondo, pusieron toda su voluntad y esfuerzo en pro de los intereses de la Nación, logrando, dentro del limitado marco de las facultades de la Dirección, mantener enhiesto el interés general sobre los particularismos de Compañía.

Burgos 18 de septiembre de 1935.

**Por la Comisión burgalesa de Iniciativas ferroviarias:**

EL PRESIDENTE,

*Manuel Ruera*

EL INGENIERO SECRETARIO,

*Eladio Martínez Mata*

## Importancia del problema ferroviario

En el ciclo de conferencias organizadas por el Partido Agrario Español, me corresponde, en el día de hoy, proponer una, teniendo por ello el honor de ocupar esta tribuna. Habéis tenido la fortuna, los concurrentes a estas conferencias, de escuchar asuntos interesantes para la vida nacional, expuestos con extraordinaria elocuencia. Pálido como si en los días anteriores para hacer una disertación brillante, he querido por lo menos ofrecer a vuestra consideración uno de los asuntos más importantes para la economía nacional. Me refiero al problema ferroviario en general y especialmente a la situación en que se encuentra el plan de construcción de ferrocarriles en el que el Estado lleva realizados cuantiosos sacrificios económicos, pero la mira puesta en un desenvolvimiento lineal, propio para la economía nacional, pero

# La construcción de los ferrocarriles en España

variaciones, de incertidumbre, como consecuencia de campañas de injurias y gendres, y de algunos terroristas de los más caracterizados, que por de interés general, en peligro para la vida normal de los ferrocarriles actualizarse en exposición.

## Propaganda en contra de la construcción

de ferrocarriles.—El deber de los

ciudadanos

Señores: Muchas estimación cronológica, si que los intereses de ferrocarriles actualmente existentes, el problema que la nueva construcción de ferrocarriles, a de alguno de ellos de particular, cual era en adelante en la vida de nuestra explotación, desmantelada que se ha de propaganda pensando de volver esta población. Esto es verdad, y en lo sucesivo, al defender estos intereses, privados, que son en realidad, cuando pueden tener una representación en la economía pública, de todos los que con el deber por el que se debe a la propia actividad de esta industria, incluso en otros y particular el carácter de los intereses, responsables de empresas, cuando se refieren a la industria, de momento a la construcción de aque-



## Importancia del problema ferroviario

En el ciclo de conferencias organizadas por el Partido Agrario Español, me corresponde, en el día de hoy, pronunciar una, teniendo por ello el honor de ocupar esta tribuna. Habéis tenido la fortuna, los concurrentes a otras conferencias, de escuchar asuntos interesantes para la vida nacional, expuestos con extraordinaria elocuencia. Faltándome a mí las dotes oratorias para hacer una disertación brillante, he querido por lo menos ofrecer a vuestra consideración uno de los asuntos más importantes para la economía nacional. Me refiero al problema ferroviario en general y especialmente a la situación en que se encuentra el plan de construcción de ferrocarriles en el que el Estado lleva realizados cuantiosos sacrificios económicos, con la mira puesta en un desenvolvimiento insospechado para la economía nacional, pero cuyo plan de ejecución, en vez de ser algo definitivo sobre lo que no cupiera discutir sino realizar, y realizar en breve plazo, es objeto de vacilaciones, de incertidumbres, como consecuencia de campañas desinteresadas y generosas en unos; en otros, movidos por intereses de empresas, que quieren ver en la construcción de algunos ferrocarriles de los más caracterizados, como de interés general, un peligro para la vida normal de los ferrocarriles actualmente en explotación.

## Propaganda en contra de la construcción de ferrocarriles.— El deber de los hom- bres públicos

Señores: Muchos encuentran censurable el que las empresas de ferrocarriles actualmente existentes, si consideran que la nueva construcción de ferrocarriles, o de alguno de ellos en particular, ocasiona un quebranto en la vida de aquella explotación, desenvuelvan una actividad de propaganda poniendo de relieve estos perjuicios. Esto es legítimo y es honesto; al defender estos intereses privados, que por su volumen, incluso pueden tener una repercusión en la economía pública, no hacen otra cosa que cumplir con el deber que tienen como representantes de esos intereses; incluso es lícito y permitido el que estos representantes de los intereses respetables de empresas, extiendan el campo de su defensa, no sólo a la demostración de aque-

llo de que están convencidos, aunque sufran un error de apreciación, sino aun de lo que no están convencidas. En este sentido, cuando constantemente leemos en los escritos inspirados por las Compañías de ferrocarriles que algunos de los ferrocarriles, los que pueden luchar con éxito decidido con las redes actuales, constituyen un desastroso negocio para el Estado y que no proporcionan ninguna utilidad a la economía del país, nos parece explicable, en su posición, el que un error de este calibre pretendan infiltrarle en el espíritu público.

Ahora bien, a los que manejan los intereses públicos, a éstos sí que hay que pedirles que tengan extrema discreción, y que no se inspiren más que en aquellos intereses, manteniéndose alejados de todo interés privado, porque si no lo hacen, su papel será el del lobo vestido con la piel de oveja, y nada hay más censurable que la hipocresía interesada. Los hombres públicos, y principalmente los que tienen que dar orientación en esta política ferroviaria, están en el deber inexcusable de recoger todas las fuentes de información, pero procurando aquilatar el valor. Deben de tener, por otra parte, en cuenta, que hoy es muy difícil, si no imposible, mantener el secreto de una intención. Se averiguan enseguida las relaciones y los contactos que se tienen con los interesados en la ejecución o no ejecución de un ferrocarril y circulan las noticias produciendo el descrédito de aquellos que, con miras bastardas, toman una iniciativa no inspirada en los intereses generales que se les han encomendado.

### Estudios sobre ferrocarriles: Sus clases

En relación con este examen de las ventajas e inconvenientes de continuar la construcción de ferrocarriles comprendidos en el plan, y en particular de alguno de ellos, es muy conveniente llamar la atención sobre el hecho de que, desgraciadamente, hay pocos estudios hechos con desinterés y que ofrezcan por ello una garantía de imparcialidad. Preciso es reconocer que casi toda la literatura que se ha publicado sobre esta materia está inspirada por las empresas ferroviarias. Han desenvuelto éstas una actividad extraordinaria en la publicación de folletos, conferencias de sus empleados, y en la continua redacción de notas para el sector de la prensa que la acoge con simpatía. Ello constituye un nuevo motivo para que los que tienen sus intereses invertidos en valores ferroviarios, tengan gratitud para los que llevan la dirección de las empresas ferroviarias; pero es preciso, por esta tendencia particular, examinar sus informaciones con detenimiento y con cautela. Aparte de estos trabajos o estudios, inspirados por las empresas, existen los de carácter oficial y los de economistas y aficionados

a estos asuntos. No son muchos los trabajos de carácter oficial. Puedo decir que al ocupar la Dirección general de ferrocarriles me encontré con la sorpresa de que habiendo personal técnico inteligente y laborioso que cumplía sus deberes como funcionarios, sin embargo no se sacaba de él el partido necesario para la realización de estudios de información general, y así, por ejemplo, en lo relativo a la construcción de ferrocarriles, se ignoraba la situación de cada ferrocarril, presupuesto de las obras, lo gastado, lo que estaba por gastar, tanto por ciento de obra ejecutada, duración de las obras, finalidad del ferrocarril, deterioro de las obras por su retraso, en una palabra, una historia de cada uno de los ferrocarriles en construcción. Para llenar este vacío se ordenó a las Jefaturas de Estudios y Construcción de ferrocarriles que hicieran unas memorias, como lo llevaron a efecto, constituyendo trabajos que, por haber cesado en la Dirección, no pude ordenar su publicación, pero que debe hacerse por constituir un elemento informativo de importancia.

### Desorientación en la política ferroviaria

En todos los países existen planteados y en estudio aspectos interesantes en relación con los ferrocarriles. Por ejemplo, el inusitado desenvolvimiento del transporte por carretera y la lucha que sostienen estos transportes con el ferrocarril, crea una situación que preocupa a todos los Gobiernos y toman distintas medidas encaminadas a coordinar ambos transportes con la mira puesta en el interés de la economía nacional, pero en nuestro país, desgraciadamente, están sin resolver las cuestiones más importantes en cada uno de los aspectos de la política ferroviaria. Así, en orden a la concesión de ferrocarriles, nos encontramos, de un lado con la Ley de 1877, inspirada en el régimen de concesión, es decir, de propiedad, a favor de empresas privadas, siquiera sea especial y revertible al Estado, y de otro, el Estatuto ferroviario de 1924, basado en el consorcio del Estado con las empresas, disposición esta última que se discute su vigencia, dando lugar a que esté sin resolver nada menos que el régimen jurídico de los ferrocarriles. En orden a la explotación existen cuestiones interesantísimas, no ya resueltas, alguna, ni siquiera sobre el tapete, como sucede con el régimen administrativo de las empresas ferroviarias, hoy de autonomía en el orden administrativo, siendo así que el Estado tiene aportado a todas las Compañías cantidades que exceden al de las mismas Compañías, y en algún ferrocarril, como sucede en el del Oeste de España, único en el que interviene en su administración por medio de Consejeros nombrados por el Estado, se da el caso de que

el capital aportado por el Estado es de unos 300 millones de pesetas, diez veces mayor que el de los particulares, y, sin embargo, en el Consejo de Administración tienen siete consejeros los accionistas particulares y el Estado solamente tres.

Sobre este régimen administrativo y de intervención hicieron, siendo yo Director de Ferrocarriles, Memorias muy interesantes las Comisarías de Ferrocarriles y que sería de interés que se publicaran, por aportar datos poco conocidos, y algunas, como la Memoria de la Comisaría del Oeste, al extraordinario interés, se suma la aportación de algunas noticias, que producen asombro, de que ciertas cosas puedan subsistir en quebranto de los intereses del Estado.

Está sin resolver, asimismo, el problema, que no negamos que que es difícil, relativo a la supresión o sustitución de los pasos a nivel. No existe ningún estudio serio relativo al régimen de administración que deberá emplearse en los ferrocarriles que está construyendo el Estado cuando se terminen y se pongan en explotación. En orden al tráfico surgen asuntos verdaderamente graves (que solamente he de enunciar) pero que están sin solucionar. Esto sucede con el problema de las tarifas, con el de la competencia al ferrocarril de los transportes por carretera y el importantísimo de la Sindicación de los ferrocarriles. <sup>(1)</sup>

Por último, en orden a la construcción de ferrocarriles, el Estado tiene un número crecido de ferrocarriles en construcción. ¿Qué hace con ellos? ¿Les termina? ¿Les suspende? ¿Les abandona? ¿Mantiene o acelera el ritmo actual de construcción? Este problema de la construcción de los ferrocarriles es el que motiva esta conferencia.

### Historia de la construcción de los ferrocarriles

La Ley de 23 de noviembre de 1877 aprobó el plan de ferrocarriles de interés general. No todos los ferrocarriles comprendidos en aquel plan, que era muy extenso, han sido construídos; algunos de los comprendidos en esta Ley no se ha considerado conveniente su construcción y otros han sido incluídos en planes posteriores.

Las Leyes de 25 de diciembre de 1912 y 19 de julio de 1914 se dictaron con el fin de fomentar la construcción de ferrocarriles que completasen la red de ferrocarriles existentes de interés general, y de ahí el que esas leyes se llamen de ferrocarriles complementarios. Por

(1) Sobre la fusión de ferrocarriles, siendo el Sr. Cid Ministro de Obras Públicas, se inició una política saludable aprobando la Sindicación de los ferrocarriles Norte, M. Z. y A. y Central de Aragón.

último, se dictó la Ley de 23 de agosto de 1912, referente a ferrocarriles secundarios y estratégicos, cuyas características eran la de ser de vía estrecha y de interés local.

La diferencia entre la ley fundamental de 1877 y las leyes sucesivas que se han citado consiste, principalmente, en que con arreglo a la primera era necesario una ley para la inclusión o desglose en el plan de dicha ley, mientras que, con arreglo a las otras leyes, bastaba para la concesión un Decreto, acordado en Consejo de Ministros. Esta diferencia fundamental motivó el que algunas regiones interesadas en la construcción, al amparo de la ley de ferrocarriles secundarios, solicitaran la concesión de ferrocarriles que pasaron más tarde a ser de interés general. Tal ha sucedido con el ferrocarril de Huelva-Ayamonte y el de Caminreal-Zaragoza, este último hoy de carácter internacional y el primero en vía también de serlo.

Como consecuencia de nuevos estudios en el orden técnico y económico, y asimismo por presión constante de las regiones y zonas interesadas en que se construyan cruzando por ellas ferrocarriles, el plan primitivo sufrió modificaciones y asimismo hubo necesidad de hacer adaptaciones, retoques, cambios de proyectos y de orientaciones, produciendo todo ello un verdadero caos y confusión por falta, mejor dicho, por abandono, de un orden y de un plan. Para evitar esto, se ordenó a la Sección de Planes y Proyectos del Consejo Superior de Ferrocarriles, un anteproyecto del plan de ferrocarriles a construir por el Estado, anteproyecto que sirvió de base a la Dictadura para formar su plan de ferrocarriles de urgente construcción.

### La Dictadura y la construcción de ferrocarriles

Fué durante la Dictadura, no es necesario decirlo, la época del mayor apogeo en orden a la construcción de obras públicas. Todas ellas, pero principalmente las de transportes y comunicaciones recibieron un fuerte impulso. En orden a la construcción de ferrocarriles la Dictadura, tomando como base, según os decía antes, el anteproyecto que obraba en el Consejo Superior de Ferrocarriles, elaboró el que se llamó «Plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción», que se aprobó por Real decreto-ley de 5 de marzo de 1926. Es curioso recordar que el acuerdo aprobando este plan se tomó en el tren y con ocasión de un viaje que hicieron los Ministros al Escorial, lo que fué muy comentado por la prensa, en el sentido de ligereza e impremeditación, lo que, en verdad, no existía, pues, repito, que existían ya trabajos serios y anteproyectos bien estudiados.

En este plan figuraban las siguientes líneas:

Madrid a Burgos.

Baeza a Utiel.

Utiel a Lérida.

Cuenca a Utiel.

Zamora a Coruña.

Málaga a Algeciras.

Jerez a Almagren.

Totana a Pinilla.

Puertollano a Córdoba.

Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena.

Toledo a Bargas.

Soria a Castejón.

Pamplona a Alduides.

Plasencia a la frontera de Portugal, y

Alicante a Alcoy.

Por Real decreto-ley de 3 de diciembre de 1926 se amplió el plan anterior con la inclusión del enlace de Betanzos-Norte con el trozo de Santiago a Coruña, del ferrocarril de Zamora a Orense y Coruña.

En virtud de planes anteriores estaba acordado, y en parte comenzada, la construcción por el Estado de los ferrocarriles de:

Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.

Ferrol a Gijón.

Huelva a Ayamonte.

Aguilas a Cartagena.

Murcia a Caravaca.

Puertollano a La Carolina

y los tres transpirenaicos de

Zuera a Olorón.

Lérida a Saint Giron y

Ripoll a Ax-les-Thermes

cuya construcción deriva del convenio internacional celebrado con Francia en 1904.

El ferrocarril de Madrid a San Martín de Valdeiglesias y Valle del Tiétar se encomendó en marzo de 1927 al Batallón de Ferrocarriles y más tarde al Ministerio de Fomento, por intermedio de la Jefatura del servicio militar de ferrocarriles hasta que, por Decreto de 3 de julio de 1931, se acordó que la construcción se hiciera directamente por el Ministerio de Fomento como los demás ferrocarriles.

El ferrocarril de Puertollano a La Carolina, del que se habían construído 16 kilómetros de obras de explanación y fábrica, se paralizó por orden de la Dirección general en 19 de abril de 1927.

Conocido es de todos que los ferrocarriles comprendidos en el

plan aprobado por la Dictadura, comenzaron enseguida a salir a subasta, pues la aprobación de los proyectos se llevaba con extrema rapidez, incluso se saltaron a la torera algunos trámites, según noticias que tenemos, y asimismo se llevó con toda celeridad los expedientes de subastas. Comenzaron éstas con fuertes consignaciones, pues en aquella época nuestra moneda estaba en apogeo, el crédito del Estado fuerte y la emisión de Deuda ferroviaria para el pago a los contratistas terminó por facilitar esta construcción, pues los contratistas percibían con puntualidad el importe de las liquidaciones de obras. He aquí las cantidades invertidas en aquellos años:

Cantidades gastadas en la construcción  
de ferrocarriles

Hasta el fin de 1926 .....	177,4 millones.
En el año 1927 .....	43,3 »
» 1928 .....	119 »
» 1929 .....	188 »
» 1930 .....	137,5 »

Advenimiento de la República y la cons-  
trucción de ferrocarriles

Todas las disposiciones de la Dictadura fueron objeto de revisión al implantarse la República. Las referentes a la construcción de ferrocarriles, constituida principalmente por el Decreto ley citado de 5 de marzo de 1926, que aprobó el Plan de construcción de ferrocarriles, y el Decreto de 29 de abril de 1927 sobre ferrocarriles secundarios y complementarios, fueron derogados por el Decreto del Sr. Albornoz, siendo Ministro de Obras Públicas, de 3 de julio de 1931. Ahora bien, la derogación no era absoluta, sino que se respetaban las situaciones jurídicas creadas al amparo de la legislación anterior y se proponía establecer un plan en el que figurasen los ferrocarriles que se estimasen conveniente construir. Es de tal importancia el dejar bien precisado el alcance de este Decreto revisorio, que ratificó la Ley de 12 de enero de 1932, que voy a leeros el preámbulo de dicha disposición ministerial. Dice así: «Teniendo en cuenta que la mayor parte de los ferrocarriles incluidos en el Plan preferente están en curso de ejecución y han creado intereses que no se puede desatender, habrá que respetar la firmeza de las situaciones jurídicas creadas a su amparo; pero derogados los Reales decretos-leyes mencionados en cuanto a la formación

del plan se refiere, será preciso, para restablecer la debida legalidad, la formación y aprobación de un plan de ferrocarriles en el que podrían figurar los actualmente en curso de ejecución que se estimase conveniente continuar.» Después del Sr. Albornoz ocupó la cartera de Obras Públicas el Sr. Prieto, que enseguida de tomar posesión concretó su criterio respecto de la construcción de ferrocarriles diciendo: «Ni una peseta más para la construcción de ferrocarriles». Esto provocó una serie de protestas de todas las regiones interesadas en la construcción de los ferrocarriles y también de los contratistas que sufrían considerables perjuicios al dar por terminados los contratos de ejecución de obras; y estas reclamaciones trajeron consigo el que el Gobierno no llevase a efecto el pensamiento del Sr. Prieto de suspender la construcción de todos los ferrocarriles y que, por el contrario, se siguiera política más templada. En efecto, se aprobó la Ley de 13 de abril de 1932 por la que se ratificaba la derogación del plan preferente y se le declaraba nulo, pero se encomendaba a los Ministros de Obras Públicas y de Agricultura, Industria y Comercio la presentación a las Cortes, en un plazo máximo de tres meses, de «una ponencia del plan de ferrocarriles que pueda considerarse de *utilidad para la economía nacional*».

Durante estos tres meses, según esta Ley, debían continuar las obras de los ferrocarriles en construcción, y se disponía en ella el nombramiento de una Junta que había de proceder a la revisión de los contratos de obras, suministros, servicios, adquisiciones y, en general, de todas las obligaciones contraídas a nombre o por cuenta del Estado para la ejecución de los ferrocarriles del plan anulado.

Esta Junta no llegó a nombrarse, pero los Ministros de Obras Públicas y de Agricultura, Industria y Comercio presentaron a las Cortes Constituyentes una ponencia, que fué dictaminada por las Comisiones permanentes de Obras Públicas y de Presupuestos, pero que no llegó a discutirse.

Como véis, existía un plan: el de la Dictadura, que fué derogado; pero sin ser sustituido, por lo cual continuó, si no de derecho, sí de hecho, llevándose a la práctica, y los ferrocarriles comprendidos en él continuaban construyéndose y con consignaciones en los presupuestos de consideración, no obstante las declaraciones rajantes del Sr. Prieto, enemigo de las construcciones ferroviarias, en los comienzos de su paso por el Ministerio de Obras Públicas, y enamorado después de esta construcción, como lo prueba el que, a su iniciativa, se deben los proyectos de enlaces ferroviarios, de presupuestos crecidísimos, y con referencia a algunos ferrocarriles, y en particular, al de Madrid-Burgos, fuera uno de los mejores defensores, después de haberle combatido como a los demás en general.

Para probaros que aun durante estos años de fobia ferroviaria, se

consignaron cantidades para su construcción, voy a leer su distribución por anualidades.

Año 1931.....	17,9 millones <sup>(1)</sup>
» 1932.....	141,2 »
» 1933.....	65,7 »
» 1934.....	68 »

### Proyecto del Sr. Guerra del Río presentado a las Cortes

El 16 de febrero de 1934 presentó el Sr. Guerra del Río a las Cortes un proyecto de ley sobre construcción de los ferrocarriles, entre los que figuraban los comprendidos en el Plan de la Dictadura. En este proyecto se razona la continuación de todos los ferrocarriles diciendo que la situación de hecho que han determinado las fuertes inversiones de caudales públicos impone de modo inexcusable la continuidad de las obras emprendidas. Ahora bien, se establece un orden de prelación, determinada ésta por el marcado interés general, a cuyo fin se clasifican los ferrocarriles en dos grupos. Para el primero, que es el preferente, se destina el 80 por 100 del presupuesto, y el 20 por 100 restante para la construcción de los comprendidos en el segundo grupo. <sup>(2)</sup> Únicamente se segregan de este plan los ferrocarriles siguientes incluidos en otros y los no comenzados.

Circunvalación de Madrid.

Utiel a Teruel (sección del de Utiel-Lérida).

Málaga a Algeciras.

Pamplona a Alduides.

Plasencia a la frontera de Portugal.

Betanzos al de Santiago a Coruña.

Asímismo el comenzado de Puertollano a La Carolina, paralizado por orden de la Dirección general de ferrocarriles de 1927.

### Situación actual.—Ferrocarriles en cons- trucción: Su longitud y costo.—Cantida- des gastadas en cada ferrocarril

De lo que acabo de exponer resulta, señores, que si en la actualidad no existe un plan definitivo de construcción de los ferrocarriles

(1) La mayor parte de la obra ejecutada el año 1931 se pagó el año 1932.

(2) Como se trata de un proyecto dictaminado por la Comisión de Obras Públicas, al final de la conferencia se incluye el preámbulo del Proyecto con el dictamen de la Comisión.

que haya recibido la aprobación del Parlamento, sin embargo, los ferrocarriles comprendidos en el plan de 1926 y algunos de otros planes anteriores, no han dejado de ejecutarse y continúan ejecutándose, distribuyéndose en cada ejercicio económico entre todos estos ferrocarriles en construcción la cantidad total presupuestada, distribución que se acuerda en Consejo de Ministros, previa propuesta del Ministerio de Obras Públicas.

La longitud de estos ferrocarriles en construcción, es de 3.019 kilómetros; su presupuesto total, 2.098 millones de pesetas; lo gastado hasta la fecha, 959 millones, y lo que resta por gastar, 1.139 millones.

La longitud total se descompone por Jefaturas y ferrocarriles conforme al siguiente estado.

#### PRIMERA JEFATURA

Zuera a Olorón.....	(Estación Internacional)		
Lérida a Saint-Girons.....	166 kms.		
Ripoll a Ax-les-Thermes.....	51 »		
Alcañiz a Lérida.....	134 »		
Val de Zafán a San Carlos de la Rápita .....	130 »	<u>481 kms.</u>	

#### SEGUNDA JEFATURA

Madrid a Burgos.....	267 kms.		
Soria a Castejón.....	98 »		
Madrid a S. Martín de Valdeiglesias .....	108 »	<u>473 kms.</u>	

#### TERCERA JEFATURA

Zamora a Coruña.....	<u>456 kms.</u>	456 kms.	
----------------------	-----------------	----------	--

#### TERCERA JEFATURA (CANTABRICO)

Ferrol a Gijón.....	<u>328 kms.</u>	328 kms.	
---------------------	-----------------	----------	--

#### CUARTA JEFATURA

Huelva a Ayamonte.....	51 kms.		
Jerez a Almargen.....	123 »		
Puertollano a Córdoba.....	118 »		
Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena.....	185 »		
Toledo a Bargas.....	18 »	<u>495 kms.</u>	

### QUINTA JEFATURA

Baeza a Utiel.....	366 kms.	
Alicante a Alcoy.....	66 »	
Aguilas a Cartagena.....	58 »	
Totana a La Pinilla.....	<u>20 »</u>	510 kms.

### SEXTA JEFATURA

Cuenca a Utiel.....	113 kms.	
Teruel a Alcañiz.....	<u>163 »</u>	276 kms.
Longitud total.....		<u>3.019 kms.</u>

El coste total presupuestado para cada una de estas líneas, descompuesto en dos partidas, lo gastado hasta la fecha y lo que falta por gastar es el siguiente:

	PRESUPUESTO TOTAL — Millones	Gastado hasta la fecha — Millones	Queda por gastar — Millones
Zuara a Olorón.....	32,5	32	0,5
Lérida a Saint Giron.....	161	58,8	102,2
Ripoll a Ax-lex-Thermes.....	59,1	58,6	0,5
Alcañiz a Lérida.....	84,2	0,7	83,5
Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.....	80	44	36
Madrid a Burgos.....	237,2	111,7	125,5
Soria a Castejón.....	36,9	31,6	5,3
Madrid a San Martín de Valde- iglesias.....	27,9	12,1	15,8
Zamora a Coruña.....	437,3	137,7	299,6
Ferrol a Gijón.....	150,9	80,2	70,7
Huelva a Ayamonte.....	21,4	18,8	2,6
Jerez a Almargen.....	91,4	66,1	25,3
Puertollano a Córdoba.....	72,8	13	59,8
Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena.....	96,8	12,7	84,1
Toledo a Bargas.....	8,4	5	3,4
Baeza a Utiel.....	235,8	102,5	133,3
Alicante a Alcoy.....	42	32,6	9,4
Aguilas a Cartagena.....	11,2	3,9	7,3
Totana a La Pinilla.....	4,4	2,3	2,1
Murcia a Caravaca.....	36,9	36,4	0,5
Cuenca a Utiel.....	75	55	20
Teruel a Alcañiz.....	95	43	52
	<u>2.098,1</u>	<u>958,7</u>	<u>1.139,4</u>

## Finalidad de cada uno de los ferrocarriles en construcción

En las memorias a que en un principio me refería, ordenadas hacer a las Jefaturas de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles durante el tiempo que ocupé la Dirección de Ferrocarriles, se expone con todo detalle el objeto de cada uno de los ferrocarriles. Ofrece interés, o por lo menos curiosidad, el conocer las razones que justifican cada uno de los ferrocarriles, por lo cual, a continuación, se consigna la síntesis de las mismas.

**Zuera a Olorón, Lérida a Saint Giron y Ripoll a Ax-les-Thermes.**—Transpirináicos, cuya construcción se acordó en el convenio internacional de 1904 para favorecer las relaciones internacionales.

**Alcañiz a Lérida.**—Forma parte de la línea Baeza-Lérida-Francia, que ha de facilitar las relaciones comerciales entre Andalucía, Cataluña y Francia. Pondrá además en comunicación el Alto y Bajo Aragón.

**Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.**—Establecer la comunicación más directa entre Zaragoza y el Mediterráneo. Sirve una zona rica en aceites del Bajo Aragón y la zona baja del Ebro, regada por los dos cauces de la derecha e izquierda de este río. Facilitará el transporte hacia el interior de los productos de la región arrocerá del Delta del Ebro.

**Madrid a Burgos.**—Acortamiento de la línea Madrid-Francia en 100 kilómetros. Completa el sistema radial que arranca de la capital de España. Facilitará la comunicación con la Sierra.

**Soria a Gastejón.**—Acortamiento de las comunicaciones de la región centro con la Rioja y Navarra.

**Madrid a San Martín de Valdeiglesias.**—Transportes de los productos agrícolas, forestales y ganaderos del riquísimo valle del Tietar y expansión del turismo madrileño.

**Zamora a Coruña.**—Enlace del centro con el litoral del Oeste, con acortamiento de las líneas actuales. Completa el sistema radial que parte de Madrid.

**Ferrol a Gijón.**—Completa la línea que ha de poner en comunicación los puertos del Cantábrico, facilitando el intercambio de productos en una zona eminentemente industrial, y tiene un alto valor estratégico.

**Huelva a Ayamonte.**—Suprime la solución de continuidad que representa el paso del Guadiana en el trayecto Lisboa-Sevilla, enlazando la red española con la portuguesa. La distancia Lisboa-Sevilla se acorta en un 12 por 100.

**Jerez a Almargen.**—Representa un acortamiento de importancia en

los ferrocarriles de Andalucía, especialmente en las comunicaciones de Cádiz con Málaga, Granada y Almería. Atraviesa la zona afectada por los riegos del Guadalcaén y, en su final, la sierra de Almargen, de importancia ganadera.

**Puertollano a Córdoba.**—Mejora las comunicaciones de Castilla con Andalucía. Establece una comunicación directa de Andalucía con la zona minera de Puertollano.

**Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena.**—Acorta en 69 kilómetros la distancia Madrid-Badajoz, enlazará las líneas de Madrid a Valencia de Alcántara con la de Madrid a Ciudad-Real y Badajoz y facilitará la comunicación de los puertos del N. y NO. de España con los del SO. Dividirá en dos partes casi iguales la extensa zona de 26.000 kilómetros cuadrados, que constituye la mayor de las mallas sin comunicación férrea que hay en España.

**Toledo a Bargas.**—Enlace de las líneas del Oeste con las de M. Z. A., evitando el paso por Madrid del tráfico del Oeste hacia Andalucía y Levante o viceversa, con ahorro de 93 kilómetros para las expediciones entre las líneas de Ciudad-Real y Badajoz y de 84 para las de Andalucía y Levante.

**Baeza a Utiel.**—Forma parte de la línea Baeza-Lérida-Francia, que facilitará las comunicaciones de Andalucía con Levante, Cataluña y Francia, introduciendo grandes acortamientos.

**Alicante a Alcoy.**—Acortamiento de la comunicación entre Alicante y Valencia, que evita el gran rodeo por La Encina.

**Aguilas a Cartagena y Totana a La Pinilla.**—Acortamiento de las comunicaciones entre las bases navales de Cartagena y Cádiz.

**Cuenca a Utiel.**—Acortamiento de la distancia Madrid a Valencia, Completa el sistema radial que parte de Madrid.

**Teruel a Alcañiz.**—Forma parte de la línea Baeza-Lérida-Francia, que facilitará las comunicaciones de Andalucía con Levante, Cataluña y Francia.

#### Clasificación de los ferrocarriles atendiendo

a la cantidad que falta por gastar en cada

uno y el tanto por ciento de obra eje-

cutada

Extremos son estos de mucho interés, pues se da el caso de que en algunos ferrocarriles faltan cantidades muy reducidas para terminarles y ponerles en explotación y, sin embargo, por una falta de orden

administrativo, no se tiene en cuenta, todo lo que fuera de desear esta circunstancia, al hacer la distribución entre los distintos ferrocarriles de las cantidades consignadas en presupuestos, originando este estado de cosas una pérdida considerable por tener un capital que puede producir una renta y no la produce, y no sólo no la produce, sino que, aparte de los intereses del capital, la obra sufre constantes deterioros por el retraso, deterioros que recaen sobre el Tesoro público. Ni siquiera, en algunos de ellos, puede alegarse el argumento de que al ponerles en explotación resultarán gravosos, por no producir beneficios, sino pérdidas, pues repito que en muchos no sucedería esto sirva de ejemplo el ferrocarril de Soria a Castejón, de verdadero interés, y al que, por ello, al hacer la distribución de las cantidades presupuestadas para construcción, se fijó una partida estimable a fin de que pudiera inaugurarse y ponerse en explotación en el más breve plazo. En otros ferrocarriles, el montante de la cifra gastada es tan crecido, que esta sola circunstancia es bastante para que se tenga muy en cuenta al abordar el estudio de la continuación o abandono de los ferrocarriles en construcción. Es posible que haya algunos (que no he de señalar, porque no es mi propósito hacer un examen de los distintos ferrocarriles bajo el punto de vista económico), que de manera clara, evidente, con la opinión unánime de los que se dedican a estos estudios con un carácter de imparcialidad, se les pueda clasificar entre los que su explotación ocasionaría positivas pérdidas. Esto lo averigua y comprueba el Ministro de Obras Públicas en el momento en que exprese el deseo de conocer esta posible situación; pero repito que salvo esos ferrocarriles, que coinciden, a veces, con el de altísimo coste de ejecución, y salvo que otras causas importantes aconsejen su continuación, en los demás la circunstancia de llevar invertidas crecidas cantidades debe ser motivo de meditación por el Gobierno, y en su día, por el Parlamento, a quien le corresponde el tomar las medidas relativas al abandono o supresión de las obras de un ferrocarril.

Por estas circunstancias, es interesantísimo conocer el estado de ejecución de las obras de cada ferrocarril que a continuación se exponemos:

**Clasificación de los ferrocarriles atendiendo a la obra  
que falta ejecutar para su terminación**

1. — Zuera a Olorón . . . . .	0,5 millones
2. — Ripoll a Ax-les-Thermes . . . . .	0,5
3. — Murcia a Caravaca . . . . .	0,5
4. — Totana a La Pinilla . . . . .	2,1

5. — Huelva a Ayamonte.....	2,6 millones
6. — Toledo a Bargas.....	3,4 >
7. — Soria a Castejón.....	5,3 >
8. — Aguilas a Cartagena.....	7,3 >
9. — Alicante a Alcoy.....	9,4 >
10. — Madrid a San Martín de Valdeiglesias.....	15,8 >
11. — Cuenca a Utiel.....	20 >
12. — Jerez a Almargen.....	25,3 >
13. — Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.....	36 >
14. — Teruel a Alcañiz.....	52 >
15. — Puertollano a Córdoba.....	59,8 >
16. — Ferrol a Gijón.....	70,7 >
17. — Alcañiz a Lérida.....	83,5 >
18. — Talavera a Villanueva.....	84,1 >
19. — Lérida a Saint Girons.....	102,2 >
20. — Madrid a Burgos.....	125,5 >
21. — Baeza a Utiel.....	133,3 >
22. — Zamora a Coruña.....	299,6 >

**Clasificación de los ferrocarriles atendiendo al tanto por ciento de obra ejecutada en cada uno**

1. — Ripoll a Ax-les-Thermes.....	99,1 por ciento
2. — Murcia a Caravaca.....	98,6 >
3. — Zuera a Olorón.....	98,4 >
4. — Huelva a Ayamonte.....	87,8 >
5. — Soria a Castejón.....	85,6 >
6. — Alicante a Alcoy.....	77,6 >
7. — Cuenca a Utiel.....	73,3 >
8. — Jerez a Almargen.....	72,3 >
9. — Toledo a Bargas.....	59,5 >
10. — Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.....	55 >
11. — Ferrol a Gijón.....	53,1 >
12. — Totana a La Pinilla.....	52 >
13. — Madrid a Burgos.....	47 >
14. — Teruel a Alcañiz.....	45,2 >
15. — Madrid a San Martín de Valdeiglesias.....	44,8 >
16. — Baeza a Utiel.....	43,5 >
17. — Lérida a Saint Girons.....	36,5 >

18. — Aguilas a Cartagena.....	34,8 por ciento
19. — Zamora a Coruña.....	31,4 »
20. — Puertollano a Córdoba.....	16,6 »
21. — Talavera de la Reina a Villa- nueva.....	13,1 »
22. — Lérida a Alcañiz.....	0,8 »

Labor del Sr. Cid a su paso por el  
Ministerio de Obras Públicas

Se caracterizó la actuación del Sr. Cid, nuestro ilustre y distinguido correligionario, por su actividad, su prudencia, su energía y decisión inteligente en éste, como en todos los demás servicios dependientes del Ministerio de Obras Públicas. Realizó una gran labor, toda ella estudiada por el Ministro a conciencia; pero sin precipitaciones. Los trabajos en preparación y estudio eran considerables, y fué una desgracia para el interés público que cesara en el cargo, cuando dominando ya los servicios estaba en condiciones para haber penetrado a fondo en el problema ferroviario. De todos los modos, se resolvieron asuntos de verdadera importancia en las distintas secciones dependientes de la Dirección de Ferrocarriles. Por lo que se refiere a la construcción de los mismos, se aprobaron importantes presupuestos, adicionales y de contrata, de ferrocarriles cuyas obras estaban medio paralizadas, con gran perjuicio para éstas y para las regiones respectivas que tenían agudizado el paro obrero, contribuyendo, en parte, a conjurarlo. Se empezaron, y terminaron asimismo, varios expedientes de subsasta, algunos tan importantes como el de la Estación común en Zamora, y sobre todo el de las Subsecciones primera y segunda de la Sección primera del ferrocarril de Madrid-Burgos, entre Colmenar y el río Lozoya, por un montante de 56 y pico de millones de pesetas, único trozo del ferrocarril Madrid-Burgos que falta por subastar. Asunto tan importante, por muchos de sus aspectos, entre ellos, por la guerra sin cuartel que le han declarado los intereses privados a quienes puede perjudicar este ferrocarril que merece un especial comentario.<sup>(1)</sup> Por último, el Sr. Cid, tenía estudiado el proyecto de terminación, en breve plazo, y mediante la emisión de empréstito, de aquellos ferrocarriles de interés general para la economía nacional, de cuyo proyecto, elaborado por la Dirección, después nos ocuparemos,

(1) Al final de la conferencia se consignan los asuntos más importantes resueltos siendo Ministro de Obras Públicas el Sr. Cid y el conferenciante Director general de Ferrocarriles.

y asimismo de la modificación del Consejo Técnico de ferrocarriles, encargado principalmente de la aprobación de los proyectos. (1)

## Expediente de subasta del ferrocarril

### Madrid-Burgos

Al ocupar la Dirección de Ferrocarriles me encontré con la situación especial siguiente del ferrocarril Madrid-Burgos. El ferrocarril tiene un recorrido de 281 kilómetros. De ellos se subastaron todos los trozos en el año 1927, excepto el de Colmenar Viejo al río de Lozoya, y la explanación de los trozos subastados, y asimismo todas las obras de fábrica, estaciones, túneles, etc., se terminarán este año, pues importan unos 122 millones y se llevan gastados 112 millones. El trozo de Colmenar al río de Lozoya no se subastó cuando los demás por no haber decidido entonces el Gobierno por dónde tendría el ferrocarril su penetración en Madrid, asunto hoy completamente resuelto. Lo más natural era proceder a subastar este trozo del ferrocarril. Concurría y concurre una circunstancia especial que abona la subasta referida: en el trozo que faltó por subastar hay un túnel de siete kilómetros y pico, y esto origina, según el informe de los técnicos del Ministerio, el que las obras de ese túnel, y las obras en general, no puedan realizarse normalmente, en un plazo inferior a cinco años. Por consiguiente, si la subasta se retrasa, se dará el caso de tener construido el resto del ferrocarril y no poderse explotar hasta transcurridos, por lo menos, los cinco años que se consideran necesarios para la ejecución de las obras en ese trozo. Pensar en esta posibilidad es concebir algo absurdo y sin sentido, pero algunas veces esto sucede en la Administración, y esto es lo que se pretendió evitar instruyendo con toda rapidez el expediente de subasta del trozo referido. Contribuía, asimismo, a esta determinación el que, el promedio de las consignaciones anuales del ferrocarril Madrid-Burgos, desde el comienzo de ejecución de las obras era de 15 millones de pesetas, y si se terminaban este año los demás trozos, no habría consignación para el mismo, y no era justo esto cuando faltaba un trozo completo por ejecutar. Por si ello fuera poco este trozo, por su proximidad a Madrid, podía absorber un número crecido de obreros, con lo cual se disminuiría el paro en la capital de España, que era abrumador. Unase a ello el que todos los informes im-

(1) En prensa esta conferencia, se ha publicado un Decreto suprimiendo el Consejo Técnico y encomendando sus funciones al Consejo Superior de Ferrocarriles, que ha recibido, asimismo, nueva organización. Indudablemente, esta reforma se ha hecho con poca meditación, pues el dictamen de proyectos de construcción de ferrocarriles del Estado es propio y exclusivo de la Administración, sin que tenga que informar un Consejo del que forman parte elementos ajenos, como sucede con las Compañías de ferrocarriles y, por otra parte, es función técnica, y el actual Consejo Superior no es organismo técnico.

parciales y oficiales señalan a este ferrocarril, en unión con el de Cuenca a Utiel y Zamora a La Coruña, como los de mayor interés general, y especialmente interesantísimo para Madrid, por su enorme acortamiento con el Norte y Francia, de 100 kilómetros, e incluso para la aproximación a una sierra muy bella, y se comprenderá la gran necesidad de que esta subasta se realizara.

A este fin encaminé mi actividad en la Dirección, procurando que los muchos informes y trámites que lleva consigo un expediente de esta naturaleza se realizarán con la mayor rapidez posible, consiguiendo tener terminado este expediente, que entregué al Sr. Cid para llevarlo a Consejo de Ministros. Desgraciadamente el Consejo de Ministros era el último que celebró aquel Gobierno y al encontrarse con que el presupuesto de las obras era de cerca de 57 millones de pesetas, el Gobierno, según nota publicada por la prensa, acordó dejar el expediente sobre la mesa.

La publicidad dada a este asunto, trajo consigo el que se movieran todas las empresas particulares que tienen interés en su no construcción. Ocupó la cartera de Obras públicas el Sr. Guerra del Río, partidario de este ferrocarril, como lo prueba, entre otras manifestaciones, el hecho de que, en el Proyecto de ley de 16 de febrero de 1934, de construcción de ferrocarriles, que lleva la firma del mismo, figura el Madrid-Burgos en el primer grupo, como de construcción preferente. Se trató del asunto en Consejo de Ministros y se acordó, según recogió la prensa, que informara el Sr. Zavala, entonces Ministro de Hacienda. El informe del Sr. Zavala ha circulado profusamente. En él se examinan tres aspectos: el aspecto legal en cuanto se relaciona con el complemento de la ley de Contabilidad, el rentístico y el propiamente administrativo del expediente de subasta. No he de hacer un estudio de estas cuestiones porque ello requería el dar una conferencia especial sobre este ferrocarril <sup>(1)</sup>. He de recoger, sin embargo, el último aspecto, porque me afecta como titular de la Dirección de Ferrocarriles cuando se tramitó el expediente. Dice, en efecto, el Sr. Zavala, y acaso sea el punto sobre el que hace más incapié, que hubo defectos en el procedimiento, omitiendo el trámite del informe del Consejo Superior de Ferrocarriles, defectos que debían subsanarse. Al Sr. Zavala, mi amigo y compañero, le han informado mal. En estos expedientes no informa el Consejo Superior de Ferrocarriles; lo hacen, sin embargo, otras muchas dependencias y organismos: la Ordenación de Pagos, la Intervención general, el Ministerio de Hacienda, la Asesoría Jurídica y el Consejo de Estado, y todos emitieron los correspondientes dictáme-

(1) Estando para publicarse esta conferencia ha dado una muy interesante el ex-Diputado a Cortes por Burgos Sr. García Lozano, en la Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, en la que, punto por punto, combate los argumentos del Sr. Zavala con verdadero acierto.

nes <sup>(1)</sup> en el mismo sentido que el expediente de construcción de la Estación común en Zamora, que se aprobó en Consejo de Ministros.

Permitidme que haya sido más extenso de lo que me proponía, con relación a este ferrocarril particular, pero a ello me obligaba el hecho de haber intervenido en todo el expediente de subasta del trozo que falta por construir, cuya aprobación en Consejo de Ministros se retrasa más de lo que conviene al interés general, y ello porque este ferrocarril está injustamente combatido por las empresas de ferrocarriles, principalmente por la del Norte cuyas empresas, así como durante el bienio, ni siquiera fueron oídas en asuntos que las afectaban, y esto es francamente injusto; de algún tiempo a esta parte ejercen sobre la política ferroviaria del Gobierno una influencia superior a la que demanda el interés general; una distancia mayor de la que hoy existe entre las empresas ferroviarias y el Ministerio de Obras Públicas sería saludable para resolver con más imparcialidad y acierto los problemas de carácter ferroviario.

Necesidad de un mayor impulso a las obras  
de construcción de ferrocarriles.—Intereses  
que devenga el capital actualmente  
invertido.—Deterioro de las obras por el  
retraso

Señores, no esperéis de mí el que enjuicie, y menos en este momento, el orden de preferencia para la terminación de los ferrocarriles; deseo examinar el problema con un criterio general, sin descender al detalle o casos concretos. Ahora bien, desde este punto de vista obligado es decir que es de altísimo interés que se dé un impulso mayor a la construcción de los ferrocarriles, al ritmo actual se tardarán 14 años en la construcción de los ferrocarriles comenzados. Esto no puede ser, ni debe ser, ni sucede en ningún país que tiene un claro sentido de lo que son las obras. ¿Cómo se juzgaría a los que proyectasen una industria privada, por importante que fuera, si tardaban 20 años en ponerla en explotación?

Informes imparciales tiene a su disposición el Gobierno para resolver sobre los ferrocarriles de interés general, y sí, aun después de cerca diez años que se están construyendo los ferrocarriles, todavía

(1) Después de pronunciada esta conferencia, conversando con el Sr. Zavala y llamándole la atención de este extremo de su dictamen me manifestó que leído su informe en Consejo de Ministros, el Sr. Guerra del Río demostró que no existía infracción, pues el Consejo Superior de Ferrocarriles no tenía que informar.

no se ha enterado de qué líneas en construcción son rentables, y cuáles no, y las que sin serlo, por otros motivos de interés nacional, deben construirse, procure pedir los asesoramientos correspondientes. Pero que éstos sean imparciales, y una vez resuelto este extremo, acelere el ritmo de construcción.

En la actualidad los 958,7 millones de pesetas gastadas hasta la fecha en la construcción de ferrocarriles, en su mayor parte con posterioridad al plan de urgente construcción de 1926, representan un interés de 311,6 millones de pesetas. Esta cifra se obtiene fijando el centro de gravedad de la masa de valores gastados en el mes de octubre de 1928, a virtud de un cálculo matemático que no he de exponer, y deduciendo los intereses de los 958,7 millones de pesetas al 5 por 100 durante esos seis años y medio con arreglo a la fórmula:

$$\frac{5 \times 958,7 \times 6,5}{100} = 311,6$$

La cifra de 311,6 millones representa los intereses simples del capital actualmente gastado en la construcción.

Por otra parte, las obras en construcción están sufriendo gastos de conservación y deterioros por el retraso. En las Memorias a que antes me refería de las Jefaturas de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles se detallan los deterioros que se producen en cada obra. Es natural, a medida que se van terminando trozos y secciones, es indispensable conservarlos asiduamente, invirtiéndose en estos trabajos de conservación cantidades importantes que vienen a aumentar el coste de construcción antes de que las líneas hayan podido producir un rendimiento que contribuya al abono de esos gastos.

Por otra parte, las obras no terminadas y que la escasez de créditos y consignaciones impide terminar en tiempo oportuno, producen notables deterioros, especialmente en los túneles, en las obras de explanación paralizadas antes de quedar debidamente saneadas, sobre todo en los terrenos movedizos o poco estables, cuyo movimiento se acentúa al abrir la explanación, y en las cimentaciones de obras de fábrica, que muchas veces hay que ultimar rápidamente para evitar inundaciones y derrumbamiento de las excavaciones.

Ciertamente que hoy pasan por una crisis laboriosa bastantes ferrocarriles, porque ha surgido con todo ímpetu la competencia de los transportes por carretera. En el extranjero van saliendo de esta crisis; en España sucederá lo mismo cuando radicalmente varíe la organización interna de las Compañías de ferrocarriles y su sistema de explotación. La prueba se tiene en que alguna Compañía moderna que no es necesario nombrar, que se ha desligado de los moldes antiguos y perezosos, consigue progresivamente mejorar su situación financiera y rentística y ofrece perspectivas favorables en estos aspectos. No soy

técnico, pero he oído más de una vez la opinión de algunos que lo son, y distinguidos, en el sentido de que técnicamente la ley del mínimo de resistencia, favorable a un ferrocarril, permite, con una explotación ordenada y racional, poder luchar con los transportes por carretera. No insisto más sobre este particular, porque el hacerlo significaría penetrar en el examen de la cuestión, interesantísima; pero que me llevarían muy lejos del estudio del régimen legal de los transportes por ferrocarril y por carretera y de su coordinación.

### Proyecto de construcción de edificios civiles. — Proyecto sobre el paro obrero

En vista del paro tan persistente en el país se examinó en el Consejo de Ministros un anteproyecto de construcción de edificios civiles. El Sr. Cid, entonces Ministro de Obras Públicas, con su acertado criterio, nos llamó a los Directores generales y nos expuso su pensamiento en el sentido de que él era partidario de que se incrementasen las obras públicas y nos encargó se hiciera un trabajo por cada Dirección de aquellas obras que podrían realizarse por el momento sobre la base de un crédito especial de cincuenta millones de pesetas. trabajo que le fué entregado. Independientemente de éste, la Dirección de ferrocarriles preparó un proyecto, del que después hablaré, encaminado a la terminación rápida de los ferrocarriles en construcción. <sup>(1)</sup> Considero que es un desacierto ampliar las obras por el Estado, y que es preferible dar fin a las que están comenzadas. Por otra parte, lo más importante en las obras es tener realizados los proyectos, ya que si estos se improvisan siempre resulta una obra defectuosa. Ahí está como ejemplo lo sucedido con el presupuesto de cincuenta millones para el paro obrero; se han destinado parte a la realización de obras con proyectos elaborados precipitadamente, con frecuencia en los abastecimientos de aguas. Conozco algún caso en que, con cargo al paro, se ha dado a una ciudad una subvención para el alcantarillado, pero como el presupuesto es mucho mayor, el Ayuntamiento carece de fondos para continuar las obras y lo gastado ha sido sin utilidad alguna. Lo más lucido de los cincuenta millones ha sido lo destinado a obras públicas, dependientes del Ministerio de este nombre, por ejemplo, para la conservación de carreteras o construcción de éstas, sencillamente porque existen proyectos y personal encargado de su construcción e inspección.

(1) El proyecto para la conclusión rápida de los ferrocarriles a que me refiero, se incluye como apéndice de esta conferencia.

Respecto de la construcción de los ferrocarriles, es evidente que éstos dan un fuerte impulso a la riqueza y al trabajo de las zonas atravesadas por ellos, contribuyendo a mejorar el paro obrero. La consignación actual es de ochenta millones de pesetas anuales. Pues bien, se puede calcular que el 80 por 100 corresponde al pago de jornales, es decir, 64 millones, que con un jornal medio de siete pesetas y trescientos días de trabajo útiles en el año representan el empleo en obra de 35.000 obreros. Por otra parte se benefician, no sólo las regiones que atraviesa el ferrocarril, si no otras destinadas a industrias que suministran materiales a los ferrocarriles (industrias siderúrgicas, de cementos, etc., etc.)

---

Señores, término esta conferencia. Mi propósito al pronunciarla ha sido poner de relieve la situación imprecisa en que se encuentra la construcción de los ferrocarriles, por no existir un plan definitivo e intangible, y la conveniencia de que los ferrocarriles en construcción, que sean de interés general, se terminen con toda rapidez, a fin de dar un gran impulso a la riqueza y al trabajo del país. Gracias a todos ustedes por la benévola atención con que han escuchado esta conferencia.





Proyecto de ley leído por el Sr. Ministro de Obras públicas disponiendo que todas las líneas de ferrocarriles comprendidas en el plan de urgente construcción, más aquellas acordadas por el Parlamento e iniciadas antes de 1916, cuyas obras se hallan en curso de ejecución, se prosigan por cuenta exclusiva del Estado

---

---

## A LAS CORTES:

Anulados por la ley de 13 de abril de 1932 el plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción que acordaron el Decreto de 5 de marzo de 1926 y sus normas complementarias, al igual que los actos de Gobierno emanados de estas disposiciones, fué presentada a las Cortes Constituyentes, conforme al artículo 2.º de la citada ley, una Ponencia, redactada conjuntamente por los Ministros de Agricultura, Industria y Comercio y Obras públicas, en la que se clasificaban, por razón de su importancia y origen de los fondos para sufragar su construcción, las obras de ferrocarriles pendientes. Esta Ponencia, dictaminada por las Comisiones permanentes de obras públicas y de presupuestos en dichas Cortes no tuvo su plena convalidación legal por haber acordado éstas, en uso de su soberanía e interpretando la entonces vigente ley de Presupuestos, la retirada de ambos dictámenes, sin que llegara a ser discutido tampoco el que de nuevo formuló la permanente de Obras públicas. Ello no obstante, y a pesar de la imprecisa situación jurídica legal de las obras de los ferrocarriles de referencia, fueron invertidos durante el primer trimestre de 1932 18 millones de pesetas, con cargo al presupuesto; otros 20 millones en el segundo, merced a un crédito que las propias Cortes arbitraron con el propósito de no alterar fundamentalmente el ritmo de las obras en razón a las posibilidades que requería el cumplimiento de los respectivos pliegos de condiciones y avance de las obras; y, por último, 60 millones más durante el final ejercicio para 1933.

La situación de hecho que han determinado esas inversiones de caudales públicos impone de modo inexcusable la continuidad de las obras emprendidas, pues si en algún momento de su iniciación hubo fácil oportunidad para suspenderlas, hoy llegan a tal estado y adelantó que una medida de esa índole resultaría contraproducente. pues algunos de esos ferrocarriles sólo penden de establecerse su supraestructura y otros la tienen ya en muy avanzado período de ejecución, a lo

que procede agregar el escaso éxito que se ha obtenido con la cooperación de los intereses locales afectados por cada una de esas obras, dada la desigualdad entre el volumen total de sus presupuestos respectivos y las exiguas disponibilidades corporativas, sin contar, además, con la lentitud que tal aportación implica para conseguir la finalidad que se intenta y la desarticulación que ello supondría para el plan de conjunto a realizar por el Estado.

Concorre, asimismo, otra circunstancia, y es que, a virtud del régimen de concesiones que sirvió de fundamento a la construcción de la red ferroviaria española por Empresas particulares, se ha llegado, sin plan preconcebido para ello, a un sistema radial, desde luego incompleto, que arranca desde la capital de España, sin responder a verdaderas necesidades nacionales y sí al interés peculiar de cada entidad constructora. Tal sucede, por ejemplo, con el ferrocarril de Madrid al puerto de Valencia por La Encina.

Ello obliga, en primer término, a completar este sistema radial con las líneas Cuenca-Utiel, Madrid-Burgos y Zamora-Orense-Santiago-Coruña, las tres de carácter preferente.

Mejorado el plan radial con estas tres líneas, cabe ultimarlos estableciendo los indispensables enlaces entre unos y otros radios sin desviarse hasta el centro. A este objeto obedecerían las líneas Baeza-Utiel, Soria-Castejón y Jerez-Almargen, que han de comunicar, respectivamente, Andalucía y Valencia sin el paso por Alcázar de San Juan; el radio Madrid-Zaragoza-Barcelona con el de Madrid-Irún, y el de Sevilla-Cádiz con el de Bobadilla-Algeciras. Quedan en último lugar de la gradación de este grupo preferente las líneas Ferrol-Gijón y Huelva-Ayamonte, ferrocarriles de costa que enlazan extremos de radios o tienen un interés estratégico.

Se incluyen en el segundo grupo aquellas líneas cuya misión no es sino la de facilitar servicios locales y comunicar radios consecutivos. Destaca entre ellas la de Talavera de la Reina-Villanueva de la Serena, que servirá a Extremadura enlazando la radial Madrid-Lisboa con la de Madrid-Sevilla; y la de Puertollano a Córdoba, que evitará el paso por Despeñaperros, cuya capacidad de tráfico está extinguiéndose.

Las restantes líneas de este grupo revisten análogas características, y su prelación obedece a la índole de los intereses comerciales o estratégicos consignados en las leyes que autorizaron su construcción.

Aparte de estas líneas, gradualmente relacionadas en los cuadros del anexo 4, figuraban en el plan de urgente construcción otras que admiten demora, por no ser necesidad apremiante y ser muy elevado su coste.

De todo lo expuesto se infiere, con vista del actual estado de las

obras, la inminencia de subsanar con un criterio definido y concreto la situación caótica en que se halla el problema; rectificando a tal propósito la ley de 13 de abril de 1932, y estableciendo un orden de prelación para los ferrocarriles que se estén ejecutando; lo que permitirá acelerar la terminación de aquellos cuya conveniencia nacional y adelanto de obra así lo exijan, invirtiendo en ellos las cantidades consignadas en presupuestos, y sometiendo, entretanto, a un ritmo más lento los que no reúnan dicha circunstancia, hasta que, una vez concluidos aquéllos, pueda proseguirse en igual medida respecto a estos últimos.

Un sereno y meditado estudio ha precedido a la nueva clasificación que se propone, en la que va implícita la causa de mayor a menor urgencia para terminar las obras pendientes. Los cuadros anexos garantizan la equidad con que se procede.

En atención a las consideraciones expuestas, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la deliberación y aprobación de las Cortes el siguiente

### PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Todas las líneas comprendidas en el plan de urgente construcción, más aquellas acordadas por el Parlamento e iniciadas antes de 1926, cuyas obras se hallen en curso de ejecución, se proseguirán por cuenta exclusiva del Estado.

Artículo 2.º Las líneas de ferrocarril en construcción a que se hace referencia en el artículo precedente se clasifican por orden de urgencia para terminarlas conforme al detalle que se expresa en el estado adjunto número 4.

El 80 por 100 de los créditos consignados en presupuestos para construcción de ferrocarriles se destinarán precisamente a la terminación de los incluidos en el primer grupo del referido estado número 4, y el 20 por 100 restante de dichos créditos a los ferrocarriles incluidos en el segundo de ambos grupos.

Artículo 3.º El Ministro de Obras públicas distribuirá entre los ferrocarriles de uno y otro grupo los créditos anuales presupuestos teniendo en cuenta las posibilidades de ejecución de obra, el mejor aprovechamiento de las cantidades que se inviertan y la necesidad de terminar las obras de los ferrocarriles incluidos en el primer grupo.

Artículo 4.º Se faculta al Ministro de Obras públicas para proponer a las Cortes, al examinar éstas los presupuestos anuales, la inclusión de alguno de los ferrocarriles del segundo grupo en el primero, si el grado de avance en las obras de éstos hiciera presumible algún excedente de las sumas previstas para invertir en aquéllos.

Artículo 5.º El Estado no construirá aquellas líneas cuya ejecución no está comenzada, aun cuando hayan figurado en planes anteriores.

Artículo 6.º Quedan derogadas cuantas disposiciones anteriores se opongan a las de la presente ley.

Madrid 16 de febrero de 1934.—El Ministro de Obras públicas, Rafael Guerra del Río.

**Dictamen de la Comisión de Obras públicas sobre el proyecto de ley relativo al plan urgente de construcción de ferrocarriles por el Estado**

---

**AL CONGRESO:**

La Comisión permanente de Obras públicas ha examinado el proyecto de ley relativo al Plan de urgente construcción de ferrocarriles por el Estado, y de conformidad en su mayoría con la ponencia formulada, tiene el honor de someter a la deliberación y aprobación del Congreso el siguiente

**PROYECTO DE LEY**

Artículo 1.º Todas las líneas comprendidas en el plan de urgente construcción, más aquellas acordadas por el Parlamento e iniciadas antes de 1926, cuyas obras se hallen en curso de ejecución, se proseguirán por cuenta exclusiva del Estado.

Artículo 2.º Las líneas de ferrocarril en construcción a que se hace referencia en el artículo anterior se clasifican en dos grupos, en razón a la urgencia de su terminación, conforme a lo consignado en el estado adjunto.

El 80 por 100, como minimum, de los créditos consignados en Presupuestos para construcción de ferrocarriles se destinarán precisamente a la terminación de los incluidos en el primer grupo del referido estado adjunto y el resto de dichos créditos a los que figuran en el segundo grupo.

Artículo 3.º El Ministro de Obras Públicas distribuirá entre los ferrocarriles de uno y otro grupo sus respectivos créditos, teniendo en

cuenta la posibilidad de ejecución y la conveniencia de terminar cuanto antes los trozos de posible e inmediata explotación.

En ningún caso podrá destinarse a cada una de las líneas comprendidas en el primer grupo cantidad proporcionalmente inferior a la que corresponda a la línea que resulte más favorecida en la distribución de los créditos destinados al grupo segundo.

Artículo 4.º Los ferrocarriles de Lérida a Sort y de Ciudad a Santander se comprenderán en el primer grupo desde el momento en que se encuentren en condiciones de comenzar su construcción y, conocido su presupuesto, se estimará elevado el 80 por 100 que como minimum se destina de los créditos totales a este grupo en el artículo 2.º, en la cuantía necesaria para que no se perjudiquen los demás ferrocarriles del grupo al atender a los nuevamente incluidos.

Artículo 5.º Se autoriza al Ministro de Obras Públicas para modificar los plazos máximos de ejecución de los ferrocarriles contratados cuyos términos iniciales estén ya extinguidos; pudiendo señalar plazos distintos para la terminación y recepción de diferentes porciones de obra que permitan su individualización y determinándose, en este caso, la parte proporcional de la fianza que ha de considerarse afecta a cada una de dichas porciones de la obra.

Los contratistas tendrán derecho a que les sea rescindido su respectivo compromiso, con arreglo a las condiciones estipuladas en el pliego general de contratación, cuando el plazo nuevamente señalado, a partir de la fecha de esta ley, sea superior al pactado en la contrata hoy en vigor.

Artículo 6.º Quedan derogadas cuantas disposiciones anteriores se opongan a las de la presente ley.

Palacio del Congreso de los Diputados a 29 de junio de 1934.—  
El Presidente, José María Blanc.—El Vicesecretario, Angel García Vedoya.

Clasificación general de los ferrocarriles en construcción por el Estado, a los efectos de esta ley <sup>(1)</sup>

LÍNEAS	Kms.	Importe total de las obras	Gastado	Sumas por invertir hasta la terminación
<b>Grupo primero</b>				
Baeza a Utiel.....	366	227,6	110,6	117,0
Ferrol a Gijón.....	304	143,2	76,2	67,0
Madrid a Burgos.....	281	233,0	101,0	132,0
Zamora a Orense.....	251	268,7	97,7	171,0
Jerez a Almagren.....	129	71,6	44,1	27,5
Orense a Santiago.....	126	127,8	16,8	111,0
Cuenca a Utiel.....	112	69,4	44,6	24,8
Soria a Castejón.....	98	37,0	27,3	9,7
Santiago a Coruña.....	74	59,1	39,1	20,0
Huelva a Ayamonte.....	50	20,2	16,7	3,5
Zuera a Olorón.....	»	»	»	1,8
Ripoll a Aix les Thermes.....	»	»	»	7,4
<b>Grupo segundo</b>				
Talavera a Villanueva.....	187	96,6	9,5	87,1
Teruel a Alcañiz.....	167	74,3	40,3	34,0
Lerida a Saint Giron.....	165	148,8	61,3	87,5
Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.....	128	66,8	40,1	26,7
Puertollano a Córdoba.....	115	69,3	10,3	59,0
Lérida a Alcañiz.....	114	83,7	0,7	83,0
Alicante a Alcoy.....	66	41,0	32,0	9,0
Aguilas a Cartagena.....	44	21,4	16,3	5,1
Totana a La Pinilla.....	20	10,7	8,2	2,5
Toledo a Bargas.....	18	7,6	3,6	4,0

Palacio del Congreso de los Diputados 29 de junio de 1934.— El Presidente, José María Blanc.—El Vicesecretario, Angel García Vedoya.

(1) Datos referidos a la fecha de 31 de diciembre de 1933.

**Asuntos más importantes que se han resuelto en la Sección de Construcción de ferrocarriles de la Dirección general por el Ministerio de Obras Públicas, desde octubre de 1934 a 1.º de abril de 1935**

DECRETO DE 28 DE FEBRERO DE 1935. — Se aprueban los presupuestos adicionales y contrata de las obras de los ferrocarriles que a continuación se expresan:

	Presupuestos de contrata
Trozo 1.º, sección Mera a Vivero, del ferrocarril de Ferrol a Gijón.....	3.289.477'81
Trozo 2.º de la sección de Los Cabos a Ribadeo. ferrocarril de Ferrol a Gijón.....	987.795'57
Trozo 1.º, sección 4.ª del ferrocarril de Lérida a Saint Girones.....	1.088.564'94
Unificación de estaciones en Lérida (2ª fase) del ferrocarril Lérida a Saint Girones.....	144.972'51
Obras ferrocarril de Huelva a Ayamonte.....	3.633.778'70
Edificios de los tres primeros trozos y de los trozos 4.º al 7.º de la sección 1.ª y del total de la sección 2.ª del ferrocarril de Jerez a Almargen.....	3.466.203'63
Sección 3.ª del ferrocarril de Jerez a Almargen.....	4.248.242'78
<b>Expedientes de subasta que se han puesto en tramitación</b>	
Viaductos 1 3 y 5 del desfiladero del Alberche.....	597.658'26
Subsecciones 1.ª y 2.ª de la sección del ferrocarril de Madrid a Burgos.....	56.889.645'79
Asiento de vía del Ramal del puerto y Arsenal del Ferrol	50.000'00
Trozo 2.º de la sección de Mera a Vivero, del ferrocarril a Gijón.....	1.336.114'38
Trozos 4.º y 5.º de la sección 3.ª del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.....	2.637.608'74
Balasto y asiento de vía Jerez a Villamartín. Ferrocarril Jerez Almargen.....	1.901.934'29
Estación de enlace de Murcia-Zaraiche en el ferrocarril de Murcia a Caravaca.....	5.778.696'77
Estación de Zamora (publicado ya el anuncio en la <i>Gaceta</i> ).....	7.897.774'06
<b>Enlaces ferroviarios de Madrid</b>	
Se aprobaron técnicamente los siguientes adicionales:	
Trozo 5.º de la 1.ª sección.....	1.475.368'81
Trozo 1.º de la sección 2.ª.....	912.495'75
Trozo 2.º de la sección 2.ª.....	935.033'71



## Proyecto de ley preparado por la Dirección de ferrocarriles, en la etapa referida, para resolver el problema de los ferrocarriles en construcción

---

### A LAS CORTES:

Anulado por Ley de 13 de abril de 1932 el plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción, que aprobó el Decreto de 5 de marzo de 1926, respeta no obstante las situaciones jurídicas creadas a su amparo y ha permitido continuar la ejecución de las obras en construcción, en las que se invierten, en los tres años que aproximadamente han transcurrido, 240 millones de pesetas, creándose así una situación, de hecho consolidada, por la necesidad sentida por los diversos Gobiernos que se han sucedido de ejecutar obras que constituyen soluciones de continuidad o complementos indispensables a lo ejecutado en una buena ordenación de la construcción y situación jurídica de lo contratado.

Se hace necesario, cada vez más imperiosamente, regular legalmente la continuación de las obras emprendidas, cuyo grado de adelanto hace comience a pesar sobre el Erario público, no sólo la falta de rendimiento del capital invertido de 959 millones de pesetas, sino también la conservación de las obras recibidas definitivamente, que no pueden abandonarse, y cuya aplicación y posible rédito no es factible comience hasta que se establezca la explotación de la línea.

Se han estudiado las líneas de ferrocarriles minuciosamente desde el punto de vista de posible rentabilidad a los capitales empleados y son muy conocidos los distintos resultados obtenidos por la iniciativa privada que tiene interesados capitales en empresas ferroviarias y por los servicios de Obras públicas encargados de estas obras que, desde un punto de vista independiente e imparcial, enjuiciaron la cuestión; mas cualquiera que sea la opinión sobre estas posibles utilidades hay razones de índole política y económica que aconsejan una ejecución de estas obras, como son: servir comarcas desprovistas de ferrocarril tan grandes, en superficie, como Bélgica; satisfacer las necesidades de la quinta parte del territorio español, que puede considerarse desprovista de este medio de comunicación, si se estima como servida por los ferrocarriles actuales una zona de 25 kilómetros a uno y otro lado de cada línea férrea, y, finalmente, compenetrar unas y otras provin-

cias españolas, ligando muy íntimamente el centro y la periferia gracias a los ferrocarriles de carácter arterial, que constituyen acortamientos muy importantes en las principales líneas de nuestra red, como son: Madrid-Burgos, Zamora-Coruña y Cuenca-Utiel, todo lo cual lleva consigo un fortalecimiento eficaz de la unidad económica y por ende política de la nación española.

Es notoria la conveniencia de obtener en el más breve plazo posible rendimiento en estas obras y asimismo la necesidad de que pese sobre las generaciones sucesivas el coste de su construcción, pues ellas han de obtener principalmente las ventajas de orden económico, social y político que los ferrocarriles, como herramienta de trabajo, proporcionan. Lo que aconseja fijar plazos reducidos y prudentiales en relación con la importancia de las obras que faltan para la construcción con el producto de emisión de deudas por valor de mil millones de pesetas, disminuyendo de este modo la anualidad necesaria para las obras, al cabo de siete años se reduce mucho, no haciéndolo desde el primero para no aumentar desmesuradamente el volumen de Deuda, que de este modo quede reducido a solo 500 millones.

Propósito del Gobierno es presentar en breve un proyecto de ordenación ferroviaria, organizando la red española con carácter nacional, y en ella no olvidará lo necesario para conseguir que la explotación de los nuevos ferrocarriles se armonice con las redes existentes, todo lo cual ha de permitir obtener una explotación más favorable.

Finalmente, para obtener un buen arreglo financiero, se hace necesario consignar anualidades para las obras que se contraten y las que están en ejecución sin haber cumplido este requisito de la Ley general de Contabilidad.

Aunque el paro obrero no sea la razón fundamental que obliga a la construcción de estas obras, no está de más indicar su enorme influencia en el remedio de esta calamidad, por la diversidad de oficios, variedad de obras y esparcimiento de la misma por toda la Nación, beneficiándose de ellas no solamente las localidades a que afectan directamente, sino asimismo las comarcas industriales por los grandes pedidos que será necesario hacer a las industrias siderúrgicas, metalúrgicas y cementeras.

En atención a lo expuesto, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de las Cortes el siguiente

### PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º El Ministro de Obras Públicas fijará las anualidades necesarias para terminar en un año los ferrocarriles de Soria-Castejón,

Zuera-Olorón y Totana-Pinilla; en dos años los de Huelva-Ayamonte, Ripoll a Aix-les-Thermes, Aguilas-Cartagena y Toledo-Bargas; en tres años el de Cuenca-Utiel; en cinco años el de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita; en seis Baeza-Utiel, Madrid-Burgos, incluso su penetración en Madrid, Zamora-Coruña y Córdoba-Puertollano, en siete Teruel-Alcañiz, y en diez Ferrol-Gijón, Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena, Lérida-Alcañiz y lo que proceda del Noguera-Pallaresa, autorizándose al Gobierno para contratar con sujeción a las disposiciones vigentes las obras necesarias para terminar estos ferrocarriles y fijar las anualidades parciales que corresponda a las obras ya contratadas sin sujeción a la Ley de Contabilidad.

Artículo 2.º Se autoriza al Gobierno para emitir Deuda amortizable en 50 años, por un valor máximo de 500 millones de pesetas, pudiendo destinar al interés y amortización una anualidad, a lo sumo, de 27 millones y medio. Esta Deuda se pondrá en circulación los años que dure la construcción, en los meses de febrero y julio de cada año, por el valor que requieran las necesidades del semestre correspondiente, fijándose por el Ministerio de Hacienda, en cada caso, el tipo de interés y demás características de los títulos.

Artículo 3.º Para el pago de las obras de ferrocarriles se utilizará la consignación anual de 80 millones de pesetas que figurará en los Presupuestos generales del Estado, durante siete años, y en los sucesivos, la anualidad que requiera la Deuda emitida, regulada en el artículo anterior, y cuyo importe se destinará asimismo al pago de las obras de ferrocarriles en construcción, con exclusión de cualquier otro empleo.

...en el momento de la redacción de este Proyecto de Ley, el Gobierno de la Nación, a través del Ministerio de Hacienda y Consumo, ha iniciado un estudio de las posibilidades de implantación de un sistema de control de precios en el sector de los productos de primera necesidad, con el fin de garantizar el abastecimiento de la población y la estabilidad de los precios. Este estudio se ha desarrollado en colaboración con el sector empresarial y con los organismos de consumidores, y ha tenido en cuenta las experiencias de otros países que han aplicado este tipo de medidas.

El presente Proyecto de Ley tiene por objeto establecer un sistema de control de precios para los productos de primera necesidad, con el fin de garantizar el abastecimiento de la población y la estabilidad de los precios. Este sistema se aplicará a los productos que forman parte de la cesta básica de la población, y a los productos que son necesarios para el desarrollo de la actividad económica y social. El control de precios se realizará a través de un organismo ad-hoc, que tendrá la facultad de fijar los precios máximos de venta de los productos controlados, y de imponer sanciones a los comerciantes que incumplan estas disposiciones.

El presente Proyecto de Ley se justifica por la necesidad de garantizar el abastecimiento de la población y la estabilidad de los precios, en un momento de crisis económica y social.

## PROYECTO DE LEY

...en el momento de la redacción de este Proyecto de Ley, el Gobierno de la Nación, a través del Ministerio de Hacienda y Consumo, ha iniciado un estudio de las posibilidades de implantación de un sistema de control de precios en el sector de los productos de primera necesidad, con el fin de garantizar el abastecimiento de la población y la estabilidad de los precios.

# INDICE

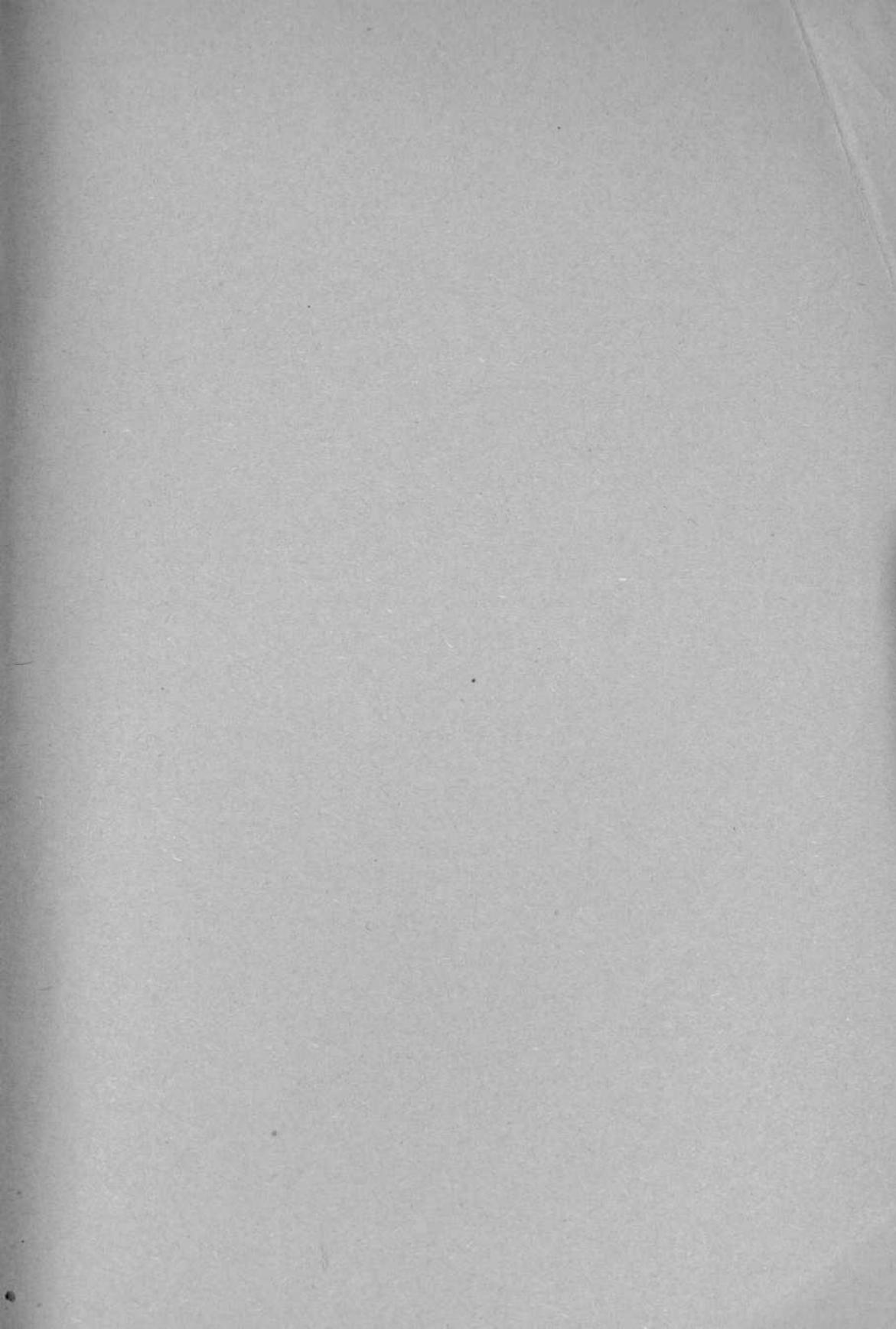
	<u>Páginas</u>
PREFACIO.....	3
LA CONSTRUCCION DE LOS FERROCARRILES EN ESPAÑA .....	
Importancia del problema ferroviario.....	9
Propaganda en contra de la construcción de los ferrocarriles.—El deber de los hombres públicos.....	9
Estudios sobre ferrocarriles: Sus clases.....	10
Desorientación en la política ferroviaria.....	11
Historia de la construcción de los ferrocarriles.....	12
La Dictadura y la construcción de los ferrocarriles.....	13
Cantidades gastadas en la construcción de ferrocarriles...	15
Advenimiento de la República y la construcción de ferrocarriles.....	15
Proyecto del Sr. Guerra del Río presentado a las Cortes,..	17
Situación actual.—Ferrocarriles en construcción: Su longitud y costo.—Cantidades gastadas en cada ferrocarril.....	17
Finalidad de cada uno de los ferrocarriles en construcción.	20
Clasificación de los ferrocarriles atendiendo a la cantidad que falta por gastar en cada uno y el tanto por ciento de obra ejecutada.....	21
Labor del Sr. Cid a su paso por el Ministerio de Obras públicas.....	24
Expediente de subasta del ferrocarril Madrid-Burgos.....	25
Necesidad de un mayor impulso a las obras de construcción de ferrocarriles.—Intereses que devenga el capital actualmente invertido.—Deterioro de las obras por el retraso.....	27
Proyecto de construcción de edificios civiles.—Proyecto de ley sobre el paro obrero.....	29
APENDICES DE LA CONFERENCIA	
Proyecto de ley del Sr. Guerra del Río.....	33





... ..  
... ..  
... ..  
... ..  
... ..





## PUBLICACIONES

### DE LA COMISION BURGALESA DE INICIATIVAS FERROVIARIAS

Propuesta de modificación del proyecto de ley para la construcción por el Estado del ferrocarril de la frontera francesa a Algeciras.—(Dos ediciones).

El ferrocarril Madrid-Dax.—¡19 millones de pesetas por minuto! Trabajo de divulgación en el que se consignan los resultados que pueden obtenerse con la electrificación de la actual línea del Norte.

Carta Circular, Boletín de Adhesión y Cuestionario, consultando la opinión del país sobre los problemas que plantea el proyecto de construcción del ferrocarril París-Algeciras.

Instancia dirigida al ministro de Fomento, razonando extensamente la petición del estudio de un nuevo anteproyecto Madrid-Burgos-Irún.

Necesidad de conservar un solo ancho de vía normal en los ferrocarriles de la Península Ibérica.—Memoria aprobada en el Congreso Internacional celebrado en Bilbao por la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias.

Los ferrocarriles internacionales y la red peninsular.—(Ponencia presentada al Congreso Nacional de Ingeniería, comprensiva de un estudio completo del problema ferroviario español, único que en dicha Asamblea abarcó todos los extremos relacionados con tan importante cuestión).

Proceso de las deliberaciones a que se ha sometido esta Ponencia y conclusiones aprobadas en el Congreso Nacional de Ingeniería.

El ferrocarril París-Algeciras en relación con la Defensa Nacional.—Por el ingeniero militar D. Juan Casado.

Alfa.—Revista órgano de la Comisión, año 1920; enero y febrero de 1921.

Los proyectos ferroviarios del Sr. Cierva.—¿*Quosque tandem?*

Dictamen presentado en la información pública sobre el anteproyecto de ferrocarriles, redactado por la sección de planes y proyectos del Consejo Superior Ferroviario.

Los transportes en relación con la crisis hullera de Asturias.

Los ferrocarriles en construcción.—El ferrocarril directo Madrid-Burgos.

El ferrocarril Madrid-Burgos.—Aspectos económicos y de rentabilidad. Conferencia pronunciada el día 29 de mayo de 1935 en la Sociedad Económica Matritense de Amigos del País por el abogado D. Luis García Lozano.