

COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA
♦ ♦ ♦ Y DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE ♦ ♦ ♦

EL PROBLEMA FERROVIARIO

ESTUDIOS REALIZADOS Y MEDIDAS
LEGISLATIVAS ADOPTADAS EN ESPAÑA
PARA INTENTAR SU RESOLUCIÓN

1918-1932



MADRID - SEPTIEMBRE DE 1932

DG
CON

+ 439004
C.

EL PROBLEMA FERROVIARIO

COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA
* * * Y DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE * * *

EL PROBLEMA FERROVIARIO

ESTUDIOS REALIZADOS Y MEDIDAS
LEGISLATIVAS ADOPTADAS EN ESPAÑA
PARA INTENTAR SU RESOLUCIÓN

1918-1932



MADRID-SEPTIEMBRE DE 1932

FINALIDAD PERSEGUIDA CON LA PRESENTE RECOMPILACIÓN

No es fácil darse cuenta, sin un gran esfuerzo, de las directrices seguidas y de las modalidades adoptadas por la política y la legislación ferroviarias, desde que se planteó en España, con especial intensidad, el problema de nuestros ferrocarriles a partir de los primeros tiempos de la Guerra Europea. Lo impiden la multiplicidad de disposiciones dictadas, en las que no resplandecen la claridad y el sistema, el incumplimiento de que muchas de estas disposiciones han sido objeto en la práctica y la confusión imperante en los criterios inspiradores de los órganos que elaboran y aplican aquella política.

Para contribuir en la medida de sus fuerzas al remedio de este estado de cosas, especialmente perturbador en momentos de renovación en los principios y en los modos de gobierno, las Compañías del Norte y M. Z. A. han realizado el esfuerzo que representa esta publicación, con la que creen aportar elementos útiles de información acerca del problema ferroviario, que según reiteradas manifestaciones ministeriales habrá de ser abordado prontamente en todas sus amplias manifestaciones.

Se limita este estudio a la consideración del problema ferroviario en sí mismo, pues aun cuando es cada vez más íntima y trascendente su conexión con los otros medios de transporte, sobre todo con el que se realiza por medio del automóvil, este segundo aspecto ya ha sido y seguirá siendo objeto de la atención de las Compañías en publicaciones separadas.

ORDEN DE EXPOSICIÓN SE- GUIDO DE ESTE TRABAJO

La obligada sistematización en un trabajo de la naturaleza del presente, se ha pretendido lograr exponiendo los resultados de la recopilación hecha en las tres partes siguientes:

PRIMERA PARTE

EXPOSICIÓN CRONOLÓGICA DE LAS
DIVERSAS MEDIDAS LEGISLATIVAS
ESTUDIADAS Y DE LAS ACORDADAS
PARA RESOLVER EL PROBLEMA FE-
RROVIARIO / / / / /

Génesis del Estatuto ferroviario al que están acogidas la mayoría de las Compañías españolas; ingreso de las mismas en el nuevo régimen; incumplimiento de éste apenas promulgado; alteraciones introducidas en su texto e intentos de modificación, y últimas medidas legislativas dictadas en relación con la cuestión ferroviaria.

SEGUNDA PARTE

EXAMEN MONOGRÁFICO DE LAS
CUESTIONES FUNDAMENTALES PLAN-
TEADAS POR EL RÉGIMEN FERRO-
VIARIO / / / / /

Desglosando de la exposición que en orden cronológico se efectúa en la primera parte, las materias cuya contemplación aislada y estudio particular conviene realizar, se concreta en esta segunda, en forma monográfica, el proceso de lo actuado respecto

de cada uno de los conceptos principales a que se refieren las medidas legislativas adoptadas sobre la cuestión ferroviaria, entre los cuales se destacan por su importancia los siguientes: Anticipos y aportaciones del Estado; Rescate y reversión; Reservas; Consejo Superior, y Política de Tarifas.

TERCERA PARTE

REPRODUCCIÓN DE LOS DOCUMENTOS Y DISPOSICIONES DE GOBIERNO MÁS INTERESANTES EN RELACIÓN CON EL PROBLEMA / /

Complementando las dos anteriores, en esta última parte se hacen constar como anexos los documentos y disposiciones legislativas, cuyo texto interesa conocer, ordenándolos en la forma más adecuada para hacer fácil su consulta.

PRIMERA PARTE

EXPOSICIÓN CRONOLÓGICA DE LAS DIVERSAS MEDIDAS
LEGISLATIVAS ESTUDIADAS Y DE LAS ACORDADAS PARA
RESOLVER EL PROBLEMA FERROVIARIO

PRIMERA PARTE

EXPOSICION CRONOLOGICA DE LAS DIVERSAS MEDIDAS LEGISLATIVAS ESTUDIADAS Y DE LAS ACORDADAS PARA RESOLVER EL PROBLEMA FERROVIARIO

CAPITULO PRIMERO

INICIACIÓN DEL PROBLEMA, PRIMERAS PROPUESTAS FORMULADAS PARA RESOLVERLO Y ESTABLECIMIENTO DEL AUMENTO TRANSITORIO DEL 15 POR 100 EN LAS TARIFAS. PROYECTO CAMBÓ EN 1918

La situación económica de las Compañías ferroviarias, que en los últimos años anteriores a la guerra había alcanzado un estado de modesta normalidad, sufrió una seria perturbación al iniciarse aquélla. Durante el primer año, a consecuencia del retraimiento del tráfico; desde 1915, porque, aunque el movimiento de mercancías volvió a aumentar impulsado por la actividad productiva que el conflicto europeo determinó en el país y ayudado también por la dificultad y la elevación de los fletes, no pudo ya desde entonces volverse a considerar como equilibrado el estado económico de los ferrocarriles, pues absorbía con creces el aumento de productos, el rápido crecimiento de los gastos a causa de la enorme elevación de coste que en seguida sufrieron las primeras materias. Esta repercutió, no sólo en los gastos de la explotación, sino también en las cargas, pues las Compañías, para poder atender al mayor tráfico (que no cabía rehusar por el carácter público de su servicio, como otra Empresa particular podía haber hecho en la medida que no le hubiera convenido), tuvieron que intensificar las obras de ampliación y mejora de las líneas y las adquisiciones de material.

Por otra parte, el aumento general del coste de la vida obligó a las

La guerra europea influyó desfavorablemente sobre los ferrocarriles: en los primeros momentos, restringiendo el tráfico, y, después, por la elevación de los gastos de primer establecimiento y de explotación.

La elevación del coste de la vida obligó a la concesión de repetidas mejoras al personal en los años 1916 a 1920.

Los precios del carbón y de las demás materias empleadas por el ferrocarril experimentaron elevaciones considerables entre los años 1913 y 1919.

También las cargas financieras aumentaron en gran proporción.

Las Compañías se vieron obligadas a modificar las tarifas especiales a partir del segundo semestre de 1917.

Empresas a conceder importantes mejoras en la remuneración de su personal. A éste se le aumentó una mensualidad en 1916, dos en 1917, tres en 1918, lo que suponía ya un 25 por 100 de aumento en el haber; en 1919 se le otorgaron en forma de pluses aumentos del 20 al 35 por 100 sobre los haberes, subsistiendo una gratificación equivalente a una mensualidad, manteniéndose esta situación sólo durante dicho año 1919, pues ya en 1920 fueron concedidos los nuevos aumentos con cargo al anticipo del Estado, del que más adelante nos ocuparemos, que llegaron a representar para los sueldos más modestos hasta el 133 por 100 de los haberes percibidos en 1915.

En cuanto al aumento de coste de las materias, sólo citaremos el sufrido por algunas para dar una idea de su influencia en los gastos y cargas de la explotación. El carbón, la primera materia más importante de todas las que se utilizan en el ferrocarril, que en menudos y briquetas, antes de la guerra se pagaba en Asturias a 14 y 24 pesetas, respectivamente, por tonelada sobre vagón, llegó a alcanzar precios de 68 y 100 pesetas para cada una de las clases citadas, dando ello lugar a que el gasto de combustible, que en el año 1913 fué de 16 millones en la Compañía del Norte y de 13,5 en la de M. Z. A., llegara a ser en 1919 de cerca de 69 millones en el Norte y de 77 en M. Z. A. Los carriles que se pagaban a 196 pesetas por tonelada, elevaron su precio a 550 pesetas. Los tubos de humo subieron de 222 a 500 pesetas los 100 kilos. El cobre, en placas, de 236 a 640 los 100 kilos. Las llantas de rueda, de 215 a 700 pesetas la tonelada. Sólo con estas cifras basta para formarse una idea del aumento que sufrieron todas las primeras materias indispensables para la explotación.

Las cargas financieras, por su parte, no sólo sufrieron los efectos de este encarecimiento de materias y jornales, que aumentaban los gastos de establecimiento efectuados para la ampliación y mejora de las líneas, sino que gradualmente fueron también elevándose al tener que irse reduciendo el plazo de amortización de las nuevas emisiones por acercarse la fecha de reversión de las líneas.

En vista de que el encarecimiento de la primeras materias y de los gastos de personal continuaba su marcha progresiva, las Compañías se vieron obligadas desde el segundo semestre de 1917 a presentar en el Ministerio de Fomento, para su aprobación, proyectos de nuevas tarifas especiales con precios todavía inferiores a los máximos legales autorizados en las concesiones, para substituir a otras tarifas especiales más económicas que estaban en vigor; y en lo concerniente al servicio de viajeros se hicieron importantes limitaciones y supresiones de billetes de ida y vuelta, tarjetas de abono, de días festivos, de mercados, etc.

Por cierto que, mientras las Compañías trataban de suplir la insuficiencia de ingresos para cubrir sus gastos, el Gobierno, dando atención preferente al remedio de las dificultades porque atravesaban otros sectores de la economía nacional, publicó el Real decreto de 4 de mayo de 1917,

imponiendo la aplicación de una tarifa para el transporte de naranja al precio de cinco céntimos por tonelada y kilómetro, con independencia del recorrido y con un plazo de vigencia de tres meses, que fué prorrogado por otros seis en 21 de noviembre del mismo año, y que a pesar de las razonadas protestas que desde un principio elevaron las Compañías al Poder público, continuó en vigor con algunas pequeñas interrupciones hasta el 13 de junio de 1919.

Los importantes quebrantos que con esto sufrieron las Compañías y que fueron reconocidos por Real orden de 24 de septiembre de 1923, previo informe del Consejo de Obras públicas, que evaluó el importe de la compensación que según el Real decreto de 1917 correspondía al Estado satisfacer, no han sido hasta la fecha abonados a las Empresas, a pesar de sus repetidas instancias y gestiones.

Siendo absolutamente insuficiente la política de modificación de tarifas especiales dentro de las máximas legales para restablecer el equilibrio económico de las Compañías—cuya situación en el ejercicio de 1918 llegó a ser tan difícil que el Norte liquidó con una insuficiencia de productos de 20 millones, y el beneficio de M. Z. A. no llegó a tres, lo que preocupaba a las Empresas y al Gobierno—fueron aquéllas invitadas a exponer el medio más rápido y eficaz que, a su juicio, debía arbitrarse para remediarla, manifestando razonadamente las Compañías en diversas ocasiones ante el Gobierno y en el escrito formulado por las cuatro principales que fué entregado al ministro de Fomento en 2 de septiembre de 1918, que el único procedimiento viable para alcanzar siquiera en parte el resultado perseguido, consistía en la inmediata elevación de todos los precios, ya fuera de tarifas máximas legales, generales o especiales, tanto de viajeros como de mercancías, mediante un recargo uniforme de un 25 por 100. Agregaban las cuatro Compañías, que este procedimiento de recargo uniforme había sido aplicado y con tipos en general superiores, en los países neutrales y beligerantes que sufrían las consecuencias de la guerra, por ser el único que al mismo tiempo que conservaba la estructura de la tarificación vigente, adaptada después de muchos años a las corrientes de tráfico, necesidades y conveniencias de la producción, industria y comercio, podía alcanzar útilmente el fin perseguido, sin ocasionar una profunda perturbación en la economía española.

El Gobierno, dándose perfecta cuenta de la crítica situación de los ferrocarriles y de los perjuicios que de ella podían derivarse para la economía nacional, situación que llegó a interesar a la opinión pública, hasta el punto de reunirse en enero de 1918 una Asamblea Nacional de Ferrocarriles, a la que concurrieron representaciones de muy diversas entidades económicas del país, presentó a las Cortes el 22 de octubre del citado año, por medio del ministro de Fomento Sr. Cambó, un proyecto de ley autorizando el aumento, aunque sólo hasta el 15 por 100, en las bases de percepción por unidad y kilómetro establecidas como máximas en las distintas concesiones, dan-

A pesar de las circunstancias, el Gobierno impuso tarifas ruinosas, sin que se haya satisfecho a las Compañías la indemnización debida y reconocida.

Ante la gravísima situación alcanzada el año 1918, las Compañías propusieron como única solución viable, invocando el ejemplo del extranjero, una proporcionada elevación de las tarifas.

En 22 de octubre de 1918 se presentó un proyecto de ley autorizando la elevación de las tarifas con ciertas condiciones. La discusión parlamentaria, ya muy adelantada, fué interrumpida por los acontecimientos políticos.

do facultad al ministro indicado para aprobar las nuevas tarifas de viajeros y mercancías que dentro del expresado aumento presentasen las Compañías. El aumento proyectado quedaría sin efecto: cuando el precio del carbón no excediera del 50 por 100 del que tenía en 1913; cuando los productos netos de la mitad de la red ferroviaria española alcanzasen a los del citado año; o al finalizar el tercer año a contar del término de la guerra.

Al discutirse este proyecto de ley en el Senado, donde fué presentado primeramente, se modificó su texto limitando la aplicación del 15 por 100 a las tarifas que estuviesen en vigor, criterio que fué luego mantenido por la Comisión dictaminadora del Congreso, donde recayó votación favorable sobre la totalidad del mismo.

La suspensión de las sesiones de Cortes el 16 de diciembre de dicho año 1918, interrumpió la discusión del articulado de dicho proyecto de ley, y ante la urgencia apremiante de poner en ejecución el propósito que motivó su presentación para remediar la angustiosa situación de las Compañías publicó el señor ministro de Fomento (entonces marqués de Cortina) el Decreto de 26 de diciembre, que se figura entre los Anexos de la tercera parte con el número 15, en cuyo preámbulo se declaraba que el hecho de implantar medida tan importante por acto del Poder Ejecutivo obedecía a la necesidad imperativa y agobiante de solucionar la situación del personal obrero, lo que no se resolvía ni podía resolverse si no se evitaba al mismo tiempo la quiebra de las Compañías.

El artículo 1.º de este Real decreto era fiel reproducción del aprobado por el Senado y del que fué adoptado en un principio por el Congreso, pero como en otros artículos se establecían condiciones, unas de difícil cumplimiento y otras abiertamente lesivas para los intereses y derechos de las Compañías como la de que el ingreso que proporcionara la elevación del 15 por 100 no sería computado a los efectos de la posible reversión anticipada al Estado, y la obligación de suspender el aumento siempre que surgiendo un conflicto entre el personal y las Empresas no aceptaran éstas el fallo del Gobierno o, en su nombre, el del Instituto de Reformas Sociales, las cuatro principales Compañías elevaron una instancia al señor ministro de Fomento en 31 de diciembre, en la cual se hacían constar las manifestaciones y reservas que presuponía por parte de las mismas la aceptación obligada del Real decreto de 26 de diciembre, único medio de salvación que se les ofrecía.

Además de las limitaciones indicadas, por Real orden de 8 de septiembre de 1919 (Anexo núm. 16), se dispuso no ser aplicable el aumento del 15 por 100 a las tarifas que fueron aprobadas en 4 de enero del mismo año y que, por tanto, no estaban *actualmente en aplicación* al promulgarse el Decreto de 26 de diciembre de 1918, aunque mucho tiempo antes habían sido sometidas a la aprobación del ministro de Fomento.

De ésta y de otras Reales órdenes restrictivas que limitaron considerablemente los productos del 15 por 100 de aumentó protestaron las Compañías.

Por Decreto de 26 de diciembre, se autorizó la elevación de tarifas para la mejora de haberes del personal. Alcance de la medida y limitaciones de que fué objeto. Reclamaciones de las Compañías.

ñías elevando una instancia en 17 de noviembre de 1919, en la que razonaban la improcedencia de tales restricciones.

No podemos terminar este capítulo, en el que se reseña el primer período, en el cual se intentaron y promulgaron soluciones para el problema ferroviario que planteó la guerra, sin referir, aunque sea sintéticamente, los estudios realizados por el Sr. Cambó, que condujeron a la redacción de un proyecto de ley de Bases para la retrocesión de los ferrocarriles, estructuración y explotación posterior, y a la publicación de la obra, notable por muchos conceptos, titulada "Elementos para el Estudio del Problema Ferroviario en España", que editó el Ministerio de Fomento, y que, por su extensión y por el extraordinario acopio de datos que requirió, aunque iniciado y ordenado todo su estudio siendo el Sr. Cambó ministro en 1918, no pudo terminarse hasta varios años después.

El ministro de Fomento, Sr. Cambó (1918), realizó el estudio del problema ferroviario y formuló un proyecto de retrocesión, estructuración y explotación ulterior de los ferrocarriles.

El proyecto de ley de Ferrocarriles estudiado por el Sr. Cambó, que no llegó a presentarse a las Cortes, consistía esencialmente en el rescate por el Estado de las concesiones pertenecientes a las Compañías; en la división, después, de toda la red española en cuatro grandes explotaciones, según aconsejaban su mejor agrupación geográfica y las corrientes de tráfico; y en la explotación de estas grandes redes agrupadas, bien por el Estado, o bien por arrendamiento a Compañías privadas, para que realizasen su explotación con las ventajas de una gestión industrial interesada.

Comenzaba el proyecto por regular la incautación por el Estado de los ferrocarriles, efectuándola sencillamente en la forma prevista para los concedidos con arreglo a la legislación de 1844. Para las concesiones hechas con sujeción a las legislaciones de 1855, 1856, 1868 y 1877, previa declaración de utilidad pública, se les aplicaba también lo prescrito en 1844; sometiendo a expropiación forzosa a las de 1868, que eran a perpetuidad, si no se avenían las Compañías a concertar el rescate en la forma que el Gobierno ofrecía. Estudiado con toda escrupulosidad el modo de hacer el rescate, respetando los derechos otorgados por las concesiones y compensando la cesión de los que hubieran de renunciar las Compañías por las líneas en que no estuviera prevista la reversión, fijando la anualidad de rescate, no estrictamente a base de los productos netos obtenidos en los últimos cinco años, según preveían las leyes de 1844, 1855 y 1856, sino prescindiendo del año más desfavorable de los cinco, se reglamentaba la incautación de los ferrocarriles "por redes completas", especificándose los bienes de las Empresas que formarían parte del rescate y los créditos y deudas de que particularmente responderían, de los cuales el Estado no se hacía cargo.

Para terminar el extracto de los principios generales en que se fundaba el proyecto Cambó, haremos constar que en sus detallados estudios, después de recibir una información copiosa de las Compañías discutiendo con ellas todos los extremos importantes, y llegando a formular hasta seis anteproyectos de ley, se preveía la constitución de una Comisión ferroviaria para que

orientara al Gobierno en los pormenores de la incautación; se dictaban normas para la agrupación de toda la red ferroviaria nacional en cuatro grandes redes; se establecían reglas para que se pudieran explotar éstas, bien fuera directamente por el Estado o mediante arrendamiento a Sociedades o Compañías constituidas al efecto; se preceptuaba el régimen a seguir en el período transitorio, etc., etc.

CAPITULO II

NUEVOS PROYECTOS DE ELEVACIÓN DE TARIFAS. PETICIONES DEL PERSONAL. HUELGA Y CONCESIÓN DE LOS ANTICIPOS DEL ESTADO PARA LAS MEJORAS DE HABERES

El constante crecimiento de los gastos de explotación demostró bien pronto la insuficiencia del aumento del 15 por 100 en las tarifas; insuficiencia que dificultaba cada vez más la situación de las Compañías, que no podían atender a las justas peticiones de sus agentes ante la carestía de la vida y a los gastos de la implantación de la jornada de ocho horas decretada en 1919, la cual suponía un aumento de cerca de 25 millones de pesetas anuales para cada una de las dos principales Compañías.

Las gestiones de todo orden que llevaron a cabo las Compañías durante este año de 1919 no lograron sacarlas de su comprometida situación. En el mes de julio se informó repetidamente al entonces ministro de Fomento, Sr. Ossorio y Gallardo, sobre la urgencia de adoptar medidas conducentes a remediarla, y en fin de noviembre, reunidas las cuatro principales Empresas, dirigieron una instancia al presidente del Consejo de Ministros, justificando la imprescindible necesidad de que fuera autorizada una nueva elevación general de las tarifas de transporte hasta el 50 por 100.

Atendida esta súplica en lo fundamental por el Gobierno, en 30 de diciembre fué presentado al Senado por el entonces ministro de Fomento, señor Gimeno, un proyecto de ley, autorizando una elevación de tarifas, hasta del 50 por 100 para los viajeros de primera clase; del 48 por 100, para los de segunda; del 45 por 100, para los de tercera, y del 50 por 100 para todas las mercancías. En este proyecto se obligaba también a los concesionarios a llevar una cuenta especial de los ingresos suplementarios que obtuvieran, la cual sería intervenida por delegados del Ministerio de Fomento, lo mismo que todos los demás gastos e ingresos de las Empresas; quedando asimismo obligadas éstas a someterse a los fallos arbitrales del Gobierno, previo informe del Instituto de Reformas Sociales, en las cuestiones que surgieran con

La elevación de tarifas resultó insuficiente ante la sufrida por los gastos de personal a causa del aumento de haberes y de la implantación de la jornada de ocho horas (1919). Se solicitó una nueva elevación de tarifas.

En 30 de diciembre de 1919, se presentó un nuevo proyecto de ley elevando las tarifas, que fué aprobado por el Senado, paralizando su discusión en el Congreso.

el personal y en las que pudieran derivarse sobre las mejoras a otorgar con los recursos procedentes del aumento de tarifas.

Sometido el proyecto de ley al Senado con ligeras modificaciones, quedó aprobado el 14 de enero de 1920, en cuya fecha pasó al Congreso para su discusión.

Durante el curso de ésta en ambas Cámaras, el personal visitó repetidamente a las Compañías solicitando mejoras y proponiendo una escala de aumentos sobre los haberes antiguos del 20 al 150 por 100. El 10 de enero se presentó a las Compañías una instancia suscrita por empleados del Norte, M. Z. A. y M. C. P., recabando perentoriamente estas mejoras. En el mismo mes, la Asamblea de la Agrupación Federativa del Norte acordó también presentar peticiones similares y otros diversos grupos de personal de distintas Compañías y residencias formularon asimismo solicitudes de aumentos de salarios.

Como la discusión del proyecto de ley en el Congreso no avanzaba hacia una solución, y el personal no conseguía las mejoras que había solicitado, en 5 de marzo de 1920 la primera Comisión aludida de ferroviarios del Norte, M. Z. A. y M. C. P., reclamó por escrito contestación categórica a su instancia de 10 de enero, resolviendo sus peticiones en el plazo de cuarenta y ocho horas y declinando, en caso contrario, "toda responsabilidad sobre su actuación venidera, que, por ahora, no habría de ser la extrema de la huelga, a la que podría darse torcidas interpretaciones".

Se acentuaron todavía más en estos días las gestiones, escritos, telegramas, etc., que los distintos grupos de personal (no todos en buena armonía, por cierto) de muy diversa residencia, dirigían a las Compañías, gobernadores, ministros, etc., recabando las mejoras; se cursaron telegramas a la Comisión pidiendo instrucciones para la huelga; y se insistió por el personal ante las Compañías para que manifestaran la cuantía de las mejoras que estaban dispuestas a conceder en el caso de aprobarse por el Congreso la elevación de tarifas solicitada.

Considerando las Empresas principales que esta manifestación podía ser motivo de disgusto en el personal, si las mejoras no le satisfacían, y causa de peligrosas impaciencias en caso afirmativo, se resistieron cuanto pudieron a hacerlo; pero en vista de algunas manifestaciones hechas en el Parlamento en apoyo de tal declaración, de los insistentes requerimientos del personal y últimamente de la invitación expresa del Gobierno, no se consideró conveniente arrostrar por la negativa, la responsabilidad de los hechos que pudiera provocar, accediéndose por ello a declarar cuáles serían dichas mejoras.

Confirmándose los temores de las Compañías sobre las impaciencias del personal a quien habían satisfecho las mejoras proyectadas, como la resolución se demoraba principalmente por la obstrucción que hizo en el Congreso la campaña política del Sr. Cierva y la discusión del proyecto de ley llegó

Ante la paralización del proyecto en el Congreso, el personal adoptó una actitud de protesta, declarando la huelga general en 23 de marzo de 1920.

a estar abandonada algunas semanas, la natural impaciencia de los agentes dió por resultado la huelga ferroviaria, planteada sin previo aviso legal, que dió comienzo en general a las doce del día 23 de marzo de 1920 y que duró hasta el mediodía del día 24.

En la *Gaceta* de esta fecha apareció una Real orden de la Presidencia del Consejo de Ministros (Anexo núm. 2), que fué la que terminó el conflicto, anticipando a las Compañías las cantidades a que ascendieran durante un mes los aumentos de haberes ofrecidos al personal y condicionando el reintegro de las mismas a que las Empresas llegaran a obtener productos líquidos superiores a los del ejercicio de 1913, con cuyos excesos se verificaría dicho reintegro.

Percibidos por el personal los aumentos de haberes correspondientes al mes de abril, mediante el anticipo (aunque la gratificación extraordinaria de una mensualidad que se satisfizo en dicho mes y sigue en vigor fué otorgada por las Compañías con cargo a sus propios recursos), como fué transcurriendo el tiempo sin que el Parlamento ni el Gobierno adoptasen iniciativa alguna, el personal, satisfecho de momento con la mejora de haberes, pero manteniendo siempre sus aspiraciones relativas a la permanencia de las mejoras y a su repercusión en los derechos pasivos, recurrió de nuevo ante el Gobierno y las Compañías presentando en 28 de abril un escrito anunciando que formularían oficios de anuncio de huelga si no se otorgaba la consolidación de haberes.

En esta situación, se dictó, también por la Presidencia del Consejo de Ministros, en 29 de abril (Anexo núm. 3) una nueva Real orden autorizando al Ministerio de Abastecimientos para continuar efectuando los anticipos en las mismas condiciones concedidas en un principio, *hasta que recayera una resolución definitiva del problema ferroviario en todos sus aspectos.*

Considerando las Compañías que esta sola medida no podía dejar satisfechas cumplidamente las solicitudes del personal, para contribuir a su tranquilidad, anunciaron a sus agentes que darían carácter retroactivo a los nuevos haberes, desde el momento mismo en que el auxilio solicitado del Estado fuese concedido, a fin de que para deducir el tipo de haber regulador de las pensiones se considerasen en vigor los nuevos sueldos y jornales a partir de 1 de mayo de 1920.

A estas dos primeras disposiciones sobre la concesión y primera prórroga de los anticipos para el personal, sucedieron otras en distintas ocasiones, según se indicará al tratar de las épocas en que se promulgaron, las cuales se examinan todas en conjunto en la segunda parte.

Con la Real orden de 23 de marzo de 1920 se inició la concesión de anticipos del Estado a las Compañías para el pago de aumento de haberes al personal.

En abril de 1920 el personal reclamó la consolidación de los nuevos haberes.

En 29 de abril de 1920 empezaron las prórrogas del régimen de anticipos hasta que recayese una resolución definitiva sobre el problema ferroviario.

CAPITULO III

NUEVAS PROPUESTAS Y GESTIONES CON LOS MINISTROS DE FOMENTO, SEÑORES ORTUÑO Y ESPADA. LA OPINIÓN PÚBLICA Y EL PROBLEMA FERROVIARIO. ANTICIPOS DEL ESTADO PARA MATERIAL MÓVIL Y MOTOR

Como la solución provisional adoptada, de la concesión de anticipos para mejora de haberes no resolvía la cuestión ferroviaria y creaba una situación cada día más difícil a las Compañías que los adeudaban, así como a la economía nacional y Hacienda pública que los facilitaba, con fecha 3 de mayo de 1920, las cuatro principales Empresas se dirigieron al presidente del Consejo de Ministros, en instancia, haciéndole ver las consecuencias ruinosas de la prolongación del régimen de anticipos y señalando una vez más la necesidad imprescindible de arbitrar medios para que las Compañías pudieran explotar sus líneas, en la misma forma de elevación de tarifas en que había sido realizada en todos los ferrocarriles del mundo y para todas las demás materias y servicios españoles que habían elevado sus precios.

El proyecto de elevación, tal como había sido presentado a las Cortes por el Sr. Gimeno (30 de diciembre de 1919), no siguió discutiéndose, presentándose en el mes de abril y como voto particular del Sr. Molleda, miembro de la Comisión, por encargo del nuevo ministro de Fomento, Sr. Ortuño, según afirmó éste en la Revista de Obras públicas y en un libro publicado posteriormente, una propuesta de modificación de aquel proyecto facultando a las Compañías para llevar a cabo la elevación de tarifas de manera que dicha elevación fuera para el Estado como un impuesto de transportes, para compensarle de los anticipos que entregara a las Compañías, para el aumento de haberes y jornales; implantación de la jornada de ocho horas, y cargas de nuevos empréstitos para obras de mejora y adquisiciones de material. Este voto particular no llegó a discutirse por surgir una crisis, viniendo al Poder el Sr. Dato, con el Sr. Espada, como ministro de Fomento.

Ante el nuevo Gobierno, en vista de que el tiempo seguía transcurriendo sin lograr obtener una resolución oficial sobre la normalización del servicio

En mayo y junio de 1920 las Compañías llamaron la atención del Gobierno sobre las consecuencias ruinosas del régimen de anticipos y reinstaron la solución racional del problema, mediante la elevación de tarifas.

Campañas equivocadas desorientaron a la opinión e imposibilitaron la lógica solución del problema ferroviario.

de los ferrocarriles, hubieron de insistir las principales Compañías en instancia de 24 de junio, reproduciendo las razones tantas veces expuestas y aduciendo otras nuevas interesando la urgencia en la solución del problema.

Durante toda esta época, el problema ferroviario fué discutido ampliamente por la Prensa, con muy diversas opiniones respecto de la solución a adoptar, siendo, naturalmente, la cuestión batallona la del aumento de las tarifas, que tropezaba con muchas resistencias a causa principalmente de las campañas políticas que contra ella se hicieron, tomándola como plataforma en ocasiones para fines puramente electorales. Estas campañas políticas contribuyeron a dificultar la solución racional del problema en nuestro país, desorientando para siempre al público, haciéndole creer que la falta de medios materiales podía suplirse con fórmulas más o menos jurídicas de explotación y llegando a formar con las injustas apreciaciones de tales campañas (cuya calificación más concreta deliberadamente omitimos) el ambiente de desconfianza y recelo contra las Compañías, que tanto ha perjudicado a sus intereses y a los de la Nación que con ellos son solidarios.

Las Compañías, para justificar su actitud y tratar de convencer a la opinión de la necesidad y posibilidad de aplicar la solución por ellas propuesta, publicaron documentados folletos, demostrando la pequeña influencia que la elevación tendría en el precio de los principales artículos de consumo, cuya argumentación fué reproducida en parte por la Prensa.

Fué por entonces cuando la Comisión de finanzas de la Conferencia Internacional Financiera, celebrada en Bruselas en octubre de 1920, formuló sus conclusiones, admitidas por la generalidad de los países civilizados, entre las que se destacaba la siguiente, en apoyo de la tesis de las Compañías:

“La Conferencia, aun reconociendo las dificultades prácticas que podrá encontrar frecuentemente la aplicación inmediata de estos principios, estima, sin embargo, que los Gobiernos deben renunciar en el más breve plazo posible a todas las medidas contrarias a las leyes económicas y de un efecto puramente artificial que ocultan a la población el verdadero estado económico de su país. Entre esas medidas es preciso comprender:

a) La disminución artificial de precio del pan y de los demás productos alimenticios, del carbón y otras primeras materias, obtenida fijando al público un precio de venta inferior al precio de compra, así como la continuación de los subsidios por el paro, que desmoralizan al obrero en vez de estimularle al trabajo.

b) La conservación de las tarifas de ferrocarriles, correos y otros servicios del Estado en un precio insuficiente para cubrir los gastos de estos servicios, comprendidos en ellos las cargas financieras que los gravan”.

La Conferencia Financiera Internacional celebrada en Bruselas en octubre de 1920 declaró el carácter antieconómico de la permanencia de tarifas ferroviarias insuficientes para cubrir los gastos de explotación.

Como la resolución total del problema ferroviario se aplazaba por el momento de un modo indefinido, pues en los primeros días de octubre de 1920

se disolvieron las Cortes, convencido el Gobierno de la difícil situación de las Compañías y no queriendo dejar que llegara a sufrir las consecuencias de ella el servicio en los ferrocarriles, fué hecha pública una declaración ministerial en la que se anunciaba, entre otros extremos, como una inmediata medida, la de que, en tanto las futuras Cortes resolvieran el problema de las tarifas ferroviarias, se habían de arbitrar recursos para la adquisición de material rodante que las redes de ferrocarriles demandaban con apremiante urgencia; y en cumplimiento de tal promesa, el día 15 de dicho mes se firmó un Decreto (Anexo número 14) concediendo a las Compañías para tal efecto anticipos reintegrables en veinte años, devengando un interés del cinco por ciento.

Después de promulgada esta disposición quedó en suspenso toda actuación ministerial sobre el problema ferroviario; celebráronse en diciembre elecciones generales, en cuya preparación, por cierto, se acentuó, especialmente por algún político que no hay que recordar, la campaña contra la elevación de tarifas, y sólo en febrero de 1921, el presidente del Consejo, Sr. Dato, y el entonces ministro de Fomento, Sr. Espada, hicieron declaraciones sobre un proyecto de transportes que tenían preparado y que en breve lo someterían al Consejo de Ministros y las Cortes. También en aquel mes de febrero, el Sr. Cambó pronunció una Conferencia en el Instituto de Ingenieros civiles sobre el problema ferroviario, en la que expuso las conclusiones de la obra titulada "Elementos para el Estudio del Problema Ferroviario en España", que, como antes indicamos, se comenzó siendo él ministro de Fomento, en la que abogaba por el rescate de las líneas por el Estado y su cesión en arriendo a Compañías privadas, después de agruparlas como más conviniera geográficamente y según las corrientes del tráfico.

Por Decreto de 15 de octubre de 1920 se acordó la concesión de anticipos reintegrables para la adquisición de material móvil.

La solución del problema ferroviario es objeto de nuevas dilaciones.

CAPITULO IV

CONSOLIDACIÓN DE LAS MEJORAS DE HABERES DEL PERSONAL. PROYECTO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS DEL SR. CIERVA. INTERVENCIÓN DE LOS SEÑORES CAMBÓ Y MAURA EN SU DISCUSIÓN E IDEAS FUNDAMENTALES ENTONCES ENUNCIADAS POR EL ULTIMO, MUCHAS DE LAS CUALES SIRVIERON DESPUES DE BASE PARA EL PROYECTO DE ORDENACIÓN FERROVIARIA

Como el personal de las Compañías ferroviarias seguía acudiendo ante las mismas y el Gobierno, solicitando la incorporación definitiva a los sueldos de que disfrutaban de los pluses que percibían con cargo a las Compañías y al anticipo del Estado, a fin de que aquellos sueldos sirvieran de regulador para los derechos pasivos, el entonces ministro de Fomento, Sr. Cierva, promulgó en 10 de abril de 1921 una Real orden (Anexo número 4) en la que anunciaba que el Gobierno se proponía en breve someter a las Cortes la solución completa del problema de los ferrocarriles, ofreciendo seguir facilitando el adelanto para las mejoras de haberes que se venía entregando por el Estado a las Compañías como anticipo, hasta tanto que se estableciera el nuevo régimen ferroviario. Ante esta Real orden las Compañías implantaron la permanencia de los nuevos haberes, contándose esta incorporación de los pluses, según habían prometido, desde 1 de mayo de 1920, y, por lo tanto, con carácter retroactivo para deducir en lo sucesivo el haber regulador en las pensiones.

En el mes de marzo de 1921 comenzó el Sr. Cierva a ocuparse de estudiar una solución original para el problema ferroviario, luchando, claro está, con todas las dificultades que la obstinada obstrucción de sus campañas había acumulado sobre el problema, especialmente para abordarlo él mismo, convocando a reuniones a los representantes de las Compañías y solicitando informes diversos. El día 15 de dicho mes manifestó por primera vez el ministro sus ideas sobre el particular, las cuales sintéticamente eran las siguientes:

Ante las promesas contenidas en la Real orden de 10 de abril de 1921, sobre continuación de los anticipos y resolución definitiva del problema, las Compañías reconocen el carácter permanente de los nuevos haberes y su efecto regulador en las pensiones.

En marzo de 1921 el Sr. Cierva inició un nuevo estudio del problema y expuso sus ideas sobre el mismo.

Que no convenía una nacionalización inmediata, pero se debían preparar las cosas para facilitarla en el porvenir.

Que las tarifas debían estar en manos del Estado, por el interés público.

Que procedía establecer una coordinación entre el Estado y las Compañías para explotar y mejorar las redes, facilitando aquél los medios para los gastos de ampliación y mejora necesarios.

Que la elevación de tarifas debería hacerse sólo en lo indispensable, con aditamento de los otros recursos que podía proporcionar el Estado.

Que era preciso construir nuevos ferrocarriles complementarios de los entonces existentes.

Por último, habló de Méjico y de la solución dada allí al problema, considerándola utilizable en España.

Después de infinidad de cuestionarios enviados a las Compañías solicitando de éstas toda clase de datos respecto de la explotación, acciones, obligaciones, reservas, etc., etc., de los informes facilitados al ministro sobre la aplicación de lo legislado en Méjico a principio del siglo para sus ferrocarriles, cuyas condiciones no eran por cierto nada semejantes a las de las Compañías españolas veinte años después, de muchas conferencias celebradas para tratar del asunto y de la presentación de propuestas de solución del problema ferroviario por parte de las Compañías, por Real decreto de 13 de mayo de 1921 se autorizó al ministro para presentar a las Cortes un proyecto de ley sobre Transportes, Obras públicas y Fomento de la riqueza nacional.

La parte de este proyecto de ley correspondiente a los ferrocarriles constaba de veinte bases, cuyos conceptos fundamentales se extractan a continuación:

"Base 1.ª Constitución de un *Consejo Superior de Ferrocarriles* para informar y asesorar al Gobierno y ejercer ciertas funciones relacionadas con la explotación.

Base 2.ª Establecimiento de un *Consortio* entre el Estado y las Compañías, interviniendo los funcionarios del Estado en la explotación, formando parte de los Consejos de Administración.

Capital de las Compañías.—Se determinaba con arreglo a la cotización media de las acciones en el último decenio, más un precio de afección igual al 10 por 100 del valor nominal si el de cotización llegaba al 75 por 100. En caso de no llegar, se reducía proporcionalmente al precio de afección.

Aportaciones del Estado.—El Estado aportaba al Consortio las cantidades adelantadas como anticipos para el pago de haberes del personal; los anticipos efectuados en 1920 para adquisiciones de material móvil y las sumas para las obras de mejora, material y adelantos de toda clase que se hicieran en lo sucesivo. El 5 por 100 de todas estas aportaciones sería *carga* de las explotaciones respectivas.

Base 3.ª *Retribución del capital.*—Los acciones percibirían "*como dividendo fijo*" el promedio de los beneficios obtenidos en el decenio anterior, sin exceder del 3 por 100 del capital reconocido a la Compañía. Cubiertos gastos,

En 13 de mayo de 1921 se autorizó la presentación a las Cortes de un proyecto de ley (Cierva) sobre transportes, obras públicas y fomento de la riqueza nacional. Conceptos fundamentales contenidos en las bases referentes a los ferrocarriles.

cargas y dividendo fijo, del sobrante tendrían las Compañías derecho preferente a percibir hasta el 2 por 100 de su capital. Después, el Estado hasta el 2 por 100 también. Además, podían atribuirse primas de buena gestión hasta el 1 por 100 del capital de la Compañía y otra equivalente al personal. El resto de producto, si lo hubiera, se repartiría en proporción de las aportaciones del Estado y Compañía.

Base 4.ª Tarifas.—Propuestas por los Consejos de Administración; fijadas por el Consejo Superior de Ferrocarriles y aprobadas por el Ministerio de Fomento. Se calcularían para cubrir: gastos, cargas, pensiones, dividendo fijo, beneficio preferente hasta el 2 por 100 y prima de buena gestión del 1 por 100.

El Consejo de ministros podría acordar tarifas inferiores, satisfaciendo entonces el Estado parte de las cargas o cubriendo directamente el déficit hasta completar el beneficio preferente de la Compañía del 2 por 100. En años sucesivos el Estado se reintegraría de estos déficits, después de haberse cubierto también el beneficio preferente de las Compañías.

Base 5.ª Rescate.—El Estado se reservaba la facultad de adquirir todas las acciones cuando el plazo restante de disfrute de las concesiones no fuera menor de treinta años o se conviniera reducirlo a treinta años, por el valor que resultara de capitalizar al 5 por 100 el *dividendo medio obtenido* en el último decenio supuesto disfrutado durante los treinta años, sin que este tipo pudiera ser superior al valor nominal, ni inferior al que resultara de capitalizar al 5 por 100 la cantidad que representa el 3 por 100 de dividendo fijo que se reconocía en la base 3.ª. Cuando la reversión media fuera inferior a treinta años habría de hacerse uso de la facultad de rescate del Estado dentro del plazo de reversión resultante. La adquisición de acciones se haría total o parcialmente mediante sorteos, y estas acciones aumentarían el capital del Estado.

Las acciones se convertirían en nominativas.

Base 6.ª Caja especial ferroviaria.—Para la gestión de todos los asuntos financieros y operaciones, emisión y negociación de Deuda especial del Estado, contabilidad de anticipos, etc., se creaba una "Caja Especial de Valores Ferroviarios".

Base 7.ª Obligaciones.—Las obligaciones circulantes quedaban a cargo del Consorcio.

Base 8.ª Deudas no hipotecarias.—Reservas.—Las Compañías liquidarían sus deudas, salvo las hipotecarias, y no podrían adquirir otras. Sobre las reservas propiedad de las Compañías se establecerían pactos especiales entre ellas y el Estado.

.....
Base 17. Carácter obligatorio de la ley.—La ley sería obligatoria para todas las Compañías ferroviarias de servicio general y uso público, cuyos Estatutos quedarían modificados en cuanto se opusieran a su cumplimiento."

Todavía, después de presentado este proyecto, el Sr. Cierva envió a las Compañías un cuestionario sobre el rescate, para comparar las ventajas que tendría para el Estado el llevarlo a cabo por el procedimiento previsto en los pliegos de condiciones de las concesiones o por el establecido en el proyecto de bases sometido a las Cortes.

La discusión parlamentaria (junio de 1921) fué totalmente adversa al proyecto Cierva. La intervención del Sr. Cambó.

El Sr. Maura, en su intervención, expuso los principios fundamentales del Proyecto de Ordenación ferroviaria que había de formular más tarde.

Apenas comenzada la discusión del proyecto de ley sobre Transportes, Obras públicas y Fomento de la riqueza nacional en el Congreso, puede afirmarse que quedó destruido. El Sr. Cambó, en las sesiones celebradas los días 15, 16 y 17 de junio de 1921, adujo tales argumentos combatiendo el dictamen, que, de no haber tenido éste en su defensa un ministro de la tenacidad del Sr. Cierva, puede asegurarse que hubiera sido retirado.

Como el proyecto de que tratamos no tuvo en realidad más que una importancia episódica dentro de lo actuado para tratar de resolver el problema ferroviario, no precisa que repitamos aquí los argumentos empleados por el Sr. Cambó ni las razones aportadas en otros interesantes discursos que fueron pronunciados.

Sin embargo, la intervención de D. Antonio Maura en la discusión del proyecto, es preciso destacarla, por haber enunciado durante ella las ideas fundamentales que después sirvieron de base para la redacción del proyecto de Ordenación ferroviaria, que hay que considerar como origen del Estatuto de 1924.

En primer lugar, el Sr. Maura, que reconocía que las concesiones temporales de usufructo a la industria privada, no eran un error de los españoles ni culpa de los gobernantes, que no hicieron sino amoldarse al medio en que se vivía en el momento de crearse los ferrocarriles, justificaba la impotencia actual de las Compañías, considerándola vicio congénito del sistema por menguar su potencia económica según se acercaba al término del usufructo. La crisis mundial económica derivada de la guerra, sorprendiendo a las Compañías en este estado, obligaba a pensar en el cambio de sistema y en una *reversión* más o menos rápida de las redes existentes.

Deducía de ello el Sr. Maura la necesidad del rescate, considerando que el sistema del Sr. Cambó, de hacerlo inmediatamente y entregar luego a la explotación a Compañías privadas divergía sólo del proyecto del Sr. Cierva en que éste aplazaba el rescate, marchándose hacia él administrando entre tanto las líneas las Compañías concesionarias.

Partidario en principio de este segundo sistema, juzgaba impracticable el procedimiento de Consorcio concebido por el Sr. Cierva, afirmando que originaba que al Estado se le viniera encima entre escombros la administración de los ferrocarriles, pues encontrándose el Estado como un socio, como un accionista, la soberanía civil de la Junta de accionistas, árbitra y señora del haber social y de la vida misma de la Compañía, ya no pertenecía a los accionistas, y el Consejo ya no era tampoco la delegación de los mismos por estar intervenido por el Estado, pudiendo considerarse la Compañía como medio liquidada. Además, como a los accionistas se les daba un dividendo fijo, se les sustraía del estímulo de la vida industrial, desapareciendo "todo móvil de lucro, el santo móvil del lucro; porque el Código de Comercio enarbola el lucro en su primer artículo; el lucro, que es el emblema de la vida industrial y económica".

Tratando de la administración de los ferrocarriles por el Estado una vez efectuado el rescate total y del organismo que habría de crearse para ella, decía, que "si el tiempo que se tarde en el rescate se emplea en ese vivir de promiscuidad en que las Compañías casi son vivas y casi están muertas, ya que no enterradas, y en que los Consejos son casi Consejos de Administración, porque casi interviene el Gobierno, y en estos casos se disuelve todo, y principalmente la responsabilidad, resulta que nunca estará preparado el Estado para administrar ferrocarriles."

No admitía el Sr. Maura "el Consorcio, entre una Compañía de intereses privados, íntimamente atendida al interés privado, y el Estado, necesariamente preocupado de cosas totalmente diversas, acaso opuestas al interés privado"; ni tampoco que se considerasen las aportaciones del Estado como *anticipos* que devengarán el 5 por 100 de interés, pues no las entregaba con ánimo de que le devolvieran el dinero y, por tanto, no había anticipo; además, no se los daba a la Compañía, sino al Consorcio, que era sólo un ente de razón que se atravesaba en el desenlace del problema, considerando por tanto el anticipo como una ficción y un estorbo absolutamente innecesario.

Terminaba el Sr. Maura su ataque al proyecto, tratando: de la anulación de los accionistas, considerándolos *ya jubilados* por el dividendo fijo; de la improcedencia de considerar como si fueran gastos de establecimiento los anticipos para personal ya consumidos en la explotación, y manifestando una oposición rotunda a la obligatoriedad que se establecía en el proyecto del Gobierno para que las Compañías se acogieran a él, pues eso equivalía a derogar Estatutos y Leyes que no había facultad para hacerlo, y que, por otra parte, aunque fuera potestad de las Cortes, la prudencia mandaría no hacerlo ante la extrema complejidad histórico-jurídica de las Compañías españolas, pues ello supondría atravesar en esa serie de vínculos, de obligaciones, de derechos, de convenios, de sentencias, de acuerdos, atravesar un precepto, una cuchilla. En cuanto al rescate por medio de la compra de acciones no lo admitía por considerar que el rescate significaba sencillamente la cancelación del derecho del usufructuario por un número de años y que, por tanto, su coste sería el número de anualidades que restaran por pagar en el momento en que se efectuara.

Después de combatir el proyecto en tan brillante forma, destacando tan exacta y vigorosamente los peligros de debilitar al accionista por el Consorcio con el Estado; los inconvenientes para todos de esta promiscuidad y la improcedencia de derogar Estatutos y Leyes imponiendo a las Compañías el acogerse obligatoriamente a la ley sin respetar sus derechos, formuló el Sr. Maura los principios fundamentales que a su juicio debían presidir la ordenación del problema ferroviario, en cuyo desarrollo, por desgracia, vino a caerse, andando el tiempo, en muchos de los inconvenientes y defectos que, como dejó entonces patentizado el Sr. Maura, tenía el proyecto Cierva.

Principios afirmados por el Sr. Maura en su discurso de 21 de junio de 1921.

Alcance jurídico de la comunidad de explotación establecida entre el Estado y las Compañías.

Concepción del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Principio de la tarificación suficiente. Distinción entre el capital del Estado y el de las Compañías.

Partiendo del hecho real de que el Estado era propietario de las líneas, de las que las Compañías disfrutaban del usufructo temporal, mantenía el derecho del Estado de mejorar su obra, su propiedad, sus líneas; y como esto lo hacía el Estado interesando su capital y no podía quitarle el usufructo a los usufructuarios, ni lo deseaba, en la indivisibilidad de la explotación y la forzosa explotación del usufructuario se basaba el que éste fuera "un gestor obligado de la explotación del capital que aporta el Estado".

"De modo que la realidad nos ha traído a una *comunidad* con las Compañías; pero ¿en qué? En la explotación, en los productos y nada más..." "Lo que yo tengo aquí delante es una comunidad de explotación; vamos a regularla y a regularla de modo que nadie pueda decir que se perjudica a una de las partes."

"... Si son dos patrimonios iguales la Compañía y el capital, la propiedad del Estado, han de deliberar y se acordarán o no, porque si no se acuerdan habrá que dirimir la discordia de algún modo; pero deliberan tú por tú. Y eso invoca en seguida la figura del Consejo Superior de Ferrocarriles; porque allí es donde tienen que deliberar, ahí es donde tienen que concurrir y buscar el acuerdo."

No puede menos de admirarse la clara y fácil exposición del principio de la *Comunidad*, que formuló elocuentemente el Sr. Maura, pero en las últimas frases que hemos anotado relativas a los dos patrimonios, existía por desgracia el error fundamental, dada la realidad de nuestra vida política, de considerar, primero, que el Estado y las Compañías podían deliberar tú por tú, y, después, que un organismo, como el Consejo Superior de Ferrocarriles, podía dirimir la discordia sin que el Estado acabara por imponerse, y en esto, en su difícil adaptación a la realidad española, es quizá en lo que radica que el proyecto Maura y sus derivados no hayan podido funcionar en la práctica.

Después de tratar el Sr. Maura de las tarifas, que debían ser suficientes para cubrir los gastos de explotación, las cargas financieras, pensiones de retiro y la remuneración del capital de las Compañías y del Estado, distinguía entre el dividendo al accionista, que no debía ser seguro ni fijo, pero sí cierto, puesto que al capital que actúa en la producción hay que reconocerle un rendimiento, y la remuneración del capital del Estado por el dinero invertido en material y obras en las líneas y redes de su propiedad, como podría hacerlo en la adquisición de edificios públicos de otro género, pudiendo tenerse que resignar con una inversión poco productiva de inseguros o remotos rendimientos, por móviles plausibles que le impulsaran a hacerlo como una obligación ineludible. "Si hace la inversión el Estado a sabiendas de que no va a tener un rendimiento igual o análogo al rendimiento del establecimiento que existe hoy y que está sometido al usufructo, sería contradictorio que el Estado se colocase en una paridad abso-

luta con la Compañía, en lo que se refiere a la efectividad del rendimiento de la tarifa”.

Sabido es cómo fueron olvidados estos sanos principios al redactarse el Estatuto, en el cual, cubierta la preferencia del 3 por 100 a las acciones, la remuneración total admitida para los capitales de las Compañías y del Estado era idéntica o inferior para aquéllas a causa de los topes y coeficientes de amortización, aunque es evidente que “el rendimiento del establecimiento que existe hoy” con terrenos, obras, etc., adquiridos y realizadas a precios mucho más bajos que los de ahora, es infinitamente superior al que por sí pueden producir las inversiones del Estado.

En resumen, decía el Sr. Maura, que en el intervalo de ahora al rescate, la ley debía circunscribirse a regular la comunidad de explotación, que es la única realidad nueva y la única cosa que pide nuevas reorganizaciones, dejando todo lo que pueda subsistir de lo actual intacto, y la personalidad de las Compañías archiintacta, y dentro del régimen de comunidad de explotación, constituir el Consejo Superior de Ferrocarriles, como un organismo autónomo.

En cuanto al rescate, admitía prepararlo ahora, dejándolo expedito para cuando se hubiese de efectuar, sin señalar la oportunidad, mediante la forma antes indicada del abono de lo que correspondiera por las anualidades restantes de disfrute del usufructo de las líneas, revirtiendo “todo lo que pertenece a la explotación de la línea, y lo demás, lo que no pertenece, ¡ah!, eso no nos importa; el Estado no necesita aclararlo, no debe decirlo.”

“... debemos aclarar ahora de modo que sea inequívoco; naturalmente, sin rebasar el honrado concepto de que rescatar es recobrar la línea, sin dejar astillas de la línea en poder de aquel de quien se rescata; que todo lo que no es línea ni pertenece a la explotación ni sirve al tráfico no importa; el Estado no debe apetecerlo, y mucho menos pagarlo.”

En esta distinción radica el justo concepto del patrimonio privado, separado explícitamente por las Compañías, de acuerdo con el Consejo Superior de Ferrocarriles, de los bienes afectados al actual régimen.

La ley reguladora de la comunidad de explotación debía dejar archiintacta la personalidad de las Compañías.

Lo que debe comprender el rescate.

CAPITULO V

PROYECTO MAURA Y CREACIÓN DEL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

Ocurrido el desastre de Annual a fines de julio de 1921 y constituido un Gabinete nacional presidido por el Sr. Maura, con el Sr. Cambó en Hacienda, el Sr. Cierva en Guerra, y en Fomento su amigo el Sr. Maestre, en el transcurso del verano se vió circular un proyecto de "Ordenación ferroviaria" impreso y sin firma (Anexo número 39), cuya paternidad se atribuyó, desde luego, al Sr. Maura y que sorprendió a las Compañías, pues de él no habían tenido la menor noticia, en cuya preparación fué asesorado, según en principio se dijo y más tarde se confirmó, por el Sr. Flores de Lemus. Las Compañías no intervinieron para nada, ni siquiera con carácter informativo ni con aportación de datos a la preparación de este proyecto, por parecerle al Sr. Maura contraproducente negociar con tantas entidades que tenían situaciones tan diversas y todavía más, entenderse con algunas y rendirse a la imposibilidad de aplicar a las demás igual trato.

Se afirmó que el Sr. Maura pretendía con su proyecto de "Ordenación ferroviaria" solucionar el problema armonizando las diversas tendencias de sus ministros, Cambó y Cierva, siendo presentado a mediados de noviembre de 1921, sin firma que lo refrendara, a la misma Comisión del Congreso que había informado el proyecto del último (1).

Los principios esenciales del proyecto Maura eran los siguientes:

Constituía una *Comunidad* de bienes entre el Estado y Compañías, administrada con arreglo a las normas propuestas por un Consejo Superior Ferroviario, dando a este Consejo facultades tan excesivas que no hubiera podido ser una realidad la aspiración señalada en el propio proyecto de dejar desembarazada y expedita la gestión industrial de las Compañías; fijaba

Cómo surgió y fué presentado a las Cortes el proyecto de "Ordenación ferroviaria" del señor Maura.

Los principios esenciales del proyecto Maura.

Constitución de la comunidad y facultades del Consejo Superior.

(1) Como esta Comisión no llegó a emitir su informe, puede decirse que este proyecto no llegó tampoco a tomar estado parlamentario hasta que a primeros de abril, después de una crisis política, presentó el Sr. Argüelles al Senado, como ministro de Fomento, un nuevo proyecto de Ordenación ferroviaria calcado sobre el atribuido al Sr. Maura.

Valoración de las aportaciones.

Cálculo de las tarifas.

Reparto de beneficios. Empresas de activo saneado o no.

Condiciones para la obligatoriedad de la ley.

El rescate.

Tope máximo a la valoración de las aportaciones de las Compañías.

Las Compañías fueron invitadas oficialmente, pero extemporáneamente a que formularan sus observaciones al proyecto.

la aportación de las Compañías en determinadas condiciones con arreglo al valor real y actual del establecimiento y la del Estado, según las inversiones que fuera haciendo, pues quedaban a su cargo todas las mejoras y ampliaciones, etc. Las tarifas se establecían por el Consejo Superior de Ferrocarriles de manera que bastaran a cubrir los gastos, cargas, pensiones y un rédito de racional certeza a las aportaciones del Estado y Compañías, que había de comprender el interés real y la cuota de amortización. El reparto de beneficios se verificaba de forma distinta, según se tratara de Compañías en que el valor del establecimiento excediera o no del capital obtenido con obligaciones. En el primer caso (empresas de activo saneado), después de pagados gastos, pensiones y cargas, el concesionario percibía un derecho de preferencia del 3 por 100 sobre su capital acciones desembolsado como máximo, repartiéndose el remanente de un modo complicado entre el Estado y la Compañía y debiendo ésta reintegrar a aquél una parte de lo que hubiera costado la amortización de obligaciones en relación con la respectiva aportación del Estado. En el segundo caso (empresas de activo no saneado), es decir, no existiendo capital real, después de pagados los gastos y pensiones, el excedente se repartía entre el Estado y la Compañía en proporción a sus aportaciones, y las cargas las soportaba íntegramente el concesionario.

Esta ley era obligatoria para todos los ferrocarriles en los cuales el Estado durante el plazo de concesión costeara obras o adquisiciones de material o aplicaran tarifas que excedieran al tipo máximo de concesión.

El rescate se preveía a base de los rendimientos del decenio anterior condicionado de cierto modo, y podía hacerse por líneas a base de la rentabilidad media de la red, pasando las cargas al Estado si se trataba de Compañías de activo saneado, o sea las del primer caso antes citado. Subsistirían los recargos del 15 por 100 en las tarifas hasta que se dispusiera lo referente a éstas, y los anticipos para personal debían cesar a los dos meses de la constitución del Consejo Superior de Ferrocarriles para aplicar la ley.

El Consejo Superior sería, naturalmente, el que fijaría la valoración de las aportaciones de las Compañías, como propuesta, cuyo importe máximo no habría de exceder de la capitalización al 5 por 100 del producto neto obtenido en los últimos quince años, proponiendo también todo lo referente a la estructuración de las redes.

Invitadas las Compañías por el ministro de Fomento, Sr. Maestre, para exponer de un modo oficioso las observaciones que estimaran pertinentes al proyecto preparado por el Sr. Maura, que el Gobierno tenía ya entregado a la correspondiente Comisión del Congreso para la redacción de su dictamen y discusión en la Cámara, después de hacer aquéllas presente su sentimiento por no haber sido consultadas durante el estudio del proyecto, como había venido sucediendo para la preparación de otros y como sucedía en todos los países y más patentemente en Francia, donde el proyecto entonces reciente-

mente aprobado había sido formulado previo acuerdo con las Compañías interesadas, hicieron constar que en estas condiciones las observaciones que se les pedían no tenían otro alcance que conocer la forma en que interpretaban el proyecto, cosa por otra parte difícil, dado lo confuso de su redacción, no debiendo estimarse como colaboración dichas observaciones, ni considerarse como el asentimiento tácito por su parte a aquellas bases que no fueran objeto de reparo.

Comunidad entre el Estado y las Compañías.—En primer lugar estimaban las Compañías que la declaración de la base primera sobre que el Estado *hará y costeará* las obras y adquisiciones que estime necesarias, por su forma imperativa parecía indicar que todas las concesiones actuales habían de hallarse forzosamente sometidas a la ley, pues según la base novena, el hecho de costear el Estado obras y adquisiciones, incluía forzosamente en la ley, lo cual parecía la ruptura por parte del Estado de contratos bilaterales, como las concesiones, hechos al amparo de leyes anteriores que ofrecían al concesionario determinadas garantías.

Respecto de la base segunda, en la que se encomendaba la administración de la Comunidad a las Compañías dejando su gestión tan “desembarazada y expedita como pueda quedar”, entendían las Compañías que no pasaba de ser un buen deseo sin eficacia real, en vista de las amplias facultades concedidas en la base tercera al Consejo Superior.

Consejo Superior y sus delegaciones.—No vamos a hacer constar aquí la detallada crítica que a estas facultades hicieron las Compañías considerando que las atribuciones conferidas al Consejo vendrían a absorber por completo la acción de las Compañías, las de las Divisiones de Ferrocarriles, y aun la mayor parte de las de la Dirección general de Obras Públicas, constituyendo así de hecho un verdadero Ministerio de Ferrocarriles, con numerosísimo personal, si es que había de realizar efectivamente todos los fines que le estaban asignados.

A la base cuarta, que creaba las Delegaciones permanentes en las Empresas nombradas por el Consejo Superior, nada tenían que oponer las Compañías, acostumbradas ya a las numerosas inspecciones a que estaban sometidas, aunque las estimaban incompatibles con la vigente inspección que venían realizando las Divisiones de Ferrocarriles y temían que el gasto de estas delegaciones aumentara los de su explotación.

Fijación y variación de las tarifas.—A la facultad del Consejo que se condicionaba en la base quinta de establecer o modificar *por sí* las tarifas de manera que cubrieran en cada Compañía los gastos, pensiones, cargas y el rédito, variable por las circunstancias, pero de racional certeza para el valor del establecimiento ferroviario de la Comunidad, hacían observar las Compañías que para realizar ese “por sí” tenía el Consejo que contar con una organización extensísima, con numeroso personal para suplir el que realizaba esta labor en los servicios de Tráfico y Agencias Comerciales de to-

Las Compañías formularon sus observaciones al proyecto con la reserva de que no debían estimarse como colaboración ni como asentimiento a las bases.

Sobre la obligatoriedad de la ley.

No se dejaba “desembarazada y expedita” la gestión de las Compañías.

El Consejo no podría realizar “por sí” la compleja y delicada labor que implica una tarificación atenta a las exigencias de la realidad.

das las Compañías, llamándose por éstas la atención sobre las diferencias de precios unitarios de transporte que habrían de resultar en las distintas líneas, según fueran diferentes los aumentos de tarifas que correspondieran a unas y otras, lo que daría origen a una competencia desfavorable al fin de la Comunidad, produciéndose desviaciones de los transportes por romperse el equilibrio establecido en las corrientes de tráfico al alterarse el de las tarifas. Estimaban además contradictorio el que el Consejo pudiera establecer por sí las tarifas, y que, sin embargo, se dijera que las Compañías podrían proponer *libremente* tarifas especiales.

Temían las Compañías los peligros de las desgravaciones o reducciones parciales o temporales de tarifas que se preveían en la base sexta, en vista de los ejemplos ya dados en España sobre el particular.

Distribución de beneficios.—Discutían las Compañías las bases séptima y octava, cuya aplicación estimaban desde luego confusa en cuanto a la que había de aplicarse en cada caso, considerando injusto que para el reparto de productos se tuvieran en cuenta, por una parte, la aportación del Estado, y por otra, el valor del establecimiento del concesionario, según coste, al que se aplicaban coeficientes de amortización por los elementos que se deprecian, y en cambio no se consideraba plus-valía por los que efectivamente la tenían, en relación con el valor que constaba en balance. Además protestaban las Empresas de que se fijara un límite máximo al valor real del establecimiento a base del resultado de capitalizar al 5 por 100 los resultados medios obtenidos en los quince últimos años, con lo que con un producto neto, en ellos, reducido, quedaría despojado el concesionario, siendo la mayor parte de los futuros rendimientos únicamente para el capital del Estado.

La diferencia esencial entre las bases séptima y octava estribaba en que las Empresas acogidas a la primera tenían que realizar por su cuenta el servicio de las obligaciones, el cual quedaba a cargo de la Comunidad en el caso de las Compañías que pudieran acogerse a la base octava. En esta base para llevar la cuenta de las amortizaciones se establecía una *reserva por amortización de obligaciones* que no era en realidad una reserva, sino una cuenta activa, de anticipo para el Estado, y una cuenta pasiva o deuda, más o menos exigible, para el concesionario. No es preciso repetir aquí las observaciones de las Compañías al juego de la cuenta llamada "reserva por amortización de obligaciones", en la que se atribuía al Estado como aportación una parte proporcional a su capital de las cantidades que anualmente se destinaban a la amortización de obligaciones, parte que las Compañías tenían que reintegrar al Estado, cuya cuenta complicaba innecesariamente el reparto de beneficios y se prestaba a confusiones peligrosas, puesto que esta modalidad del proyecto Maura fué corregida por el ministro señor Argüelles, y no pasó tampoco al Estatuto ferroviario de 1924.

Las Compañías hacían observar, por otra parte, que además de ser mezquino el interés del 3 por 100 que con carácter preferente se otorgaba

Injusticia de las limitaciones impuestas a la valoración del capital de establecimiento de los concesionarios.

Impugnación de la llamada "reserva por amortización de obligaciones".

al capital acciones, no resultaba garantizado en parte alguna, hecho confirmado en la realidad, y que tampoco se hablaba de la forma de cubrir el déficit de explotación en el caso muy posible, aunque no previsto en el proyecto, de que las tarifas fijadas por el Consejo Superior no alcanzasen a cubrir gastos y cargas; estimando las Compañías que desde el momento en que se las apartaba de la fijación de las tarifas, no era admisible que no se las garantizase de un modo efectivo el servicio de las obligaciones y una justa remuneración de su capital acciones incluyendo su amortización.

Inclusión de las actuales concesiones en la ley.—Entendían las Compañías que no procedía dar efecto retroactivo a la inclusión de las líneas en la ley, como se deducía de la redacción de la base novena, en la que por el hecho de costear el Estado obras o adquisiciones de material o por implantarse una tarifa sobre el tipo máximo legal, los concesionarios quedaban sometidos a las disposiciones del proyecto.

Rescate de las líneas por el Estado.—En la base décima se decía que el rescate podía hacerse por líneas o por redes, haciendo observar las Compañías la complicación que ello significaría, dada la extensión de las garantías hipotecarias de las obligaciones emitidas a base de grupos de líneas; y lamentándose de que al aplicar la rentabilidad media de la red de que formara parte una línea para calcular la anualidad de rescate, pudiera hacerse objeto a las Compañías de un verdadero despojo rescatando las líneas buenas por el precio del conjunto de las buenas y malas. En esta base se determinaban los bienes y derechos que se hallarían comprendidos en el rescate, admitiendo por tanto que podía haberlos, propiedad de las Compañías que no fueran comprendidos, y haciendo expresamente la exclusión de las minas.

Terminaban las Compañías sus observaciones sobre las bases 10, 11 y 12 relativas al rescate, señalando los peligros que la interpretación del proyecto podría ocasionar a las mismas, ya que no existía ninguna garantía de que las Empresas no fueran lesionadas en sus derechos, toda vez que la intervención del Consejo Superior en el que tenían minoría y los dictámenes de los Consejos de Obras Públicas y de Estado donde los particulares no tienen acceso para su defensa, no la constituían.

Respecto de la creación de una *Deuda especial ferroviaria y reglas para la contabilidad* que se establecían en la base 13 no hacían observar las Compañías más que la importancia que tendría que llegar a tener el Consejo Superior y los cuantiosos gastos de entretenimiento que ello representaría.

Cesación y reintegro de anticipos.—Como los anticipos para el personal habían de cesar a los dos meses de constituido el Consejo, las Compañías señalaban la necesidad de que el Consejo resolviera antes de dicho plazo, cosa casi imposible, de qué modo había de substituirse la entrega de los anticipos que venía haciendo el Estado.

El interés preferente del 3 por 100 al capital acciones, aparte su mezquindad, no aparecía garantizado en parte alguna. Análoga imprevisión en cuanto a las obligaciones y al modo de enjugar los déficits de explotación.

Improcedencia del rescate por líneas.

Falta de garantías a favor de las Compañías ante las interpretaciones defectuosas de la ley.

En cuanto a la prescripción de que los anticipos para material serían objeto de una cuenta especial para que al extinguirse el disfrute temporal se amortizaran a expensas de las anualidades que del mismo quedaran para los concesionarios, entendían las Compañías que estaban en contradicción con el Real decreto de 14 de febrero de 1921 sobre suministro de locomotoras, que decía textualmente:

“En caso de rescate anticipado de las concesiones, quedará liberada la Compañía del pago de las anualidades que tuviere sin vencer en la fecha de la reversión.”

Lo mismo se decía en el Real decreto de 4 de marzo siguiente y en otras disposiciones análogas.

Resumen de la opinión de las Compañías.—Hechas las anteriores observaciones, las Compañías resumían su opinión sobre el conjunto del proyecto en la forma siguiente:

La nueva organización sólo podría acercarse al fin que se perseguía en el caso de que el Estado facilitase cuantos medios económicos fueran precisos para aumentar los elementos de explotación en lo necesario. En caso contrario la reforma sería un desastre y las Empresas irían rápidamente a la ruina.

El Consejo Superior sería con el tiempo un enorme mecanismo burocrático, cuyo coste se cifraría en bastantes millones y de cuya manera de ejercer sus funciones dependería el mejoramiento del servicio ferroviario, o el estancamiento y la muerte de esta industria, con la repercusión conguiente en la vida general del país.

Por los gastos del Consejo, la inclusión en cuentas de explotación de los anticipos para pagos del personal y el servicio de interés y amortización de las inversiones del Estado, más la moderada retribución que pudiera señalarse al capital de las empresas, la elevación de las tarifas habría de ser bastante considerable; y las Compañías de ferrocarriles se hallarían en mejores condiciones de asegurar por sí solas la normalización del servicio si el Estado no les crease, como venía haciendo, continuas dificultades con la agravación de impuestos, concesión de pluses, reducción de jornada, etc., etc., y les permitieran poner el precio de venta de su producto (los transportes) en estricta armonía con el precio de coste del mismo, lo que resultaría al público bastante más barato que la intervención del Estado, siempre cara y no siempre ventajosa.

CREACIÓN DEL CONSEJO SUPERIOR FERROVIARIO POR REAL DECRETO DE 15 DE MARZO DE 1922

También se facilitaron otros datos al Ministro de Fomento, Sr. Maestre, en el mes de febrero de 1922 para el estudio del problema, datos que eran, en general, los mismos facilitados anteriormente al Sr. Cierva.

Como el proyecto no llegaba a tomar estado parlamentario y el Gobierno no podía permanecer impasible ante el problema ferroviario, el día 15 de marzo de 1922, firmado por el entonces ministro de Fomento Sr. Argüelles, apareció un Real decreto (Anexo número 30) creando el Consejo Superior Ferroviario (desglosado del proyecto de Ordenación ferroviaria), "para estudiar y proponer al Gobierno las resoluciones que deban adoptarse en relación con los ferrocarriles de servicio general y uso público", formado por quince vocales; seis de las Compañías; seis del Estado, y tres representantes de los intereses mercantiles, agrícolas e industriales. El Estatuto provisional de este organismo (Anexo número 31) fué aprobado por Real orden de 4 de abril.

Quizá influiría también en la creación prematura de este Consejo, la análoga medida adoptada poco tiempo antes en Francia, constituyendo un Consejo Superior de Ferrocarriles, suprimiendo el Comité consultivo hasta entonces vigente, disposición que apareció en el *Journal Officiel* de 15 de febrero, es decir, un mes antes.

CAPITULO VI

FÓRMULA ECONÓMICA PRESENTADA POR EL GOBIERNO SÁNCHEZ GUERRA. INFORME DEL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES SOBRE LA ELEVACIÓN DE TARIFAS, SOLICITADO POR EL GOBIERNO Y NO TENIDO DESPUÉS EN CUENTA. PROYECTO ARGÜELLES. SU DISCUSIÓN Y APROBACIÓN EN EL SENADO Y DEBATE SOBRE LA TOTALIDAD EN EL CONGRESO. SITUACIÓN DEL PROBLEMA AL VENIR LA DICTADURA

A fin de marzo de 1922 presentó a las Cortes el Gobierno citado un proyecto de ley llamado "Fórmula económica" prorrogando los presupuestos del Estado hasta 30 de junio, en el cual, con el fin de suprimir los anticipos que el Tesoro venía haciendo a las Empresas de ferrocarriles para mejora de haberes y jornales de sus agentes, se facultaba al Gobierno, en su artículo 6.º, para acordar, previo el informe del Consejo Superior Ferroviario, la elevación de tarifas como máximo en el tanto por ciento necesario para aquella compensación, llevando las Empresas una cuenta especial de los mayores ingresos que esta elevación produjera, que correspondería íntegramente al Estado, siendo intervenida por éste. Tal régimen de elevación subsistiría hasta el establecimiento de un nuevo régimen general ferroviario, o hasta que hubieran desaparecido los anticipos.

Esta fórmula que sólo resolvía una parte del problema, la relativa al personal y esto de un modo provisional y cuya finalidad evidente era descargar al Estado del pago de los anticipos, fué promulgada como ley en 1 de abril del citado año 1922, disponiéndose por Real decreto del Ministerio de Fomento que el Consejo Superior estudiara el aumento de tarifas que correspondiera realizar a los efectos de la ley.

Las Compañías facilitaron al Consejo Superior todos los datos necesarios para el expresado estudio, discutiéndose ampliamente el asunto, especialmente entre la representación de las Empresas y la del Estado, que propugnaban, respectivamente, por tipos de elevación del 15 por 100 y del 13,50 por 100. El Consejo Superior evacuó su informe en 6 de junio pro-

Para compensar y suprimir los anticipos se volvió a proponer por el Gobierno a las Cortes la elevación de tarifas.

Promulgada la ley que autorizaba la elevación de tarifas (1.º de abril de 1922), se encomendó la propuesta de aumento al Consejo Superior.

La propuesta del Consejo Superior fué devuelta por el Ministro, ratificándola nuevamente aquel Organismo sin que el Gobierno se decidiese a resolver.

poniendo el aumento del 13,50 por 100 en las tarifas, pero no conformándose con esta resolución el Ministro, comunicó por Real orden al Consejo el día 20 de julio, que con la posible urgencia modificara su informe y propuestas sobre la elevación de tarifas, ajustándose a los términos del artículo 6.º, párrafo 1.º, de la ley de 1 de abril, o sea, "habida cuenta de la situación de las Compañías". El Consejo, en nuevo escrito de 3 de agosto, se limitó a contestar al Ministro que en su estudio y resolución había tenido en cuenta la situación de las Compañías y todas las disposiciones relativas al caso y que se confirmaba, sin la más pequeña variación, en la resolución de su escrito anterior. A pesar de todo ello, el Gobierno no se atrevió a elevar las tarifas.

Lo expuesto demuestra claramente la nula influencia que desde su fundación tuvo el Consejo Superior Ferroviario en las decisiones del Gobierno, por lo menos en lo que se refiere a las tarifas, que en nuestro país se había hecho ya una cuestión política por encima de todo.

Mientras el Consejo Superior se estaba ocupando de este asunto, el Gobierno, haciendo suyo el proyecto de Ordenación ferroviaria y sin consultar ni oír siquiera previamente a las Compañías, lo presentó al Senado.

Poca diferencia tenía el proyecto Argüelles de Ordenación Ferroviaria presentado al Senado en 4 de abril de 1922, con el primitivo proyecto Maura. Las bases 3.ª, 4.ª y 5.ª correspondientes al Consejo Superior, atribuciones, delegaciones y forma de ejercitar las facultades, quedaron reducidas a la base 3.ª del proyecto Argüelles, añadiéndose una base 12 estableciendo que por Real decreto se fijarían reglas de contabilidad para todo lo referente a ferrocarriles. Por lo demás, las variaciones tuvieron menos importancia que las introducidas por el dictamen de la Comisión permanente de Fomento del Senado fechado en 3 de mayo.

Este dictamen fué formulado después de la información pública abierta por la citada Comisión a la que acudieron las cuatro grandes Compañías, presentando un solo informe, en el cual figuraban todas las principales observaciones que en el capítulo anterior hicimos constar respecto del Proyecto de Ordenación ferroviaria de Maura, y muchas cuestiones de detalle, discutiéndose punto por punto el articulado de todo el proyecto de ley, cuyas observaciones, en general, no fueron tenidas en cuenta en el dictamen de la Comisión. Recabaron especialmente las Compañías, sin conseguirlo, ciertas garantías para el caso de déficit cuando pudiera originarse por la creación de nuevos gravámenes por el Estado, o por el aumento de los existentes, o bien por resistencia del Estado a aprobar las propuestas de elevación de tarifas que le hiciera el Consejo Superior o por actos de administración de este Consejo en contra de la opinión de las Compañías, hechas constar expresamente por los representantes de éstas en el mismo.

Después de aprobado el proyecto en el Senado con ligeras variantes,

En 4 de abril de 1922 se presentó al Senado el proyecto de Ley Argüelles, que, en lo esencial, reproducía el de Ordenación ferroviaria de Maura.

Abierta información pública por la Comisión del Senado, las Compañías reiteraron las observaciones formuladas al proyecto de Ordenación ferroviaria.

fué dictaminado por el Congreso el 12 de junio de 1922, en cuya Cámara se llegó a discutir y a aprobar en su totalidad sin merecer la misma suerte el articulado por dejar el Poder el Sr. Sánchez Guerra.

Durante la discusión en el Congreso, convencida la Comisión y el Gobierno de la injusticia que representaba la cuenta de obligaciones amortizadas, puesto que resultaban castigadas las emisiones de menor interés real y se daba el caso de que un empréstito al 3 por 100 emitido al tipo de 60 por 100, resultaba más perjudicial para la Empresa que uno emitido al 8 por 100 y a la par, siendo así que aquél es más económico y carga, por lo tanto, menos a la comunidad, el Sr. Maura, autor del proyecto, de acuerdo con el ministro Sr. Argüelles, modificó la base octava en la forma que se incorporó al dictamen de la Comisión, quedando ésta redactada en forma más adecuada jurídica y económicamente.

Sustituído el Gobierno del Sr. Sánchez Guerra por el que presidía el marqués de Alhucemas, en el que era ministro de Fomento el Sr. Gasset, parece ser que este señor comenzó la preparación de un nuevo proyecto con sujeción a los principios que defendió en el Congreso al discutirse el de Ordenación ferroviaria; pero entre la disolución de las Cortes y los acontecimientos políticos que luego surgieron, no llegó a ser ultimado.

Tan reiterados aplazamientos en la resolución de la cuestión ferroviaria, seguía imponiendo al Tesoro público cuantiosos sacrificios, ya que por la Real orden de 10 de abril de 1921 (Sr. Cierva. Anexo número 4), por la que se obligó a las Compañías a incorporar los pluses a los sueldos del personal, se comprometió el Estado con la promesa solemne de continuar el abono de los anticipos hasta tanto se llegara a implantar un nuevo régimen ferroviario.

Ni el Gobierno que promulgó la ley llamada "Fórmula económica" de 1 de abril de 1922, ni el que le sucedió se atrevieron a autorizar la pequeña elevación de tarifas que para la compensación de los anticipos propuso al Ministro, que requirió su informe, el Consejo Superior de Ferrocarriles, después de una votación casi unánime y estando representados el Estado y los elementos productores del país. Estas vacilaciones y falta de resolución de los Gobiernos para dictar la única medida razonable que podía evitar la continuación de su sacrificio, siguieron obligando a promulgar disposiciones de carácter interino y oportunista, con el fin de ir paliando las dificultades que se presentaban, cada vez que se extinguía alguno de los plazos, dentro de los cuales se supuso que el problema ferroviario había de encontrar resolución definitiva y satisfactoria.

Por ello fué preciso, en primer término, que mediante un Real decreto el 9 de noviembre de 1922 (Anexo número 6), se mantuvieran en vigor por doce meses más las autorizaciones contenidas en los artículos de la llamada Ley de Subsistencias de 1916, basándose en los cuales eran viables legalmente los anticipos para personal, y en segundo lugar que por Reales de-

El proyecto Argüelles fué aprobado por el Senado, así como la totalidad en el Congreso, impidiendo la crisis del Gobierno la aprobación definitiva.

La indecisión de los Gobiernos hizo imposible la justa solución del problema por medio de la elevación de tarifas autorizada por las Cortes y propuesta por el Consejo Superior de Ferrocarriles, prolongándose el régimen de anticipos con sacrificio del Tesoro público.

cretos de 9 de noviembre de 1922, 9 de febrero, 10 de mayo y 8 de agosto de 1923 (Anexos números 18, 19, 20 y 21), se tuvieron que prorrogar nuevamente por plazo respectivo de tres meses, los efectos del primitivo Real decreto de 26 de diciembre de 1918 que concedió la elevación del 15 por 100 en las tarifas.

En este estado de cosas y después de haber pretendido durante varios años los Gobiernos de distintas tendencias resolver el problema ferroviario en muy diversas direcciones, sin llegar a establecer nada eficaz y decisivo ofreciendo un lamentable contraste con lo que ocurrió en otras naciones donde se había resuelto hacía tiempo la cuestión en forma más o menos acertada, pero siempre con la garantía de una ley, nos sorprendió el golpe de Estado de 1923.

CAPITULO VII

DIRECTORIO MILITAR. PRIMERAS MEDIDAS ADOPTADAS SOBRE LA CUESTIÓN FERROVIARIA. INFORMACIÓN PÚBLICA Y PROYECTOS ESTUDIADOS. REAL DECRETO DE 30 DE ENERO DE 1924, CREANDO UN CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES EN LUGAR DEL CONSEJO SUPERIOR FERROVIARIO EXISTENTE Y SUPRIMIENDO LOS ANTICIPOS PARA PERSONAL POR DOZAVAS PARTES MENSUALES

Comenzó el Directorio militar su actividad ferroviaria el día 10 de octubre de 1923, convocando por Real orden a las Corporaciones, Asociaciones, Empresas y particulares a una información pública, requiriendo la presentación de escritos en seis hojas de folio, como máximo, conteniendo propuestas sobre régimen ferroviario.

Con esta misma fecha de 10 de octubre, fueron también dictadas sendas Reales órdenes, disponiendo: que los vocales que integraban los Consejos Superiores de Obras públicas y Ferroviario dieran absoluta preferencia a los trabajos a realizar como consecuencia de las consultas que se les hicieran sobre cuestiones ferroviarias; que los vocales del Consejo Superior Ferroviario presentaran cada uno proyecto de bases para el régimen que entendieran más conveniente al interés nacional; y que el Consejo Superior ferroviario dictaminara sobre cómo deberían modificarse las conclusiones del informe del mismo sobre la aplicación del artículo 6.º de la fórmula económica de 1 de abril de 1922, si se hubiera de aplicar ahora.

El informe de las Compañías.—Acudieron las Compañías a la información pública a que invitó el Directorio, formulando la mayoría de la delegación de las mismas en el Consejo Superior Ferroviario, una ponencia proponiendo los principios generales y el proyecto de bases en los que, a su juicio, convenía fundar y reglamentar el nuevo régimen ferroviario.

Distinguían, desde luego, en esta ponencia el caso de las grandes, del de las pequeñas Compañías, proponiendo regímenes distintos.

En cuanto a los tres sistemas generales de explotación: de estatificación, de libertad absoluta y de concesiones temporales intervenidas por el

El Directorio Militar abrió información pública y ordenó a los Consejos de Obras públicas y Ferroviario el estudio del problema.

En el sistema de explotación que se adoptase, debería atenuarse la intervención del Estado.

Estado, abogaban las Compañías por este tercer sistema, sometiéndolo a determinadas normas que fijaran la fiscalización e intervención del Estado, pero considerando peligroso llegar a ensayar en España el sistema de Consorcio o Comunidad en el cual el Estado se asociara a las Compañías para la explotación en común del negocio, según se había visto propugnado en los dos últimos proyectos de ley.

La asociación con el Estado equivaldría, a su juicio, a sumar cantidades heterogéneas, anulándose el ventajoso estímulo de la gestión industrial pura, con todos los inconvenientes de la estatificación, por ser evidentemente el Estado el que dominaría.

También estimaban las Empresas que no convenía al Estado multiplicar sus actividades interviniendo en estos negocios precisamente cuando el Directorio preconizaba medidas de descentralización de la Administración del Estado para simplificarla, opinando que la inspección y defensa del interés público sería más eficaz por intervención fiscalizadora del Estado que con su participación directa en el negocio, al cual no sería posible evitar que llegara la influencia peligrosa de la política.

La asociación con el Estado y la aportación por éste de capitales para obras y adquisición de material.

Se decía también por las Empresas, y esto asimismo lo ha confirmado la práctica hasta la saciedad, que el Estado, a pesar de sus mejores propósitos, tenía que atender a tan múltiples obligaciones, que no podría facilitar en muchas ocasiones con la oportunidad precisa los fondos necesarios para obras y material, que reclamarían con urgencia otras atenciones generales.

Afirmaban también que la asociación con el Estado anularía su crédito, al paso que, de robustecerlo, se robustecería al propio tiempo el crédito de la nación, no tan sobrado como para despreciar el primero, el cual, cuando algún día llegara a ser indispensable, no podría ya utilizarse.

Las Compañías propusieron un régimen basado en el respeto de las concesiones.

Además de hacer resaltar otros peligros menos señalados de la Comunidad o Consorcio, las Compañías proponían respetar el régimen legal de concesiones, regulándolo, ajustándose a los principios generales y a las bases que se proponían en el informe, consistentes fundamentalmente en lo siguiente:

Consideraban dos aspectos del problema ferroviario: 1.º Explotación y mejora de las actuales líneas; 2.º Construcción de las que debían completar la red española.

En el nuevo régimen se debería distinguir entre las grandes y las pequeñas Compañías.

Para determinar la solución más equitativa a la primera parte, se distinguía el caso de las grandes Compañías del de las pequeñas. Las primeras podían bastarse a sí mismas para resolver los problemas pendientes sólo con que se las autorizase a corregir tarifas, como se había hecho en todos los países. Las segundas, en cambio, necesitaban por lo general el auxilio del Estado por muy diversas circunstancias que habían concurrido en su construcción o explotación.

En segundo lugar, creían las Compañías conveniente respetar de mo-

mento la actual constitución y organización de las Empresas para evitar los peligros de una perturbación si se alterara aquélla. Además, tender a la formación de redes demasiado grandes, difíciles de dirigir, o proceder a segregaciones de líneas aisladas, persiguiendo estructuraciones geográficas, se estimaba muy expuesto, aparte de las dificultades casi insuperables que constituían las deudas hipotecarias imputadas por lo general a gran número de líneas a la vez. En las bases que se proponían se fijaba el sistema de ir realizando prudentemente estas estructuraciones.

El debido respeto a la constitución y organización de las Empresas.

Refiriéndose ya sólo al caso de las grandes Compañías, único del que nos ocupamos en lo que hemos de exponer a continuación, el régimen que se promulgara para éstas debía establecerse sobre el indicado principio fundamental generalmente admitido de que los ferrocarriles se bastasen a sí mismos, fijando para ello las tarifas que fueran necesarias para atender gastos, cargas y una remuneración y reembolso del capital social, no sólo legítima, sino indispensable para producir el estímulo necesario a la mejor explotación de las redes.

Afirmación del principio fundamental de que los ferrocarriles deben bastarse a sí mismos.

Al tratar de la tarificación y de su revisión, abogaban las Compañías por la adopción de coeficientes generales de recargo, sin perjuicio de estudiar particularmente con mayor detenimiento la modificación de tarifas que fuera necesaria, coeficientes que serían revisables periódicamente, advirtiéndose que, para mantener el debido equilibrio en la tarificación general de las diferentes Compañías, precisaba que el tipo de recargo aplicable a cada tráfico (pues podía ser distinto para mercancías, viajeros y aun para cada clase de éstos), fuera uniforme en las redes principales acogidas al nuevo régimen, debiendo por lo tanto fijarse en relación con las necesidades medias de dichas redes.

Consideración de las exigencias de la tarificación.

Por su parte las Compañías se avenían a ceder en algunos de sus derechos y a adoptar determinadas medidas en beneficio de la ordenación del nuevo régimen que pudieran estimarse necesarios, tales como:

A la limitación de beneficios a los del quinquenio anterior a la guerra, más una prima que pudiera establecerse para el buen servicio; a conceder la jornada legal a todos los agentes y a zanjar las diferencias que pudiera haber con ellos en las condiciones que acordase el Consejo Superior Ferrovionario; a consentir el rescate anticipado de la totalidad de las líneas con arreglo a determinadas condiciones que se fijaban para simplificarlo; a realizar las obras y adquisiciones de material, procurándose fondos las Compañías por medio de empréstitos aprobados por el Consejo Superior, amortizables en sesenta años, cuyo servicio correría a cargo del concesionario hasta la fecha de la reversión unificada, y a someterse, por fin, a la fiscalización técnica, económica y administrativa del Consejo Superior Ferrovionario, asignándole las facultades necesarias para establecer las normas de la tarificación de las líneas, para autorizar la emisión de nuevas obligaciones, para realizar el rescate anticipado de las concesiones y para propo-

Las obligaciones a cuyo cumplimiento se avenían las Compañías.

ner sobre todas las demás materias relacionadas con el exacto cumplimiento de la nueva ley, cuidando, sin embargo, de no entorpecer con sus ingerencias la gestión industrial de las Compañías en ningún momento.

La autonomía del Consejo Superior.

Se pedía, asimismo, la mayor independencia y autonomía posible del Consejo Superior, constituido por todos los sectores afectados por sus decisiones, a fin de que no pudieran perturbar ni desvirtuar su actuación influencias políticas.

Con arreglo a estos principios, desarrollaban las Compañías un proyecto de bases para el nuevo régimen ferroviario en las grandes redes, y a continuación formulaban otros principios relacionados con las pequeñas Compañías y también sus bases correspondientes, pero como no fueron tenidos en cuenta ni unos ni otros por la Ponencia de ferrocarriles del Directorio Militar, nos limitamos a hacer constar lo ya expuesto respecto del criterio de las Empresas.

La Ponencia del Directorio fué comunicada a las Compañías en 28 de diciembre de 1923, pero en ella no se tuvieron en cuenta ni su informe ni las observaciones presentadas por la Banca con referencia al aspecto financiero del problema.

La Ponencia del Directorio Militar.—Presentado el informe de las Compañías el 2 de noviembre de 1923, hasta fin de año estudió la Ponencia de ferrocarriles del Directorio Militar su proyecto de nuevo régimen, que fué comunicado por el general Mayandía a las Compañías el día 28 de diciembre.

A pesar de las observaciones del citado informe de las Compañías e incluso de la instancia (Anexo número 42) que a mediados de diciembre presentaron los banqueros al Presidente del Directorio Militar, llamando la atención nuevamente por su parte sobre el aspecto financiero del problema ferroviario, insistiendo en que era indispensable consolidar el crédito de las Compañías para que pudieran desenvolverse normalmente y mejorar los servicios, observación que hacían en vista de las referencias existentes sobre la resolución que en forma de estatificación más o menos declarada, pero real y efectiva, iba a proponer la Ponencia de ferrocarriles del Directorio, razonando sus puntos de vista y señalando particularmente las graves consecuencias que tendría el anular el crédito de las Empresas en lugar de consolidarlo y fortalecerlo, substituyéndolo por el crédito del Estado, la indicada Ponencia de ferrocarriles del Directorio Militar redactó un proyecto de régimen, cuyos principios fundamentales, que se enunciaban en la Base 1.ª, eran los siguientes:

PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DE LA PONENCIA DEL DIRECTORIO MILITAR

1.º Orientación hacia la nacionalización de las líneas de ferrocarriles, intervenida por el Estado y subordinada a los recursos del Tesoro público.

2.º Intervención del Estado para ordenar las obras y en su caso los rescates para llegar a la conveniente estructuración de los ferrocarriles que el Gobierno determine según mejor convenga.

3.º Construcción de obras de ampliación y mejora de los ferrocarriles actuales y adquisiciones de material, propuestas por las Compañías, informadas por el Consejo Superior Ferroviario y aprobadas por el Gobierno, con carácter de preferencia y urgencia; construcción de líneas nuevas, según lo exija el interés público, pero subordinando estas últimas a las primeras, siempre que así convenga al Tesoro.

4.º Arrendamiento a concesionarios de material de todas clases, de disfrute de obras y de líneas del Estado, concesión de anticipos a las Compañías con interés y amortización para obras y material mediante convenios arreglados a las presentes bases y dependientes de la situación de los concesionarios.

5.º Cubrir en general los gastos de explotación, cargas de todas clases, un rédito prudencial de intereses y amortización del capital real del concesionario, interés y amortización de los anticipos y cesiones del Estado con las tarifas, suprimiendo todo uso gratuito de la vía férrea que no esté justificado por razón del servicio.

6.º Emisión por el Estado de Deuda especial ferroviaria para anticipar a las Empresas las cantidades necesarias para realizar los planes de obras y adquisición de material a que se refieren los números anteriores.

7.º Constitución de una Caja ferroviaria del Estado con ciertos beneficios de éste y con otros ingresos a que se refieren las bases 5.ª y 18, y para los mismos fines del número anterior y con preferencia especial para garantizar al Estado la compensación de pérdidas y el percibo de su interés y amortización.

8.º Libertad a las Empresas para entrar en el nuevo régimen ferroviario.

9.º Funcionamiento autónomo de las Empresas, pero constantemente intervenido en todos sus aspectos por el Estado, para garantizar el interés público en armonía con el de los usuarios de los ferrocarriles y los de las mismas Empresas.

Aunque además de estos principios fundamentales que se enunciaban en la Base 1.ª, había otros muy importantes, de que más adelante nos ocuparemos al detallar la refutación de las Compañías, sin necesidad de tener que llegar a exponer las demás bases de este "Proyecto de Real decreto" (redactado, por cierto, por un teniente coronel, que después publicó un folleto en el que constaban los fundamentos que le habían servido para prepararlo y la contrarréplica a las observaciones que sobre el mismo proyecto presentaron las Compañías), bastan los principios apuntados para hacerse perfecto cargo de la influencia que el proyecto Maura y su derivado del Sr. Argüelles, toscamente interpretados, habían tenido en su redacción, influencia a la que ya no han podido substraerse en lo sucesivo los encargados de estudiar en España la cuestión ferroviaria.

No tardaron las Compañías mucho tiempo en formular sus observaciones al proyecto de régimen que les fué entregado el 28 de diciembre, pues dentro de los cinco días hábiles de plazo que para informar se les concedió, el 4 de enero se presentó por la Delegación de las mismas en el Consejo

En la Ponencia del Directorio se aprecia la influencia del proyecto de Ordenación, toscamente interpretado.

Las Compañías formularon sus observaciones a la Ponencia.

Superior Ferroviario una nota de observaciones, entre las cuales destacaremos las siguientes:

El carácter estatista del proyecto. Menosprecio de los derechos de las Compañías.

La característica esencial del nuevo proyecto—decían—estriba en someter a los ferrocarriles a una verdadera explotación estatista con todos sus inconvenientes y ninguna de sus ventajas, difiriendo el proyecto del discutido en el Parlamento en 1922, en que en vez de la Comunidad entre el Estado y las Compañías, cuya personalidad y derechos se respetaban en parte, en el nuevo proyecto tenía el Estado el carácter de acreedor exclusivista y exigente, dueño absoluto de los ferrocarriles, abrogándose la total supremacía en su gestión, sin respeto a los capitales invertidos en los mismos, anulando la personalidad y el crédito de las Compañías.

La gestión de las Compañías totalmente imposibilitada.

Las Compañías quedaban limitadas a proponer las obras a realizar con tanta antelación, sujetas a tan numerosas trabas y trámites, que en muchos casos, por no entregar el Estado siempre con la oportunidad precisa sus aportaciones, imposibilitaría de hecho la ejecución de obras urgentes para que pudieran ser utilizadas en el momento necesario. Perdían asimismo las Compañías su libertad de tarificación dentro de los límites de las concesiones y veían mermadas incluso sus atribuciones para reclutar, organizar, dirigir y remunerar a su personal.

Hubiera sido preferible la explotación pura y simple por el Estado.

Insistían en su informe en el exceso de facultades que conferían al Consejo Superior Ferroviario, que no hemos detallado por no hacer estas notas excesivamente extensas, el que llevaría la gestión absoluta de los ferrocarriles españoles, considerando preferible a esto el encaminarse resueltamente a la explotación pura y simple por el Estado; en cuyo caso podría llevarse la dirección con más acierto y firmeza por un organismo homogéneo impulsado por el único móvil de la conveniencia e interés del propio Estado.

Decían asimismo que el proyecto, según se deducía de su lectura completa, se inspiraba en salvaguardar únicamente los intereses del Estado, sin otorgarles a ellas la menor garantía de sus derechos, afirmando que de ser cierta y sincera la opción ofrecida en las bases, para poder o no acogerse a sus preceptos, serían varias las Empresas que no hubieran vacilado en mantenerse en el régimen legal de sus concesiones actuales, sin ingresar en el nuevo, si pudieran por su parte prescindir de tener en cuenta los trastornos que ocasionarían a la economía nacional al modificar, dentro de las tarifas máximas legales, las especiales que estaban en aplicación para distancias superiores a 200 kilómetros, en las que había un margen amplio de elevación que podría ser utilizado para resolver la situación económica, por haber procurado las Compañías fomentar los transportes a largas distancias con considerables rebajas sobre las tarifas generales.

Radicalismo de los preceptos previstos para la estructuración de las redes.

Se alarmaban fundamentalmente las Compañías de lo proyectado respecto a la estructuración de líneas, para la cual, según se afirmaba en la Ponencia, se atendería "única y exclusivamente a los intereses públicos,

una vez que las actuales Empresas cesen de serlo con las reversiones", estructuración que sería formulada en el plazo de seis meses por el Consejo Superior y resuelta en los dos siguientes por el Gobierno, pudiéndose hacer las reversiones por redes enteras, por líneas y hasta por concesiones con la desmembración consiguiente de muchas Compañías.

Exponían detalladamente sus puntos de vista, criticando el proyecto en lo relativo a la fijación de las tarifas, cuyo detalle no hemos expuesto por exigencias de brevedad, las cuales, incluso, aparecían elevadas de un modo innecesario, con el consiguiente perjuicio para el interés general, por remunerar dos veces algún concepto sólo a los efectos de la cuenta o reserva para obligaciones amortizadas que figuró en el proyecto Maura y que ahora se volvía a establecer, aunque había sido ya suprimida por injusta y arbitraria de aquel proyecto en tiempo del ministro Sr. Argüelles.

Imperfecto sistema de tarificación.

En cuanto a la distribución de productos entre el Estado y el concesionario, se hacían también varias observaciones, siendo las principales la relativa a la variación del capital real de la Compañía, que aumentaba anualmente por el juego de la referida cuenta de obligaciones amortizadas; y la de que habiéndose computado para calcular la tarifa el interés "corriente" y una determinada prima de amortización, al llegar el reparto, cuando el concesionario había percibido el 4 por 100 de su capital real (inferior en general por entonces al interés corriente), cesaba la distribución proporcional, comenzando el reparto de primas al Estado y a la propia Compañía en relación con su valor de establecimiento.

Injusticia en la distribución de productos.

Finalmente, no se veía el fundamento de señalar para el cálculo de las tarifas remuneraciones mínimas de 3 y 4 por 100 para el capital real, según que éste excediera o no de la mitad del valor de establecimiento; y tampoco se comprendía por qué estas rentas mínimas se reducían al 2 por 100 una vez amortizadas todas las obligaciones y cargas del concesionario, puesto que debía atribuirse, según otra base, al capital real el interés corriente y la amortización prudencial que correspondiera al capital del Estado.

Incongruencia en la fijación de rentas mínimas para el cálculo de las tarifas.

En cuanto al rescate, hacían las Compañías las mismas observaciones que, según dijimos en el capítulo V, habían hecho sobre el proyecto Maura de Ordenación ferroviaria, llamando también la atención sobre el hecho de que no estableciéndose limitación alguna como precio mínimo y dependiendo esencialmente los rendimientos a obtener del cálculo de las tarifas, desde el momento en que la facultad de acordar éstas recaía en el Consejo Superior y en el Ministro, quedarían las Empresas expuestas a obtener rendimientos muy pequeños, y no teniendo ningún mínimo garantizado, podrían verse en el caso de tener que sufrir el rescate por un precio verdaderamente ruinoso. Por otra parte, como la estimación del capital real de la Empresa se computaba por el valor que tuviera en el tiempo del rescate, y este valor iría constantemente en aumento como consecuencia de

Observaciones a la fórmula de rescate.

la amortización de obligaciones en el juego de la cuenta de obligaciones amortizadas, resultaba que para una misma Empresa, el capital real del rescate, sin hacer la misma nuevas aportaciones, sería muy distinto según la época en que se estableciera.

Respecto de la Deuda especial ferroviaria, repetían también las Empresas lo ya indicado sobre la improcedencia de destruir su crédito echándose encima el Estado nuevas cargas absolutamente innecesarias.

La réplica del redactor del proyecto a las observaciones de las Compañías.

A estas observaciones elevadas por las Compañías al Consejo Superior Ferroviario, formuló como ya dijimos, una contrarréplica el teniente coronel antes citado, que redactó el proyecto discutido, la cual fué publicada en un folleto y repartida, no comentándola aquí para no eternizarnos en esta cuestión. Al poco tiempo de esto fué formulada por el general Mayandía, encargado por el Directorio Militar de la Ponencia sobre el nuevo régimen ferroviario, un proyecto de ley (Anexo número 40), que sirvió de base para la discusión en el Consejo Superior Ferroviario, de la que salió el Estatuto de 1924. En este último proyecto, se suavizaban algunos extremos del últimamente discutido, atendiendo en cierta medida las indicaciones de las Compañías, siendo nuevamente modificado en el transcurso de su discusión, según se expondrá en el capítulo siguiente.

Por Real orden de 8 de noviembre de 1923 se creó una Oficina de tarifas que debía realizar estudios sobre la explotación comercial de los ferrocarriles con sujeción al plan propuesto.

Mientras se llevaba a cabo la gestación de los proyectos de régimen que acaban de indicarse, en 8 de noviembre de 1923 se publicó una Real orden creando una oficina eventual y especial de tarifas aneja al Consejo Superior Ferroviario con el fin de realizar estudios sobre la explotación comercial de los ferrocarriles, preparatorios de los dictámenes y propuestas que debía formular dicho Consejo. Esta oficina, habría de actuar diariamente estando constituida por siete miembros: dos del Estado, dos de las Compañías y tres representantes de Corporaciones de carácter mercantil, agrícola e industrial, debiendo informar sobre los siguientes extremos:

1.º Si en la hipótesis de ser imprescindible un aumento de tarifas, sería más conveniente un coeficiente único o distintos para cada Empresa y aun grupos de tráfico.

2.º Sobre los diferentes casos que debían distinguirse en las pequeñas Empresas, proponiendo las medidas que pudieran compensar el referido aumento de tarifas.

3.º Sobre medidas de aplicación que deberían adoptarse, desde luego, como supresión de billetes de favor, etc.

4.º Mejoras inmediatas en la explotación ferroviaria que podían hacerse sin aumento de las percepciones en favor de las Empresas.

Por último, este informe había de evacuarse en un plazo de veinte días; pero, además, sin plazo determinado, se encomendaba a la oficina un estudio de reorganización general de tarifas ferroviarias, tendiendo a la homogeneidad, y de las modificaciones que conviniera hacer en los servicios ferroviarios relacionados con la explotación comercial.

Emitido el dictamen de la oficina eventual y especial de tarifas y examinado el asunto por el Consejo Superior a quien iba dirigida la Real orden citada, éste formuló su informe al Gobierno en 18 de diciembre, cuyas conclusiones, que extractamos por lo interesantes, fueron las siguientes:

1.^a Es preferible la adopción de un coeficiente de recargo único para todas las Empresas y para todos los tráficos, lo cual no excluye la necesidad de proceder a la revisión general de tarifas, simplificándolas y acomodándolas a las condiciones de cada especie de transporte.

2.^a Cuando las condiciones de ciertas Empresas no permitan obtener los rendimientos precisos con aumentos de tarifas, las diferencias deberán ser compensadas en lo posible con los excesos resultantes para otras Compañías; de ser tal compensación insuficiente cabría suplir la falta con medios, como la reducción de cargas o tributos para ponerlas en condiciones de posible competencia con otros sistemas de transporte, o el auxilio directo del Estado.

3.^a La supresión de pases y billetes de favor de personas ajenas al servicio, así como la implantación de seguros especiales, no podrán dar resultados sensibles. En cambio, la cesión a las Compañías de una parte del impuesto de transporte y la ampliación de los plazos de amortización de los empréstitos que en lo sucesivo se emitieran, asumiendo el Estado las cargas en el período en que dichos plazos rebasaran la vigencia de las concesiones, permitiría atenuar la importancia de los recargos de tarifas, facilitando la ejecución de obras y adquisiciones de material. Asimismo, sería beneficioso, a estos efectos, reducir a límites racionalmente acomodados a las explotaciones ferroviarias las normas de la implantación de la jornada de ocho horas.

4.^a Todas las mejoras que convendría introducir en las instalaciones y en el material de las explotaciones han de ocasionar aumentos de gastos de consideración, debiendo lógicamente traducirse en la necesidad de mayores percepciones para los transportes, pues según la experiencia ha demostrado en España y en todas partes, no son suficientes en general los naturales incrementos del tráfico cuando se producen, para compensar aquéllos, mayores gastos.

Terminaba el Consejo Superior su concienzudo informe, que desgraciadamente no ha sido después tenido en cuenta, lo mismo que en otras ocasiones en que se ha pronunciado en el sentido de la adopción de medidas francamente favorables a la explotación racional, manifestando que, en términos generales, la reducción de los plazos de transporte exigía la me-

En 18 de diciembre de 1923 el Consejo Superior formuló informe resultado del estudio llevado a cabo por la Oficina de tarifas. Alcanza de este informe.

jora y ampliación del material e instalaciones, así como una actuación leal y activa por parte del personal ferroviario, y que la reforma de las disposiciones legales que regulan en España los contratos del transporte ferroviario, podría aminorar los gravámenes que pesan sobre las explotaciones sin quebranto para la equidad que en tales contratos debe imperar.

Creación en 30 de enero del Consejo Superior de Ferrocarriles en sustitución del Consejo Superior Ferroviario.

Esperaban las Compañías como resultado de la Ponencia nombrada por el Directorio Militar para estudiar el régimen ferroviario y del informe del Consejo Superior sobre el dictamen de la Oficina de tarifas constituida por la Real orden de 8 de diciembre antes citada, que se adoptara una resolución sobre el problema ferroviario, tantas veces anunciada y siempre demorada en perjuicio de los ferrocarriles y de las Empresas, cuando en 30 de enero de 1924 se promulgó un Real decreto (Anexo número 9) creando un Consejo Superior de Ferrocarriles para regular e inspeccionar la gestión ferroviaria de las Empresas, en sustitución del Consejo Superior Ferroviario. El nuevo organismo había de estar compuesto de 17 vocales: seis en representación de los concesionarios, seis delegados del patrimonio nacional (dos ingenieros de Caminos, uno de Minas, agrónomo o industrial; dos del Ministerio de Hacienda y un jefe de los Servicios de ferrocarriles militares); cuatro usuarios representantes de Corporaciones mercantil, agrícola, minera e industrial, y uno en representación de los agentes obreros ferroviarios. Cada vocal tenía su suplente.

Este Consejo debería informar acerca del proyecto presentado de nuevo régimen ferroviario, proponiendo las soluciones oportunas y el Estatuto para el funcionamiento definitivo del propio Consejo.

Por el anterior Decreto se ordenó la reducción de los anticipos para el personal por dozavas partes mensuales.

Además, el Real decreto que nos ocupa disponía que se mantuviera el aumento del 15 por 100 sobre las tarifas hasta la implantación del nuevo régimen ferroviario; pero que el anticipo para el personal concedido en 1920 se redujera mensualmente de un modo progresivo por dozavas partes hasta la implantación del nuevo régimen, sin que por ello pudieran reducirse a su vez los vigentes jornales y haberes de obreros y agentes ferroviarios.

La gestión de las Compañías para conseguir que se dejara sin efecto la suspensión de los anticipos concedidos hasta que recayese "una resolución definitiva del problema."

Todas las Compañías de España, al conocer esta disposición, se dirigieron en instancia al Gobierno de la Dictadura suplicando se dejara sin efecto lo referente a la supresión de anticipos hasta la adopción de una resolución completa del problema ferroviario, conforme a lo dispuesto en las Reales órdenes de concesión y prórroga de los mismos, pues ya contaban aquéllas con que sería necesario mucho tiempo para que quedara aprobado dicho nuevo régimen, previo el informe del Consejo Superior, así como para que las propias Compañías recabaran las correspondientes autorizaciones estatutarias para acogerse al mismo. Expuestas por ellas las dificult-

tades que, sobre todo para algunas, tendría el mantener los aumentos de haberes de su personal sin permitir el anticipo, abordaban el aspecto legal de la cuestión, alegando que dichos anticipos habían sido concedidos por Real orden de 23 de marzo de 1920 para sufragar por un mes los aumentos de haberes, extendiéndose el auxilio por tiempo no determinado con la Real orden de 29 de abril siguiente, en la que consignaba textualmente: "hasta que recaiga una resolución definitiva del problema en todos sus aspectos".

También manifestaban las Compañías que el mismo Consejo Superior Ferroviario al ocuparse de estos anticipos, en un informe dictado *por unanimidad* y dirigido al ministro de Fomento en 3 de agosto de 1922, se expresaba en los términos siguientes respecto de lo expuesto al final del párrafo anterior:

Un informe del Consejo Superior Ferroviario sobre el alcance jurídico de los anticipos.

"La afirmación es categórica y no lo es menos la que consigna la Real orden de 10 de abril de 1921, en la cual y con motivo de haber accedido las Compañías a que se incorporasen a los haberes de sus agentes y obreros, para los efectos pasivos, los dos pluses que se les venían abonando, uno con cargo a las mismas Compañías y otro a los anticipos del Estado, dispone taxativamente que el Estado seguirá facilitando el adelanto que ya otorgó a las Compañías para el plus que ahora convierte en aumento de haber, *hasta tanto que se establezca el nuevo régimen ferroviario*, y tan lejos está de admitir la suspensión de aquel régimen, que hasta prevé expresamente la posibilidad de que se amplíe el adelanto, si la situación de las Compañías *antes de establecerse dicho régimen* (el definitivo) no permitiera el pago del plus que con cargo a los fondos de las mismas vienen abonando."

Agregaba el informe del Consejo que los *textos son terminantes*, y en cuanto al hecho afirmado por las Empresas de que las citadas disposiciones y especialmente la última *constituyen jurídicamente verdaderos actos contractuales entre el Estado y las Compañías*, no puede desconocerse, añadía el Consejo:

"... que en ellas existen concesiones del Poder público que han determinado la línea de conducta por las Empresas seguida, y que, en buenos principios, no cabe exigirles que sigan observando, si las condiciones que a ello les determinaron cambian, a menos de llegar al límite extremo de una incautación que el Consejo no puede proponer en los actuales momentos."

Este razonado informe del Consejo Superior fué también desoído en cuanto a la ilegalidad de suprimir los anticipos como lo había sido en su modesta propuesta de elevación de tarifas para compensarlos con arreglo a lo dispuesto en la ley llamada económica del último Gobierno Sánchez Guerra.

Además de la instancia de las Compañías españolas, reclamaron tam-

bién por su parte algunas extranjeras, a las que contestó el presidente del Directorio que estudiaría con benevolencia sus objeciones y vería si podían armonizarse con el proyecto de régimen ferroviario, afirmando que no experimentarían el menor daño.

La petición de unas y otras Compañías para que quedara en suspenso la aplicación del Decreto de 30 de enero en cuanto se refería a la supresión de los anticipos no fué tenida en cuenta, quedando en vigor esta disposición hasta que se promulgó el Estatuto ferroviario.

Antes de terminar este capítulo recordaremos como noticia ferroviaria interesante en aquella época: la constitución de la Sociedad Española de Industria y Tracción Eléctrica, que iba a construir el ferrocarril directo de la frontera francesa a Algeciras y los de Madrid-Valencia, Requena-Baeza y estratégico de la Alpujarra, empleando un capital de tres mil millones de pesetas, etc., etc., todo lo cual, afortunadamente para nuestro país, quedó por fin sólo en proyecto.

CAPITULO VIII

DISCUSIÓN DE LA PONENCIA DE FERROCARRILES DEL DIRECTORIO MILITAR EN EL CONSEJO SUPERIOR Y PROMULGACIÓN DEL ESTATUTO POR REAL DECRETO-LEY DE 12 DE JULIO DE 1924. SÍNTESIS DEL ESTATUTO

A fines de febrero de 1924 comenzó la discusión en el Consejo Superior de Ferrocarriles del proyecto de régimen ferroviario firmado por el general Mayandía, de que nos ocupamos en el capítulo anterior y que figura entre los Anexos.

Sin descender al detalle de la discusión laboriosa, que duró hasta casi fin de mayo, citaremos a continuación, en forma escueta de índice, las modificaciones que se introdujeron en el primitivo proyecto. Leyendo los conceptos cuya modificación se indica a la vista del dictamen, o proyecto Mayandía (Anexo núm. 40), se comprenderá la intensidad del trabajo desarrollado por el Consejo y la indudable eficacia de la colaboración de las Compañías, pues aunque no todas las correcciones introducidas en la discusión fueron convenientes, puede afirmarse que, en conjunto, se hizo más viable el proyecto.

Las reformas de la Ponencia del Directorio acordadas en la discusión fueron las siguientes:

BASE PRIMERA

I. CARACTERISTICAS DE CONJUNTO DEL REGIMEN FERROVIARIO

El Estado no regulará la gestión de las Empresas.

No será interventor y obligacionista especial de las mismas.

Gestión autónoma de las Compañías.

Se garantizará el rendimiento financiero de las mismas.

Las convenciones particulares entre el Estado y las Compañías que hayan recibido auxilios no se ocuparán de intervención, sino sólo de dichos auxilios.

II. ESTRUCTURACION DE LINEAS

La estructuración no será base esencial del nuevo régimen como se proponía.

Separación entre las redes estructuradas de ancho normal y de vía estrecha.

Se excluyen de la estructuración algunas líneas de pequeña importancia.

El Estado podrá rescatar concesiones aisladas.

Plazo de un año al Consejo Superior de Ferrocarriles para proponer y de tres meses al Gobierno para resolver las estructuraciones.

III. ADQUISICION DE MATERIAL Y OBRAS DE AMPLIACION Y MEJORA DE LAS REDES ACTUALES.

Facultad para autorizar a las Compañías a emitir obligaciones.

IV. CONSTRUCCION DE NUEVAS LINEAS FERREAS, DE OBRAS FERROVIARIAS EN GENERAL INDEPENDIENTES DE LAS REDES ACTUALES Y EXPLOTACION DE DICHAS LINEAS Y OBRAS

Mayor elasticidad en los procedimientos para costear y construir las nuevas líneas y obras.

V. FECHAS DE REVERSION

No se prejuzga plazo alguno en este apartado para las concesiones perpetuas, a lo que se obligaba en el proyecto. En el Anexo número I al Estatuto se fijó el de noventa y nueve años.

VI. NUEVAS CARGAS

Se omite la prohibición de emitir obligaciones a mayor plazo que el de las concesiones.

BASE SEGUNDA

LINEAS COMPRENDIDAS EN ESTE REAL DECRETO

Podrán no someterse a esta ley líneas que reúnan ciertos requisitos, aun adoptando parcialmente tarifas mayores hasta un 15 por 100 que las máximas legales.

BASE TERCERA

CLASIFICACION GENERAL DE LAS EMPRESAS EN RELACION CON EL NUEVO REGIMEN FERROVIARIO

Se anula el Anexo número 2, propuesto en la Ponencia de clasificación concreta por Empresas, cuya futura redacción se confía al Consejo Superior de Ferrocarriles.

BASE CUARTA

SEÑALAMIENTO Y OBTENCION DE LOS RECURSOS QUE SE HAN DE INVERTIR EN EL REGIMEN FERROVIARIO Y CREACION DE LA CAJA FERROVIARIA

Se concreta claramente la facultad para autorizar a las Compañías a emitir obligaciones, consignada en la Base primera.

Se nutre mejor la Caja ferroviaria del Estado.

Se organiza debidamente dicha Caja, que se hace autónoma, administrada por el Consejo Superior de Ferrocarriles e intervenida por Hacienda, y se dan garantías para impedir el indebido uso de sus fondos.

Preferencia de las mejoras y ampliaciones en las líneas actuales, sobre la construcción de nuevos ferrocarriles.

BASE QUINTA

PLANES GENERALES DE EJECUCION DE OBRAS Y ADQUISICIONES

Siempre se oirá a las Empresas, antes de resolver.

Podrán modificarse los planes dentro del quinquenio respectivo.

La tramitación de los planes y proyectos será menos molesta para las Compañías.

BASE SEXTA

NORMAS PARA REVISAR LA LEGISLACION DE FERROCARRILES

Clasificación más racional de los ferrocarriles y normas precisas relativas a la galga de los mismos.

Se revisarán y unificarán los planes de ferrocarriles vigentes.

Aplicación a los ferrocarriles de servicio particular de los beneficios de la expropiación forzosa y de la ocupación de terrenos de dominio público, quedando, en cambio, sujetos a prestación de servicios públicos en casos especiales.

La explotación de los ferrocarriles del Estado se arrendará a Empresas privadas.

Podrán incluirse líneas nuevas en el plan, a petición de Corporaciones, entidades o particulares.

Mayor elasticidad en la forma de intervención del Estado en la construcción de nuevas líneas.

Se omite la obligación de realizar las obras por subastas parciales en todos los casos.

Mayor elasticidad en los requisitos para la preferente construcción que de alguna línea se solicite.

Se requerirá concurso antes de acordar la ejecución de las obras, si éstas han de implicar preferencia para el arriendo de la explotación.

Se añaden condiciones relativas a nacionalización del alto personal de las Empresas que en lo sucesivo construyan o exploten nuevos ferrocarriles, y a Comités o Delegaciones de nuevas Empresas de construcción o explotación ferroviaria.

BASE SEPTIMA

ATRIBUCIONES DEL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

Suprimida la parte de organización y funcionamiento del Consejo Superior de Ferrocarriles.

ATRIBUCIONES

El Consejo Superior de Ferrocarriles oír a las Empresas antes de resolver sobre ciertas materias.

Se omite que los rescates podrán hacerse por Empresas o por concesiones.

Limitación de las facultades inspectoras e interventoras del Consejo Superior de Ferrocarriles, únicamente en lo relativo a la aplicación de estas bases.

Se prevé la reorganización y unificación de los servicios del Estado, en relación con los ferrocarriles.

OBLIGACION DE DAR CONOCIMIENTO POR LAS EMPRESAS AL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES DE DETALLES DE LA EXPLOTACION

Mayor libertad de acción de las Compañías, en este particular.

SECCIONES Y SERVICIOS DEL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

Sustituyen con ventaja a los organismos del proyecto Mayandía.

DELEGACIONES

Se establece su régimen jurídico.

GASTOS DEL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES Y SERVICIOS ANEJOS

Con cargo a la explotación.

BASE OCTAVA

EVALUACION DE LOS "CAPITALES DEL ESTADO", DEL "VALOR REAL DE LOS ESTABLECIMIENTOS" Y DE LOS "CAPITALES REALES" Y DE "ACCIONES" DE LOS CONCESIONARIOS

I. CAPITALES DEL ESTADO

El metálico facilitado por el Estado no se considerará como "anticipo", sino como "aportación".

Los inmuebles y material fijo y móvil cedidos por el Estado no se computarán por su "valor real actual en el momento de la cesión", sino por su "valor de coste"; y no se les aplicará coeficiente alguno de amortización por demérito de tiempo y servicio.

En el capital del Estado sujeto a amortización no se incluirán las líneas que hayan revertido al mismo, libres de cargas.

II. VALOR REAL DE LOS ESTABLECIMIENTOS DE LOS CONCESIONARIOS

También aquí se han suprimido los coeficientes de amortización por demérito.

La prescripción del proyecto Mayandía que obligaba a "depurar con escrupulosidad la cuantía del coste", se ha substituído por la de que todo se halle en aquel buen estado de conservación o de servicio a que se refieren los pliegos de condiciones para el momento de la reversión.

El método para fijar el valor real de los establecimientos parece dará lugar a cifras más justas.

III. CAPITALES REALES DE LOS CONCESIONARIOS

Aquí queda todo más aclarado, aunque sin introducirse modificaciones substanciales.

IV. VARIACION DE CAPITALES

No se introducen aquí, tampoco, modificaciones substanciales, pero se aclaran algunos conceptos del proyecto Mayandía.

V. CAPITAL ACCIONES

A causa de la laboriosa discusión de este punto, que en el proyecto Mayandía se definía por el valor desembolsado, siempre inferior al capital real, se aplazó su resolución para más adelante.

BASE NOVENA

FIJACION DE TARIFAS

1.^a MODIFICACION. PERIODOS DE TARIFICACION

Los períodos previstos en el proyecto Mayandía eran: transitorio, de ensayo, y período definitivo, propiamente dicho. El período de ensayo no es obligatorio, debiendo establecerse sólo en el caso de existir discrepancias dentro del Consejo Superior de Ferrocarriles, al fijar las tarifas.

Los períodos previstos en la Base aprobada son: transitorio, provisional, de ensayo (cuyo período es aquí obligatorio), y período definitivo propiamente dicho.

Es, pues, bastante más compleja la Base aprobada.

2.^a MODIFICACION. TASACION DE LOS TRANSPORTES

En el período transitorio nada se modificó.

La modificación esencial, en los períodos provisional y definitivo del Consejo Superior de Ferrocarriles, cotejados con el definitivo de Mayandía, se encuentra en el modo de computar la remuneración para el capital real del concesionario. La diferencia entre ambos proyectos es muy notable, y compleja, especialmente en lo que se refiere a la remuneración del capital real del concesionario, en principio igual al del capital del Estado, pero después sometido a *topes* que limitan el rendimiento.

3.^a MODIFICACION. NUEVAS NORMAS DE TARIFICACION

En la Base aprobada se fijaron nuevas normas de tarificación (que no existen en el proyecto Mayandía), con tendencia a uniformar, hasta cierto punto, los sistemas de las distintas Empresas.

OTRAS MODIFICACIONES

Aparte de esas tres modificaciones fundamentales, hay otras de menor importancia, mereciendo señalarse, entre ellas, la disposición de la Base aprobada (que no existía en el proyecto Mayandía), según la cual, uno de los principales puntos de partida que ha de adoptar el Consejo Superior de Ferrocarriles para el cálculo de las tarifas del período definitivo, será la *revisión completa del régimen y gastos de explotación de las Empresas*. Esta modificación contradice el principio de autonomía establecido a su favor en Bases anteriores aprobadas por el propio Consejo Superior de Ferrocarriles.

BASE DECIMA

REVISION DE TARIFAS

Sólo se introducen pequeñas modificaciones, que son:

Según la Base aprobada, cualquier revisión extraordinaria de tarifas, regirá durante un plazo completo de tiempo, como si se tratara de una revisión ordinaria. Según el proyecto Mayandía, ese plazo sólo habría de durar el resto del tiempo que faltase para expirar la vigencia de las tarifas cuya revisión extraordinaria se hiciera.

En el caso de que se prorroguen las tarifas, como consecuencia de una revisión, las facultades del Gobierno para decretar reducciones, que según el proyecto Mayandía se limitaban en la Base aprobada, exigiendo informes previos de distintos altos centros.

BASE UNDECIMA

DISTRIBUCION DE PRODUCTOS DE LAS EXPLOTACIONES

I. EMPRESAS DE ACTIVO SANEADO

Los premios de gestión, para Empresas y personal, establecidos por el proyecto Mayandía, se suprimen en la Base aprobada.

Al derecho de preferencia del concesionario, que se establece en el proyecto Mayandía, se le pone un tope en la Base aprobada.

Se establece un derecho de preferencia, de segundo orden, para el Estado, en la Base aprobada, más importante que en la Ponencia.

Obliga la Base aprobada a constituir reservas en ciertos casos.

Se suprimen las restricciones del proyecto Mayandía, para el cálculo de tarifas y distribución de productos, cuando las Empresas hayan amortizado sus obligaciones y cargas.

II. EMPRESAS DE ACTIVO NO SANEADO

También aquí se suprimen los premios de gestión.

Obliga en determinadas condiciones la Base aprobada a constituir reservas a expensas de la amortización de las obligaciones y cargas de las Empresas.

BASE DUODECIMA

DISPOSICIONES APLICABLES A LAS "EMPRESAS CON DEFICIT AUN CON LOS AUXILIOS RECIBIDOS DEL ESTADO" Y A CASOS ESPECIALES

En la redacción definitiva de esta Base se aprecian algunas contradicciones o confusiones con el texto de otras Bases anteriormente aprobadas por el Consejo Superior de Ferrocarriles.

I. La nueva Base otorga a las Compañías la iniciativa de las propuestas de auxilios especiales que hayan de serles prestados por el Estado. Esta diferencia con el proyecto Mayandía, da lugar a otras, tanto en la clasificación de las aludidas Empresas como en la tramitación de las propuestas y requisitos exigidos.

II. FERROCARRILES QUE TENGAN CONCEDIDA GARANTIA DE INTERESES

Se han suprimido las cláusulas de la Base Mayandía relativas a la construcción.

Aunque bastante confusa su redacción, este apartado es una extensa ampliación de la parte no suprimida del proyecto Mayandía, en que se intenta hacer compatibles las prescripciones de las Bases anteriores con la legislación especial hoy vigente para estos ferrocarriles.

III. FERROCARRILES CON POCO TIEMPO DE EXPLOTACION

Esta parte, que no existía en el proyecto Mayandía, se dedica a fijar el valor real del establecimiento de las líneas de que se trata.

IV. FERROCARRILES ADSCRITOS A OTRA INDUSTRIA

Se exige informe del Consejo Superior de Ferrocarriles para el ingreso de estos ferrocarriles en el nuevo régimen.

BASE DECIMOTERCERA

RESCATE DE LAS CONCESIONES

I. OBJETO DEL RESCATE

Este apartado es más metódico y claro que en la Ponencia Mayandía.

II. CONDICIONES DEL RESCATE

La diferencia más importante es que en la Base aprobada se determina la anualidad de rescate concretamente y no del modo vago que lo hacía la Ponencia Mayandía. La anualidad se compone de dos sumandos: el primero es el promedio de los productos netos del tráfico durante los cinco años que precedan al rescate; el segundo se calcula a base de asignar a cada unidad de exceso probable de tráfico, para los años venideros, un aumento del producto neto unitario correspondiente. Es, sin embargo, admitida, en caso de discrepancia, la evaluación pericial, que no está claro si deberá hacerse con arreglo al principio anterior o libremente.

Para el cálculo de dicha anualidad se tendrán en cuenta, en su caso, los ingresos procedentes del 15 por 100 y de los anticipos para personal.

Se fija a la anualidad un tope mínimo (período anterior a 1919).
Supresión del párrafo de la Ponencia Mayandía en que se habla de rescates por concesiones aisladas.

BASE DECIMOCUARTA

DE LA DEUDA ESPECIAL FERROVIARIA

Independencia de la Caja ferroviaria del Estado con respecto a los restantes organismos burocráticos y administrativos del mismo.

Se establecen más racional y ventajosamente que en la ponencia Mayandía, las formalidades y tramitación.

Máximo de setenta años para la amortización de esta Deuda, que se llamará "Deuda ferroviaria amortizable del Estado".

BASE DECIMOQUINTA

CONTABILIDAD DE LAS EMPRESAS

La base definitiva es un desenvolvimiento de la escueta de la Ponencia, que si impone ciertas trabas a las Compañías, en cambio consigna que sólo se refieren a la parte relativa a los preceptos del nuevo régimen.

BASE DECIMOSEXTA

TROPAS DE FERROCARRILES

Mayor intervención y autoridad de las Compañías que en la Ponencia.

BASE DECIMOSEPTIMA

RESOLUCION DE LOS PROBLEMAS DEL TRABAJO FERROVIARIO Y DE LAS CUESTIONES SOCIALES RELACIONADAS CON LOS FERROCARRILES

Se imponen a las Compañías nuevas trabas y condiciones, en beneficio de sus agentes y obreros que no existían en la Ponencia.

DISPOSICIONES ADICIONALES

En primer lugar, se introducen algunas pequeñas modificaciones al proyecto Mayandía, generalmente acertadas, tales como la relativa a billetes gratuitos y de favor y a la regulación de conciertos para servicios ofi-

ciales de viajeros y mercancías, en que se fija un criterio más amplio; y la de consignar que, al derogarse cuanto se oponga a este Decreto-ley, es sin perjuicio de los derechos adquiridos con anterioridad.

En vez de ser indefinido, se fijan ocho años para el plazo de exención de impuestos, en las fusiones, etc. En cambio, se amplían las operaciones comprendidas en la exención.

Además, figuran nuevas Disposiciones adicionales que no contenía el proyecto Mayandía.

Las modificaciones relativas a transportes militares suponen mayores ingerencias, y las reglas contra las Empresas que falten a los deberes que se les fijan son más coactivas.

Es más equitativa la nueva cláusula que manda se regularicen las liquidaciones y pagos metódicos de los saldos de cuentas entre el Estado y las Compañías.

Las restantes innovaciones son la nacionalización del personal superior técnico, el plan de enseñanza ferroviaria y la creación de Tribunales especiales para resolver las cuestiones del contrato de transporte.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Disposiciones 5.^a, 7.^a y 8.^a.—Marcan seis meses para el período transitorio, cesando entonces anticipos y 15 por 100, aunque no estuviesen aun aprobadas las tarifas del período provisional, en cuyo caso podrán regir las máximas legales. Esto hubiera sido francamente injusto y perjudicial, contradiciendo el espíritu del Decreto, y perturbando mucho al Comercio y a la estabilidad de los precios de las subsistencias.

Los gastos del Consejo Superior de Ferrocarriles durante el período transitorio, se abonarán con cargo a los anticipos, ya reducidos en otra parte.

Se oirá al Consejo Superior de Ferrocarriles antes de otorgar una nueva concesión ferroviaria, mientras no se reforme la legislación vigente.

Redacción general de estas disposiciones, más metódica y clara que en el proyecto Mayandía.

Las Compañías formularon nuevamente sus reservas fundadas en el carácter bilateral de las concesiones, cuya modificación debería ser en todo caso pactada según normas de universal observancia.

Terminado el estudio en el Consejo Superior de Ferrocarriles sobre el nuevo régimen ferroviario, insistieron las Compañías ante el mismo sobre que si bien habían prestado su leal concurso con toda asiduidad y buen deseo, como habían de seguir prestándolo en lo sucesivo, cooperando en la discusión del nuevo régimen, los resultados del informe, como ya se podía afirmar de antemano que sucedería habiendo tomado como base de estudio la Ponencia del Directorio Militar, no podían satisfacer sus aspiraciones que estaban basadas en el deseo de concordar las necesidades y conveniencias del interés público con el justo respeto a los derechos otorgados a las Empresas a virtud de concesiones constitutivas de verdaderos contratos bilaterales, cuya rescisión cabría acordar en la forma prevista en ellos, pero cuya novación habría de ser en todo caso pactada, según

normas de universal observancia; y a ninguna de estas finalidades consideraban las Compañías que tendía el proyecto en cuestión, por el cual se modificaban radicalmente las concesiones imponiendo a sus esencias mudanzas capitales sin pactarlas.

Mostraban asimismo desconfianza respecto de la eficacia de los principios generales en que se basaba el nuevo régimen ferroviario propuesto, separándose de lo hecho en otros países, no inclinándose resueltamente ni a la estatificación ni a la libertad de las Empresas, estableciéndose un Consorcio en el cual sería difícil, si no imposible, concordar la misión fiscalizadora del Estado, como árbitro supremo para la regulación de todo derecho, con su actuación en calidad de socio industrial sin que trascendiera su fuerza coactiva y su superioridad.

Insistían las Empresas en sus argumentos ya expuestos anteriormente sobre la dificultad de la gestión del Consejo Superior; la falta de garantías que tenían las Compañías sobre el cumplimiento del nuevo régimen; los peligros de desmembrar sus redes por el rescate de líneas aisladas, etc., etc., ofreciendo, a pesar de todo ello, su leal cooperación para implantarlo y contribuir con buena voluntad al éxito del mismo.

También manifestaron las Compañías su desconfianza respecto de la eficacia práctica del régimen propuesto.

EL ESTATUTO FERROVIARIO DE 12 DE JULIO DE 1924

Grande fué la decepción de las Compañías al examinar el texto del Real decreto-ley de 12 de julio (Anejo número 1), pues al cotejarlo con el dictamen emitido por el Consejo Superior, no sólo pudieron comprobar que no se habían tenido en cuenta por el Gobierno las peticiones dirigidas en el escrito al que acabamos de referirnos, ni habían surtido efecto ninguno los votos particulares formulados durante el curso de las discusiones, sino que, por el contrario, al ser atendidos algunos votos particulares de otros vocales del Consejo, resultó para las Compañías notablemente empeorado en algunos puntos el Real decreto respecto del dictamen del Consejo Superior de Ferrocarriles.

El Real decreto de 12 de julio de 1924, que implantó el régimen ferroviario, se separó en extremos fundamentales del dictamen del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Uno de los puntos en que se empeoró fué el relativo a la reducción del capital real del concesionario a consecuencia de no poder incluir en los productos netos de los últimos quince años, a los efectos de su capitalización, más que la parte del importe del 15 por 100 de recargo en las tarifas invertida en pluses del personal, pero no la absorbida por el mayor precio del carbón ni otras atenciones.

También disponía el Real decreto, en contra de lo establecido en el dictamen del Consejo Superior de Ferrocarriles, que debía deducirse de los productos para el cálculo de la anualidad de rescate lo percibido por el recargo del 15 por 100.

Asimismo apareció en el Real decreto que en ningún caso podría otorgarse autorización para nuevas emisiones de obligaciones por mayor tiempo que el de duración de las respectivas concesiones, limitación taxativa que no constaba en el dictamen.

Aparte de las modificaciones indicadas, el Estatuto de 12 de julio de 1924 sólo difería del proyecto aprobado por el Consejo Superior de Ferrocarriles en detalles, como el de la reducción de los plazos, en los cuales el Consejo Superior tenía que clasificar a las Empresas y emitir los informes después de una inspección sobre concesión de auxilios, etc., y también en la reducción de los que establecía el Consejo Superior de Ferrocarriles para solicitar el ingreso en el régimen y para el período transitorio.

REFERENCIA SINTETICA DEL ESTATUTO DE 1924

El Estatuto ferroviario de 1924, que figura entre los anexos con el número 1, y que por su extensión y complejidad dificulta el hacerse cargo mediante su lectura de los principios del régimen ferroviario que ha de considerarse vigente, aunque incumplido, establecía en síntesis las siguientes condiciones, que extractamos a continuación, sobre la situación de los ferrocarriles acogidos al mismo:

CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

Constitución.

Constituído antes de la promulgación del Estatuto, según oportunamente se dijo, se componía de seis vocales en representación del patrimonio ferroviario nacional; otros seis representando a las Compañías, cuatro por la agricultura, industria, comercio y minería, y uno en representación de los obreros ferroviarios. Total, 17, y otros tantos suplentes.

Atribuciones y facultades.

El Consejo es un alto Cuerpo consultivo del Gobierno, y es, por otra parte, el inspector que vigila el cumplimiento del Estatuto por las Compañías.

Las principales facultades del Consejo son: proponer la ampliación y mejora de las líneas actuales; el modo de agruparse para el nuevo régimen; proponer también la construcción de líneas por parte del Estado y ordenar su explotación; establecer y modificar con la aprobación del Ministerio de Fomento las tarifas ferroviarias; intervenir la Deuda especial ferroviaria, el rescate de las concesiones, etc., etc.

Las Compañías, por su parte, tienen la obligación de dar cuenta al Consejo de sus contratos, obras, cuadros de personal, balances, acuerdos estatutarios que afecten a su desenvolvimiento económico, etc., etc.

La intervención del Consejo en las explotaciones que en el proyecto

Maura podía llegar a la asistencia con voz, pero sin voto, a las reuniones de los Consejos de las Compañías y de las Juntas de Accionistas, según el Estatuto sólo puede hacerse interviniendo temporalmente la gestión de las Empresas por medio de delegados especiales nombrados por el Ministerio de Fomento.

*Intervención en los
Consejos de Admi-
nistración.*

COMUNIDAD ENTRE EL ESTADO Y LAS COMPAÑÍAS

Aunque el Estatuto no usa la palabra Comunidad, existe de hecho, formándola, de una parte, las Empresas de servicio público que lo soliciten y aquellas que quieran utilizar tarifas superiores a las señaladas en sus respectivos pliegos de condiciones, y de otra parte, el Estado con los capitales que aporte a las líneas para nuevas construcciones y adquisiciones de material, terrenos, otros ferrocarriles, etc.

La determinación del capital de las Compañías se establece en la Base 9.^a del Estatuto, fijando primero el valor real de establecimiento que debe estar comprendido entre dos límites, siendo uno, las cantidades efectivamente invertidas en construcción, adquisición, ampliación, mejora de líneas, material móvil y metálico en créditos aportados a la Comunidad, y resultando el otro de la capitalización al 4,25 por 100 del producto neto medio obtenido en los últimos quince años, computándose en ellos como ingresos sólo la parte del 15 por 100 y los anticipos para el personal, invertidas estrictamente en aumentos de sueldos y salarios. Este producto neto medio no podría ser superior al resultante para dos períodos, cada uno de cinco años consecutivos anteriores a 1919 a elección de la Compañía.

*Fijación del valor
de establecimiento.*

Entre estos dos límites fijaría el Consejo Superior el valor del establecimiento, aceptándose provisionalmente el resultante de la capitalización, aumentándolo o reduciéndolo en el 10 por 100 de su diferencia con el deducido a base de las cantidades invertidas efectivamente por el concesionario.

Deduciendo de este valor de establecimiento el capital obtenido por las obligaciones y otras cargas no extinguidas, se obtenía el *capital real* que las Empresas aportaban a la Comunidad, una parte del cual, quedaría también sujeto a la amortización.

*Determinación del
capital real.*

El capital del Estado se forma con el valor íntegro de sus aportaciones, bien en metálico, en terrenos, en líneas cedidas para la explotación a las Empresas, etc.; estando sujeto a amortización todo, menos las aportaciones que sucesivamente se vayan amortizando y las que procedan de la reversión de líneas libres de cargas, etc.

*Determinación del
capital del Estado.*

TARIFAS

Deberán ser suficientes a cubrir: a) Los gastos de explotación; b) Pensiones de retiro; c) Cargas financieras; d) Interés legal y una amortización

Afirmación del principio de tarificación suficiente.

Posibilidad de reducir la remuneración del capital del Estado para que resulten menos onerosas las tarifas.

La distribución de productos según las Empresas sean o no de activo saneado.

Los déficits se saldarán entre el Estado y el concesionario.

Casos especiales.

prudencial correspondiente al capital del Estado; e) El rendimiento que corresponda al capital real del concesionario con la cuota de amortización que se acepte para el capital del Estado. El tanto por ciento base del cómputo estará, sin embargo, limitado para los concesionarios, mientras las tarifas no estén todas comprendidas dentro del límite de las máximas legales, al tanto por ciento que en los últimos quince años anteriores al régimen representaran los productos líquidos en relación con los capitales reales correspondientes, multiplicado este tope por un coeficiente que represente la variación de tráfico imputable al concesionario.

El Consejo Superior de Ferrocarriles fijará estos topes y además quedará facultado para determinar cuándo habrá de reducirse en todo o en parte la remuneración del capital del Estado para hacer menos onerosas las tarifas, sin que esta reducción pueda llegar a afectar al capital real de las Compañías.

DISTRIBUCION DE PRODUCTOS

La regula la Base 12, distinguiendo entre las Empresas de activo saneado, que son aquellas en que existe capital real, y las de activo no saneado, en las que las obligaciones y cargas superan al valor actual de las concesiones.

En las primeras, los productos de la explotación se destinan a satisfacer, en primer lugar, los gastos, pensiones y cargas. Si hay exceso, se otorga al concesionario un 3 por 100 de su capital-acciones; después de esta preferencia, el Estado percibe un tanto por ciento de su capital, equivalente al que signifique dicha preferencia respecto del capital real de la Compañía. El exceso se distribuye entre el Estado y el concesionario, hasta completar los rendimientos calculados al fijar las tarifas; y si aún existe un resto, se reparte proporcionalmente a los capitales respectivos entre el concesionario y el Estado.

En las Empresas de activo no saneado, se alteran estas normas, para evitar que el pago de las obligaciones se anteponga a los intereses del Estado.

En caso de no resultar productos líquidos, el déficit se saldará entre el Estado y el concesionario, proporcionalmente al capital del primero y al capital real del segundo: por el Estado, con la Caja Ferroviaria, y por las Empresas, con sus reservas afectas a la explotación, y en caso de no existir éstas o de no ser realizables, en la forma que proponga cada Empresa y apruebe el Consejo.

En la Base 13 se formulan disposiciones especiales para Empresas que tengan déficit, a pesar del régimen descrito; para las que tienen concedida garantía de interés, para los ferrocarriles con poco tiempo de explotación, y para los que son accesorios a otras industrias.

CONSTRUCCIONES, OBRAS DE MEJORA Y EXPLOTACION DE LOS FERROCARRILES
DEL ESTADO

Según la Base 1.^a, el Estado costeará y ejecutará las obras de nueva construcción y mejora independientes de las actuales redes que figuren en los planes de ferrocarriles de servicio general aprobados. El Consejo Superior dispondrá y regirá la explotación de los ferrocarriles del Estado y podrá encomendarla a Empresas privadas.

El Consejo, por iniciativa propia o a instancia de las Empresas, formulará los planes generales de obras de mejora y adquisición de material que deban realizarse en las líneas de las mismas durante el quinquenio siguiente al año que se formulen.

ESTRUCTURACIONES

El Consejo propondrá en el plazo de un año un plan de agrupación de líneas sometidas al nuevo régimen atendiendo al interés nacional y a las exigencias geográfico-comerciales del tráfico.

REVERSION Y RESCATE DE LAS ACTUALES LINEAS

Al acogerse las Empresas al régimen habrán de determinarse las fechas exactas en que hayan de revertir al Estado sus concesiones, con arreglo a una fecha media de reversión determinada según las normas fijadas en el Anejo número 1 del Estatuto.

Determinación de la fecha media de reversión.

La reversión se referirá a los bienes y derechos que constituyen el valor real del establecimiento afectado al régimen de comunidad con el Estado, no comprendiéndose en ella:

Bienes y derechos que entran en la reversión.

1.º Las minas que puedan pertenecer a las Empresas, aunque el carbón viniera consumiéndose en los ferrocarriles.

2.º Las reservas en metálico o valores, incluso las constituídas con beneficios no repartidos después del ingreso en el régimen.

Bienes no comprendidos en la reversión.

3.º Los terrenos sobrantes y otras propiedades no relacionadas con la explotación.

4.º El metálico afecto a la explotación, aunque esté incluido en el valor de establecimiento, con tal de que la Empresa, al ingresar en el régimen, acepte que su importe no figure entre el capital sujeto a amortización.

El rescate podrá verificarse a propuesta del Consejo Superior, abonando a los concesionarios anualidades durante el tiempo que falte hasta la fecha de reversión, determinadas a base del promedio de productos netos del tráfico obtenidos en los últimos cinco años, aumentado en la cantidad en que se evalúe el venidero y racional incremento de esta renta en años sucesivos, calculada con arreglo al procedimiento que se fija.

Condiciones del rescate.

Para el cálculo de esta anualidad no se tendrán en cuenta los productos del 15 por 100.

De no aceptarse por el concesionario o por el Consejo Superior la anualidad resultante, se fijará por evaluación pericial informada por dicho Consejo, el de Obras Públicas en pleno y dictando el Gobierno la resolución definitiva.

DEUDA Y CAJA FERROVIARIAS

*Recursos de la
Caja Ferroviaria.*

Los recursos necesarios para las aportaciones del Estado se obtendrán: por la emisión de deuda especial ferroviaria del Estado, por consignación anual que el Gobierno incluya en los Presupuestos, por devoluciones de anticipos al Estado, etc., etc., cuyos recursos ingresarán en una caja especial titulada "Caja Ferroviaria del Estado".

*Normas para la
revisión de la legis-
lación ferroviaria.*

Además, establece el Estatuto normas para revisar la actual legislación de ferrocarriles, el régimen para tropas en los ferrocarriles, cuestiones sociales que se resolverían por tribunales especiales, contabilidad de las Empresas, etc., etc.

REGIMEN TRANSITORIO, PROVISIONAL Y DEFINITIVO

*Tarifas y anticipos
durante el período
transitorio.*

Hasta que se establecieran las tarifas del *Período provisional* existiría un *régimen transitorio*, en el que subsistirían el 15 por 100 y los anticipos del Estado, reducidos éstos en un 50 por 100 para las Compañías del Norte y M. Z. A., en un 30 por 100 para la de Andaluces, 14 por 100 para el Sur de España, 20 por 100 para M. C. P....

*En el período pro-
visional se aplicarían
a modo de ensayo
las tarifas calcula-
das para el defini-
tivo.*

Comenzaría el *Período provisional* al ponerse en vigor las tarifas estudiadas durante el período transitorio con las normas fijadas para el período definitivo, pero partiendo de los valores y capitales reales provisionales. Los rendimientos en este período provisional estarían sujetos a compensación, completándose durante el mismo el estudio de las tarifas, valores y capitales reales definitivos, comenzando el *período definitivo* al ponerse en vigor dichas nuevas tarifas.

El período provisional debería empezar a los tres meses de la fecha de publicación en la *Gaceta* del ingreso de cada Empresa en el régimen.

CAPITULO IX

INGRESO DE LAS COMPAÑÍAS EN EL NUEVO RÉGIMEN FERROVIARIO. FIJACIÓN DE LOS CAPITALES APORTADOS POR LAS COMPAÑÍAS. DEUDA FERROVIARIA. RESERVAS CONSTITUTIVAS DEL PATRIMONIO PRIVADO DE LAS COMPAÑÍAS. NUEVA REFORMA DEL CONSEJO SUPERIOR

Antes de cumplirse los tres meses después de la publicación del Decreto de 12 de julio de 1924, debían las Empresas solicitar o no su ingreso en el régimen. Reunidas oportunamente las Juntas generales de Accionistas de las Compañías y examinado el asunto, teniendo en cuenta que aun cuando había libertad de acogerse o no a la nueva legislación, en caso negativo no sólo desaparecería totalmente el anticipo del personal, sin poder rebajar sueldos y jornales, sino que también había que renunciar al aumento del 15 por 100 en las tarifas, con cuyas supresiones resultaría una diferencia de productos muy considerable; considerando que no sería posible compensar esta insuficiencia con los recursos que pudiera proporcionar la aplicación de las tarifas máximas legales en distancias superiores a 200 kilómetros para las que las tarifas especiales son muy inferiores; aplicación que, por otra parte, en muchos casos crearía graves perturbaciones en el tráfico y tales perjuicios y protestas que no los podrían las Compañías resistir; y teniendo además en cuenta que no podía esperarse que se hallara en la Administración la indispensable asistencia sin la que también la facultad de modificar las tarifas lucharía con obstáculos insuperables, las Empresas decidieron someterse al nuevo régimen ferroviario, solicitando su ingreso en el mismo.

No ignoraban las Compañías, que el acogerse a este régimen significaba la aceptación de obligaciones y limitaciones, perdiendo su libertad, para entrar en una asociación con el Estado y por tanto de carácter especial, por el poder coactivo de su consocio y más teniendo en cuenta que podía éste interpretar de diversos modos las cláusulas, en muchos casos confusas e imprecisas, de las bases del Decreto-ley, aplicación e interpretación de las que

Razones que explican cómo a pesar de la libertad teóricamente reconocida a las Compañías de acogerse o no al nuevo régimen éstas se vieron obligadas a solicitar el ingreso como único medio de evitar la ruina de las explotaciones.

El Consejo Superior estudió la situación económica de las Empresas y fijó sus capitales.

En 7 de octubre de 1925 se autorizó la primera emisión de Deuda ferroviaria.

El Consejo Superior de Ferrocarriles definió por acuerdo de 16 de diciembre de 1925 el concepto de las reservas constitutivas del patrimonio privado de las Empresas.

La actitud del Directorio Militar ante este acuerdo del Consejo y gestiones de las Empresas para defender la subsistencia del mismo.

dependía que el régimen fuera o no tolerable para las Compañías. Pero a pesar de ello, siendo más manifiestos e inmediatos los peligros de una abstención, las Compañías se vieron obligadas a aceptarlo.

Después de solicitar las Compañías su ingreso en el régimen, durante el resto del año 1924 y en el siguiente de 1925, se estudiaron por el Consejo Superior de Ferrocarriles las condiciones y situación económica de las mismas, examinando y discutiendo detenidamente las instancias y documentos presentados al solicitar el ingreso y llegando a la fijación de los capitales respectivos.

Por Real orden de 29 de diciembre de 1925 (Anejo núm. 24) fueron aprobados los valores provisionales de establecimiento y capitales reales con que las Compañías principales ingresaban en el régimen.

Durante este año de 1925 en el que se verificó el tránsito al nuevo régimen, aparte del retraso que sufrieron los abonos del Estado para pago de anticipos del personal y de la emisión de Deuda ferroviaria amortizable, de la que se autorizó una primera emisión de 500 millones por Real decreto de 7 de octubre de dicho año, negociándose, dentro del mismo, sólo 300, la cuestión de más interés fué la indicada de la fijación de los capitales con que ingresaban las Compañías en el régimen y de los bienes y derechos de las Empresas que quedaban fuera del mismo, constituyendo su patrimonio privado.

RESERVAS CONSTITUTIVAS DEL PATRIMONIO PRIVADO DE LAS EMPRESAS

Suscitada en el Consejo Superior en 25 de noviembre de 1924 la cuestión de si las reservas, según el nuevo Estatuto, eran de libre disposición de las Compañías o debían afectarse al Régimen, dicho Consejo tomó en su sesión de 16 de diciembre el consecuente acuerdo de que las "reservas constituidas con beneficios no repartidos, que no estén incluidas en los apartados a) y b) de la Base 9.^a (1), no se incluirán en el valor del establecimiento, a menos que así lo acepten las Compañías y el Estado".

Ante las noticias que llegaron a las Compañías de que el Directorio iba a suspender o modificar este acuerdo del Consejo, se visitó a su Presidente interino el 26 de diciembre de 1924, quien manifestó que habiendo llegado a conocimiento del Gobierno que las Compañías trataban de repartir inmediatamente las reservas y atendiendo a que en el acuerdo del Consejo Superior se habían formulado votos particulares, lo menos que podía hacer el Gobierno era revocarlo o suspenderlo. En esta entrevista fué entregada por las Compañías una nota en la que se alegaban las razones que justificaban debidamente el acuerdo del Consejo Superior.

Por otra parte, en una reunión a la que se convocó por un miembro del

(1) Valor de las líneas y material móvil que las Compañías aportaban al régimen.

Consejo, delegado del Gobierno designado especialmente para esta cuestión, a la Delegación de las Compañías, requirió de éstas la promesa de que "en el tiempo que el Directorio habrá de necesitar para el estudio del asunto, no habrá ningún cambio en la situación de las reservas". No se fijó plazo, pero se habló de dos meses como mínimo para la convocatoria de una Junta general que pudiera tomar resoluciones sobre reservas y como máximo para que el Directorio resolviera.

En fin de enero de 1925 se presentó al Directorio una instancia suscrita por las Compañías del Norte, M. Z. A. y Andaluces, insistiendo en las manifestaciones hechas en la entrevista del 26 de diciembre, y especialmente respecto de que la aceptación por las Juntas generales del Nuevo Estatuto había sido hecha en la convicción de que las reservas no eran aportadas a la Comunidad con el Estado.

Por Real orden de 16 de febrero de la Presidencia del Directorio (Anejo núm. 27) se pidió por conducto del Ministerio de Fomento al Consejo Superior una relación del importe de las reservas de cada Compañía, consignándose en ella, por separado, el de las destinadas única y exclusivamente a la amortización del capital acciones.

Esta Real orden comunicada a la Delegación de las Compañías en el Consejo Superior fué cumplimentada por éstas, haciendo constar que, aunque no había ninguna reserva taxativamente destinada a la amortización de las acciones, estimaban que todas ellas deberían, llegado el caso, utilizarse con este objeto.

La Compañía del Norte, interpretando que la Real orden citada suponía el propósito del Gobierno de resolver acerca de si las reservas debían aportarse al valor de establecimiento, o quedar de la libre disposición de los accionistas, dirigió en 18 de marzo de 1925 una instancia al Directorio Militar, razonando la improcedencia de aquella aportación y solicitando la suspensión del ingreso de la Compañía en el nuevo régimen si se coartaba la libertad de disponer de las reservas, hasta que otra Junta general de Accionistas, conociendo las nuevas condiciones en que se verificaría el ingreso, decidiese si procedía o no acogerse al mismo. (Para adoptar esta decisión fué conovocada más tarde una segunda Junta general extraordinaria de los accionistas de la Compañía del Norte, que tuvo lugar el 14 de septiembre de dicho año.)

Como resolución de este discutido asunto, el 27 de junio se dictó una Real orden de la Presidencia del Directorio (Anejo núm. 28), disponiendo que "las reservas de las Compañías continuarán figurando como tales, al ingresar aquéllas en el Estatuto ferroviario, pero no podrán las Compañías disponer de ellas, para repartirlas como beneficio a los accionistas, hasta el momento de liquidar el Estatuto por rescate o reversión. El Estado intervendrá con arreglo al Estatuto la administración de esas reservas, que deberán estar constituidas en valores de fácil liquidación".

La Compañía del Norte solicitó la suspensión de su ingreso en el nuevo régimen mientras no se decidiese sobre el carácter jurídico de las "reservas".

Por Real orden de 27 de junio de 1925 se dispuso que las "reservas" seguirían figurando como tales, pero no podría disponerse de ellas mientras no se produjese el rescate o la reversión.

Pudiéndose estimar esta Real orden contradictoria y falta de claridad y precisión; no estando justificado que reconocida la propiedad de los accionistas se limitara su libre disposición de las reservas, lo que significaba atentar a dicha propiedad; y considerando, por otra parte, que la disposición tomada invocaba preceptos que no existían en el Estatuto, atribuyéndose el Estado facultades para intervenir en la administración de las reservas, la Compañía del Norte solicitó una nueva aclaración, que le fué denegada, en 5 de agosto, resolviendo:

“Que siendo perfectamente claros los términos de la referida Real orden, y preciso su alcance, no procede dictar ninguna disposición que la interprete o amplíe.”

Sin embargo, pasados casi dos años, en 4 de mayo de 1927 fué publicada una Real orden (Anejo núm. 29) declarando que las disposiciones de la de 27 de junio de 1925 sólo podían referirse a las reservas constituidas con anterioridad al ingreso en el régimen, quedando de libre disposición de las Compañías las que constituyeran en lo sucesivo, limitando prudencialmente sus dividendos y dejando algunas sumas para prever contingencias posibles de la explotación y regularización de dividendos futuros.

En la segunda parte se trata con detalle todo lo referente a este asunto de las reservas, por lo que ahora nos limitamos a exponer sólo lo que hemos hecho constar para que quede de manifiesto que habiéndose tramitado la parte fundamental de este asunto de las reservas durante el año 1925, al publicarse en la *Gaceta* del 31 de diciembre de dicho año la Real orden de 29 del mismo mes a que antes nos hemos referido, en la que se disponía el ingreso en el régimen de las más importantes Compañías, fijando sus valores provisionales de establecimiento y capitales reales, no formaban parte de éstos y por tanto no ingresaban en el régimen las reservas y demás cuentas activas y pasivas no incluidas por el Consejo Superior en los cálculos hechos para determinar las cifras que figuraban en la *Gaceta*.

Entre los Anejos de la tercera parte (números 25 y 26), figuran los estados formados por el Consejo Superior para llegar a las indicadas cifras, por lo que se refiere a las Compañías del Norte y M. Z. A. Puede, pues, fácilmente deducirse de la comparación de los mismos con la situación de las cuentas de dichas Compañías en fin de 1923 que figuran en sus Memorias, cuáles son los bienes que se han afectado al régimen y cuáles han quedado indiscutiblemente separados de la comunidad con el Estado, constituyendo el patrimonio privado de los accionistas, figurando entre estos últimos las reservas.

Además, como caso especial, teniendo en cuenta lo establecido en la Base 14 del Estatuto, el metálico afecto a la explotación, incluido en el valor de establecimiento, que como puede verse en los estados anexos era de 35.100.000 pesetas en el Norte y de 27.000.000 en M. Z. A., no se comprendería en la reversión ni en el rescate, quedando, por tanto, propiedad de

Por Real orden de 4 de mayo de 1927 se estableció una distinción entre las “reservas”, constituidas antes y después del ingreso en el régimen.

Al acordarse el ingreso en el régimen de las más importantes Compañías, las reservas quedaron excluidas en el cómputo de los respectivos capitales.

los accionistas si la Empresa, al ingresar en el régimen, aceptaba que su importe no figurara entre el capital sujeto a amortización. Manifestación que hicieron expresamente las dos indicadas Compañías al Consejo Superior de Ferrocarriles.

NUEVA MODIFICACION DEL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

A fin del año 1925 (Anejo núm. 32), con el fin de reservar al pleno del Consejo Superior de Ferrocarriles la función netamente consultiva, se creó dentro del mismo Consejo el Comité Ejecutivo, que asumía todas las facultades marcadamente ejecutivas que antes se atribuían al Pleno, todo con el fin de implantar y aplicar rápidamente el Estatuto.

Creación de un Comité ejecutivo en el seno del Consejo Superior. Variación en el número de vocales.

Quedó en esta forma constituido el Consejo por 25 vocales y un presidente, nombrado por el Gobierno: nueve y el presidente representando al patrimonio ferroviario nacional; diez, a las Compañías; cinco, a los usuarios (Comercio, Industria, Agricultura, Minería y usuarios en general), y uno, a los obreros y agentes ferroviarios. El Comité Ejecutivo lo constituían cuatro vocales del Estado, cuatro de las Compañías y dos de los usuarios

Quedaban suprimidos los vocales suplentes que antes existían.

Por Real orden de 5 de enero siguiente fué agregado con carácter de asesor otro vocal a la Delegación del Estado, representante del Ministerio de Hacienda.

CAPITULO X

INCUMPLIMIENTO DEL ESTATUTO APENAS PROMULGADO. PRÓRROGA DEL PERÍODO TRANSITORIO Y RÉGIMEN PARA EL PERÍODO PROVISIONAL ESTABLECIDO POR REAL DECRETO DE 8 DE AGOSTO DE 1926. RESCATE DE LAS LÍNEAS DE M. C. P. Y CONSTITUCIÓN DE LA COMPAÑÍA NACIONAL DE LOS FERROCARRILES DEL OESTE DE ESPAÑA

Los tres meses del período transitorio que, según el Estatuto, debían transcurrir hasta la implantación del período provisional y de las nuevas tarifas calculadas para éste, desde el ingreso de las Compañías en el nuevo régimen, como este ingreso se había verificado en 1 de enero de 1926, cumplían en 1 de abril. Pero estando próxima la terminación de tal plazo, para estudiar una solución de conjunto, con la simultánea aplicación de tarifas, el Consejo Superior propuso en 25 de marzo se prorrogara hasta el 30 de junio, fecha final del año económico en los Presupuestos del Estado, extinguiéndose entonces el régimen de anticipos. El Gobierno autorizó la prórroga de este período transitorio por Decreto de 23 de abril de 1926.

Como la decisión inquebrantable del Gobierno dictatorial era evidentemente contraria al aumento de tarifas y favorable, en cambio, a la supresión de los anticipos, la Delegación del Estado en el Consejo Superior de Ferrocarriles presentó a éste para su estudio una fórmula de compensación que había de regir hasta el 31 de diciembre de 1928, fecha del cierre del período provisional, fórmula que después de largas deliberaciones se resignaron a aceptar las Compañías, como mal menor, en la sesión celebrada por aquel Consejo en 30 de junio, no sin consignar su protesta por lo que constituía una evidente infracción de normas y disposiciones del nuevo régimen, que debían ser en todo momento escrupulosamente respetadas.

La propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles fué sancionada íntegramente por Real decreto de 8 de agosto siguiente (Anejo núm. 10) con la adición de un nuevo artículo, sobre los nueve primeros que eran los acordados por el Consejo Superior de Ferrocarriles, en el cual se condicionaba

Por Decreto de 23 de abril de 1926, se acordó una primera prórroga del período transitorio hasta el 30 de junio de aquel año.

Fórmula de compensación para sustituir el período provisional que debía terminar en 31 de diciembre de 1928 y que fué aceptada por las Compañías como mal menor, pero consignando su protesta por la infracción del Estatuto.

De hecho con la publicación del Real decreto de 8 de agosto de 1926 que implantó la fórmula de

compensación, se instituyó un nuevo régimen hasta principios de 1929. Alcanza de este régimen.

la distribución de los excesos de productos líquidos que pudieran llegar a obtenerse en cada uno de los años 1926, 1927 y 1928 sobre el promedio de los correspondientes al trienio 1923-25.

De este modo quedó desvirtuado el Estatuto desde su comienzo, iniciándose en 1 de julio de 1926, en lugar del período provisional previsto, un verdadero nuevo régimen que estaría en vigor dos años y medio, hasta principios de 1929, en que regiría el Estatuto, basándose dicho nuevo régimen para el período provisional en lo siguiente:

Supresión total de los anticipos para el personal y continuación de las tarifas vigentes con el 15 por 100 de aumento.

Cuando los productos brutos totales fueran inferiores a los del trienio 1923-25, la Caja Ferroviaria facilitaría *auxilios* para restablecer la situación económica de la Compañía en dicho trienio, hasta una cantidad igual a la resultante de multiplicar el déficit de producto neto por el complemento a uno del coeficiente de explotación en el citado trienio.

De resultar los productos brutos mayores, habría que ingresar en la Caja Ferroviaria el producto del exceso por aquel complemento a uno.

De estos *auxilios* se deduciría la parte de anticipo cobrada en 1926.

Los *auxilios* no podían exceder en los años 1926, 1927 y 1928 del 0,8, 0,6 y 0,4, respectivamente, de la cantidad asignada en conjunto a todas las Compañías por anticipos del Estado en 1925, sin que en ningún caso pudieran pasar los de una Compañía de lo que como anticipo percibió en dicho año.

Cuando, a pesar de los *auxilios* hubiera insuficiencia de productos netos en alguna Compañía, se consideraría como caso especial y se podría estudiar la posibilidad de elevar parcialmente sus tarifas o debería incorporarse a otras redes voluntariamente o mediante rescate.

Durante el trienio 1926-28 no se computaría rendimiento al capital del Estado.

Por último, si por mejora del coeficiente de explotación, una Compañía tuviese beneficios líquidos superiores a los del trienio 1923-25, no obstante haber recibido *auxilios* para la explotación, sólo podría disponer para reservas del 10 por 100 del exceso, ingresando el resto en la Caja Ferroviaria en concepto de devolución de anticipos.

Este fué el pequeño nuevo régimen aprobado para el período provisional, el cual, por parecerse en algo al anterior, no sólo no carecía de *topes*, en cuya pródiga fijación tanto se distinguieron los representantes del Estado que colaboraron en la confección del Estatuto, sino que también por su parte fué incumplido apenas promulgado, pues no obstante lo preceptuado taxativamente en el artículo 2.º del Real decreto de 8 de agosto de 1926, respecto a la invariabilidad de las tarifas que habían de aplicarse durante el período provisional, viéronse las Compañías sorprendidas por la publicación en las *Gacetas* de 23 y 24 de febrero de 1928 de dos Reales órdenes de la

También este nuevo régimen fué incumplido por parte del Gobierno dictatorial que impuso la rebaja de tarifas para el trigo y las harinas.

Presidencia del Consejo, por virtud de las cuales se imponían reducciones de un 10 por 100 en las tarifas de trigos de producción nacional y de las harinas correspondientes.

Estas últimas disposiciones probaban de una manera elocuente que el Gobierno profesaba idéntico respeto a lo establecido en el Real decreto de 8 de agosto de 1926 que a lo fijado en el Estatuto de 12 de julio de 1924, en el cual se consigna terminantemente (Base XI), que el menoscabo de los productos, debido a las rebajas parciales y temporales de tarifas que el Gobierno acuerde establecer por motivos de conveniencia pública, se compensará, para mantener el rendimiento global, con recargos especiales o generales en otros epígrafes de las tarifas, siendo de cuenta del Estado el déficit resultante de la liquidación de los quebrantos y de los recursos de compensación.

No se compensó a las Compañías por el menoscabo de productos que la rebaja de tarifas produjo, incumpléndose así la Base XI del Estatuto de 1924.

Para terminar, señalaremos otra similitud entre las dos disposiciones de que tratamos, consistente en lo poco clara que resultaba su aplicación, puesto que para interpretar el Real decreto de 8 de agosto fué preciso que el Consejo Superior estudiara unas normas cuya promulgación y aprobación por Real orden de 14 de febrero de 1927, es decir, seis meses después, requirió largos debates en el seno del mismo Consejo.

CONSTITUCION DE LA COMPAÑIA NACIONAL DE LOS FERROCARRILES DEL OESTE DE ESPAÑA

No podemos omitir al reseñar este período de la legislación ferroviaria española la cita de las disposiciones que se dictaron el 8 y 9 de septiembre de 1928, autorizando la primera al Ministerio de Fomento para incautarse de las líneas de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, y disponiendo la segunda que, con el nombre de Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España se constituyera una Compañía subvencionada e intervenida por el Estado, cuyo fin social sería hacerse cargo de la explotación de las líneas siguientes:

Del Estado:

Madrid a Cáceres y Portugal y Plasencia a Astorga; Avila a Salamanca; Betanzos al Ferrol.

De Compañías:

Medina a Salamanca; Salamanca a la frontera; Medina a Zamora, y Orense a Vigo; Santiago a Carril y Pontevedra.

En construcción y a construir por el Estado:

Bargas a Toledo; Zamora a Orense y Santiago; Santiago a Coruña, y Ramal a Betanzos; enlace Betanzos-Ferrol con base naval de Ferrol.

El rescate de M. C. P. lo fundaba el Real decreto de 8 de septiembre en las deficiencias e inseguridad de la explotación, sin que hubiera esperanza

Causas que aconsejaron la reversión anticipada de la Compañía de Madrid Cáceres Portugal.

Fórmula ofrecida para el rescate voluntario de M. C. P.

Gestiones de la Dictadura para incorporar las líneas de M. C. P. a las del Norte y Madrid a Zaragoza y a Alicante.

Constitución de la nueva Compañía.

de que la Empresa lo remediara, dada su situación económica, su organización industrial complicada y la pobreza de sus líneas, que no admitirían recargos en las tarifas; y teniendo el Estado que las inversiones que hiciera con arreglo al Estatuto fueran ineficaces y se convirtieran en subvenciones indirectas, el Gobierno, para abreviar los trámites a fin de incautarse de sus líneas y organizar la explotación, ofrecía a la Empresa y a todos los intereses comprometidos en ella fórmulas para la cesión voluntaria de sus derechos, que, de no ser aceptadas, determinarían la aplicación del procedimiento de rescate previsto en el Estatuto.

El rescate voluntario ofrecido consistió en saldar los créditos de la Compañía concesionaria con el Estado y encargarse éste de las obligaciones hipotecarias en circulación, entregando a la Compañía la diferencia entre el importe de estas operaciones y el valor actual de las concesiones.

Para no hacer interminables estas notas no exponemos el detalle de la forma en que se verificó este rescate, limitándonos a citarlo por su gran importancia, remitiendo a quienes pudiera interesar el asunto a la citada disposición de 8 de septiembre de 1928, publicada en la *Gaceta* del 11.

Al proyectar el Gobierno la incautación de las líneas de M. C. P., pensó en principio repartirlas entre el Norte y M. Z. A., para lo cual se comenzaron las gestiones con las Compañías interesadas el 25 de marzo de 1927, apoyándose en que según el Real decreto de 8 de agosto de 1926, entonces vigente para las Compañías que estuvieran en situación análoga a la de M. C. P. estaba previsto el caso especial de la incorporación a otras redes voluntariamente o mediante rescate.

No habiendo dado resultado estas gestiones con las Compañías del Norte y M. Z. A. para no imponerlas una carga demasiado pesada, según se manifestaba en el Real Decreto de 9 de septiembre de 1928, se dispuso por el mismo la constitución de una nueva Compañía concesionaria durante setenta años de las líneas antes indicadas que sumaban en total 1.587 kilómetros y que llegarían a 2.095 al terminarse las construcciones.

Por las razones antes indicadas, no hacemos constar los demás detalles de esta disposición que fué publicada en la *Gaceta* de 13 de septiembre del año citado.

CAPITULO XI

ESTUDIO DE UN NUEVO RÉGIMEN DEFINITIVO ESPECIAL PARA EL NORTE Y M. Z. A. PROYECTO DE CONVERSIÓN DE LAS OBLIGACIONES DE ESTAS COMPAÑÍAS

Próximo el fin del período proviſional, que según el Decreto de 8 de agosto de 1926, debía terminar con el año 1928, comenzando el período definitivo desde principio de 1929, el Gobierno de la Dictadura, que, indudablemente, no tenía el propósito de aplicar lo dispuesto en el Estatuto y, sobre todo, de regular las tarifas en la forma que en el mismo se disponía, por medio de su representante más caracterizado en el Consejo Superior de Ferrocarriles, inició unas conversaciones con las Compañías del Norte y M. Z. A. que se completaron en una conferencia celebrada el 4 de diciembre de 1928, días antes del en que debía entrar en vigor el período definitivo, en la cual se manifestó el propósito del Gobierno de que empezaran a devengar inmediatamente renta para el Tesoro, en cuantía más o menos importante, que podía llegar a establecerse de común acuerdo, los desembolsos que llevaba hechos la Caja ferroviaria, comunicándose asimismo a las Compañías que era deseo gubernamental el consolidar en alguna forma la deuda contraída por las Empresas con el Estado por los anticipos para personal. Al participar a las Compañías la decisión del Gobierno de la Dictadura de implantar el régimen definitivo con estas orientaciones, se les hizo saber, que antes de establecerlo mediante un "úkasse" (palabra textual) que todos tuviesen que acatar, quería el Gobierno llegar a una inteligencia con la representación de las dos Compañías, a fin de que mediante concesiones recíprocas se llegase a coordinar un régimen razonable que a las Empresas les dejase una mayor libertad para el manejo de los fondos propios y asegurara al Estado, siquiera fuera en cuantía modesta, la renta justa a sus sacrificios pecuniarios.

Los representantes de las Empresas manifestaron en esta entrevista, que habiendo ingresado en el nuevo régimen previa consulta y acuerdo de

Obstinada la Dictadura en no aplicar el Estatuto de 1924 y antes de dictar un "úkasse" (textual) que todos tuvieran que acatar, requirió a las Compañías en diciembre de 1928 para establecer de común acuerdo un nuevo régimen.

las Juntas generales de Accionistas, era legalmente imposible consentir por su parte la alteración de las condiciones del contrato, sin realizar una nueva consulta para recabar su aceptación.

Encontró esto justo la representación del Estado, y siendo instada por las Compañías a que concretara algo sus propuestas, manifestó, que, a su juicio, la base del acuerdo podría estar: en dar a los anticipos para personal un valor actual que se incorporara a las aportaciones del Estado, con la rebaja que se conviniera, o una pequeña renta referida al valor de las sumas facilitadas; y en establecer una forma de distribución de beneficios, inspirada en lo hecho para el Oeste, dando una preferencia a las acciones, que pudiera ser o del 4 por 100 del valor nominal o del 2 al 2,50 del capital real de las Empresas. Añadió que las Compañías podrían tener una mayor libertad en la gestión de sus bienes, tratando luego de la unificación, en sentido favorable, de las tarifas máximas legales y de la concesión de algunas otras ventajas que el Estado podría ofrecer a las Compañías con motivo de la nueva organización.

Extremos que comprendía la propuesta del Gobierno dictatorial tal como fueron trasluciéndose en las sucesivas conferencias.

Como otros detalles importantes de esta primera conversación sobre el régimen especial, citaremos que se trató: de la separación absoluta de las reservas y sus intereses de los productos líquidos de la explotación; de la intervención personal de un representante del Estado en los Consejos de las Compañías; de la modificación del Consejo Superior de Ferrocarriles, suprimiéndolo y reduciendo también el número de vocales del Comité, que intervendría sólo en cuestiones relativas a varias Compañías y en la confección de tarifas; de la unificación de tarifas, consolidando el 15 por 100, y de la del plazo de reversión; de la autorización a las Compañías para hacer emisiones de obligaciones a largo plazo pasando las anualidades a cargo del Estado con la reversión; y, por último, de la prórroga por tres meses del período provisional para el Norte y M. Z. A., y por un año para las demás Empresas. Todo ello por Real decreto-ley.

Estas gestiones, demostrativas del deseo de no aplicar el Estatuto de 1924, revelado por los mismos que lo promulgaron, continuaron en una nueva entrevista celebrada el 19 de diciembre, en la cual se puso nuevamente a debate el asunto, tratándose principalmente: de las reservas; de los anticipos para personal; de la distribución de beneficios y de algunos otros extremos que fueron discutidos por la representación de las dos Compañías, que indicó la conveniencia de que sus manifestaciones y razonamientos respecto de los puntos tratados fueran puestos en conocimiento del Ministro.

La tercera conferencia para tratar de este asunto se celebró el día 1 de febrero de 1929, y fué prolongación de la entrevista celebrada con el Ministro de Fomento el 28 de enero por los representantes de los Consejos de las dos Compañías, en la que el Ministro vino a manifestarles aproximadamente las mismas ideas que por su representante más caracterizado

en el Consejo Superior habían sido ya comunicadas a los de las Compañías.

En todas estas entrevistas y conferencias quedó completamente de manifiesto que el Gobierno tenía el propósito firme de modificar el Estatuto en lo que fuera preciso, estableciendo una *Fórmula* para sustituir la legalidad vigente constituida por el régimen ferroviario en el período definitivo, de modo: que el Estado comenzaría a percibir una remuneración a sus capitales sin tocar las tarifas en la forma que disponía el Estatuto; que se reembolsaran los anticipos para el personal, bien por reintegros anuales o bien capitalizándolos como aportaciones del Estado; que éste dejara de facilitar los fondos para las obras de ampliación y mejora que se realizarían con empréstitos de las Compañías, los cuales podrían ser amortizados hasta después de la fecha única de reversión; que había que ir a una "racionalización" de tarifas que permitiría llegar a la rebaja de aquéllas; que los intereses de las reservas cuya propiedad se reconocía a las Compañías, deberían agruparse a los productos de la explotación para hacer el reparto de beneficios entre el Estado y las Compañías; que era precisa una intervención metodizada del Estado en los Consejos de Administración de las Compañías, y por último, que se modificaría el Consejo Superior, siendo sustituido por un Comité central de las Compañías y del Estado para armonizar, metodizar y realizar la gestión de conjunto de los ferrocarriles.

Prescindiendo en absoluto de lo legislado, se pretendía por parte del Estado, no sólo percibir una renta de sus aportaciones sin cumplir por su parte las condiciones establecidas en el Estatuto para calcular las tarifas, sino dejar también de facilitar los recursos para las obras de primer establecimiento, probando con todo ello que la situación de la Hacienda venía por desgracia a confirmar las previsiones de las Compañías respecto de las dificultades que encontraría el Estado para sufragar los gastos de ampliación y mejora de los ferrocarriles, que tan celosamente había recabado para sí al discutirse el Estatuto.

Como apremiaban, por lo visto, estas dificultades de la Hacienda, que obligaban a obtener los recursos de donde los hubiera, se pensó en proceder a una conversión de las obligaciones existentes en las dos grandes Compañías, por otras amortizables en setenta años, con cuyo aplazamiento de amortización se conseguiría una rebaja de cargas, con la cual se obtendrían de momento los recursos necesarios para remunerar los capitales del Estado y Compañías y el servicio de nuevos empréstitos.

Esta idea de la conversión, que se atribuyó, no sabemos si acertadamente, al Ministro de Hacienda, fué desarrollada durante la primavera y el verano de 1929 en un nuevo proyecto de Fomento, en el que no se atendieron las observaciones hechas por el Norte y M. Z. A., y que fué entregado a las Compañías el 25 de septiembre.

Este proyecto del Gobierno se fundaba en la conversión de obligaciones

La situación de la Hacienda como causa de la nueva actitud de la Dictadura.

Propuesta sobre conversión de obligaciones.

con la sindicación de obligacionistas; en la preferencia de la amortización del capital del Estado, que convertido en Bonos ferroviarios enajenables devengarían un interés del 5 por 100 anual, y también en la asignación al Estado de una participación beneficiaria a partir del momento en que tuviera reembolsado su capital.

Respecto al reparto de beneficios, se concedía un carácter de préstamo a las aportaciones del Estado y se establecían *dos* preferencias: para el 6 por 100 del capital acciones (incluidos los rendimientos de las reservas) y para el 5 por 100 del capital del Estado; pero en forma tal, que mientras el beneficio del ferrocarril en una de las dos Compañías no excediera de ocho o nueve millones, todo sería íntegramente para el Estado, pues al hacer el reparto, en el caso de que no hubiera suficientes productos, se verificaría de modo que el dividendo total a las acciones y la participación del capital del Estado fueran proporcionales a los productos de dichos capitales por los tantos por cientos respectivos, con lo que los primeros productos serían para el Estado hasta el momento en que llegaran a representar respecto de sus aportaciones una proporción semejante a la que significara para la Compañía el rendimiento de su patrimonio privado.

Se establecía en el proyecto una prima de gestión igual al 10 por 100 del producto líquido, pero no podía la Compañía disponer más que de la tercera parte de este 10 por 100 al final de la concesión, sirviendo el resto para constituir una reserva destinada a la regularización de los intereses de los capitales de ambos partícipes.

Los recursos necesarios para las obras de primer establecimiento se obtenían mediante la emisión de nuevas obligaciones.

Las dos Compañías del Norte y M. Z. A., en vista de la imposibilidad, por muchas razones, de aceptar el proyecto del Gobierno de la Dictadura, formularon numerosas observaciones, insistiendo principalmente respecto de las dificultades que ofrecía la sindicación de obligaciones, y solicitaron: que en el reparto del producto líquido debía mantenerse la preferencia que el Estatuto establece para el capital acciones, con entera independencia del rendimiento de las reservas; que debía tener preferencia absoluta el reembolso del capital acciones sobre el del Estado, por ser limitado para ellas el disfrute de las concesiones; que las primas de gestión a las Compañías eran indispensables como estímulo, así como el poder disponer de ellas libremente, no limitando el dividendo máximo; que había que fortalecer por todos los medios el crédito de las Compañías si éstas habían de procurarse los recursos para las nuevas atenciones de primer establecimiento, y que no sólo procedía mantener los derechos actuales de las Compañías, sin olvidar el caso de rescate, ya que éstas en nada habían faltado al Estatuto, siendo el Estado quien por su voluntad quería alterarlo, sino

Observaciones que las Compañías del Norte y M. Z. A. opusieron conjuntamente al proyecto.

que precisaban las compensaciones adecuadas a los grandes perjuicios que en el porvenir había de representar a las Compañías la conversión, si es que esa operación llegaba a realizarse.

Agregaban las dos Compañías a las múltiples razones indicadas que el proyecto de conversión de obligaciones constituía como una falta de cumplimiento de los compromisos contraídos con los obligacionistas, que, como en los casos de quiebra, se verían obligados a sindicarse, con lo que la conversión no sería en realidad voluntaria, aunque se ofrecían primas, y que padecería con ello el crédito del propio Estado. Hacían, por último, observar las Compañías que si habían de lanzar nuevas emisiones para gastos de establecimiento, al mismo tiempo que el mercado de obligaciones ferroviarias estaba sumergido en la colosal operación del canje de más de cinco millones de títulos por otros tantos, más la colocación de un importante número de nuevos títulos para obtener los recursos necesarios al abono de las compensaciones, primas y gastos de la operación, su colocación sería difícil por padecer además con la conversión el crédito de las Empresas emisoras.

Todas estas consideraciones llegaron sin duda a influir en el Gobierno, el cual estudió un nuevo proyecto de régimen especial que fué entregado a los Directores de las Compañías por el señor Ministro de Fomento (Guadalhorce) el día 14 de enero de 1930.

Este proyecto consistía en síntesis, en lo siguiente:

RECURSOS PARA LOS GASTOS DE PRIMER ESTABLECIMIENTO

Desde principios del año 1930 estos recursos los facilitarían las Compañías mediante la emisión de obligaciones cuyos plazos de amortización podían extenderse hasta 1 de enero del año 2000, quedando ya a cargo de las Compañías todos los pagos por obras y vencimientos por suministros posteriores a 1 de enero de 1930.

Objeciones especialmente opuestas a la proyectada conversión forzosa de las obligaciones.

Un nuevo proyecto del ministro de la Dictadura (Guadalhorce) comunicado a las Compañías en 14 de enero de 1930. Principios en que se basaba.

CAPITALIZACION DE LOS ANTICIPOS PARA PERSONAL Y CAPITAL DEL ESTADO

Se supondría que habrían de devolverse los anticipos en tantos plazos iguales como años faltaban para la reversión de cada red y se capitalizarían estas anualidades al 5 por 100 en 1 de enero de 1930. Esta cantidad, unida a las aportaciones del Estado para obras de mejora y por el valor de las líneas que se incorporaran a la red constituirían el capital del Estado.

Este capital estaría representado por *Bonos de capital* que devengarían el 5 por 100 anual. Cuando en un ejercicio no se pudiera llegar a abonar este 5 por 100 en metálico, se le abonaría al Estado la insuficiencia en *Bonos de interés*, que aumentarían su capital.

RESERVAS

Todas las constituídas desde el año 1926 se tomaban para iniciar un fondo de previsión común para las dos Compañías, que podía incluso ser invertido en cubrir insuficiencias de productos de las líneas del Estado incorporadas a una u otra Compañía. Esta propuesta era inexplicable que fuera formulada por el mismo Ministro que promulgó el Real decreto de 8 de agosto de 1926, en el cual establecía de una manera terminante que durante el trienio 1926-28 *no se computaría rendimiento al capital del Estado.*

REPARTO DE BENEFICIOS

Para este reparto se preveían cuatro períodos. El primero, hasta la amortización de los Bonos ferroviarios de capital del Estado, en el cual, después de detraer el 4 por 100 de los beneficios para constituir un fondo de previsión común a las dos Compañías; de completar lo percibido por éstas con cargo a los intereses de las reservas hasta el 6 por 100 de las acciones; y de dar un interés del 5 por 100 a los Bonos ferroviarios del Estado y una prima de gestión a la Compañía; con el remanente se amortizarían los Bonos ferroviarios de capital del Estado.

No describimos los otros tres períodos, porque no había que pensar en que se pasara del primero durante la vida de las concesiones.

Este proyecto de régimen, complicado y todavía más perjudicial para las Compañías y más irrealizable que el últimamente presentado por el mismo Ministro, no llegó a dar lugar a que las Compañías formularan las observaciones que tenían preparadas, por la caída de la Dictadura del general Primo de Rivera.

Antes de terminar la reseña de los intentos realizados por alterar la legalidad del régimen ferroviario en el último período de la Dictadura, hemos de hacer constar las gestiones que iniciaron por entonces los accionistas y obligacionistas ante el Gobierno y las Compañías, justamente alarmados por las declaraciones oficiosas sobre las modificaciones que en términos de verdadera expoliación iba a sufrir el Estatuto en vigor, cuyas declaraciones determinaron, apenas publicadas, bajas considerables en la cotización de los valores ferroviarios.

Se celebraron reuniones en Bilbao, Madrid y Barcelona, formulándose escritos dirigidos a las Compañías y a la Presidencia del Consejo de Ministros sosteniendo la "intangibilidad del Estatuto ferroviario, obra exclusiva del Poder público", que no debía ser incompatible con las medidas de política económica que el Gobierno entendiese debía aplicar en beneficio de los intereses generales, no pudiéndose alegar la inconveniencia de elevar las tarifas, por no haber razón alguna para que después de haberse en-

Los accionistas y obligacionistas desarrollaron una gran actividad para oponerse al intento de expoliación que representaban los diversos proyectos de la Dictadura.

carecido todos los precios de la economía nacional, incluyendo contribuciones e impuestos, se pretendiera establecer una absurda excepción respecto de aquéllas. Alegaron igualmente, entre otras muchas razones, la improcedencia de que por el Estado se rompiera unilateralmente el pacto que constituía el Estatuto, y visitaron al presidente del Gobierno, al Ministro de Fomento y a las Compañías, en defensa de sus pretensiones.

CAPITULO XII

INTENTOS DE MODIFICACIÓN DEL RÉGIMEN FERROVIARIO ESTABLECIDO POR EL ESTATUTO DE 1924 EN EL ÚLTIMO PERÍODO DE LA MONARQUÍA. NUEVA REORGANIZACIÓN DEL CONSEJO SUPERIOR

Sustituído el Gobierno Primo de Rivera por el del general Berenguer, poco después de la presentación del segundo proyecto de régimen especial para el Norte y M. Z. A., formulado por el Sr. Guadalhorce, siendo ministro de Fomento el Sr. Matos, las Compañías entregaron a éste en 11 de febrero de 1930 las observaciones que tenían preparadas para aquel proyecto.

Aunque por encima de todos los problemas absorbía la atención del Gobierno en aquellos momentos el político, el Ministro de Fomento abordó el estudio de la cuestión ferroviaria, llegando a preparar un proyecto que conocieron las Compañías en el mes de abril, en el cual:

*Proyecto Matos,
comunicado a las
Compañías en abril
de 1930.*

Podrían las Compañías del Norte y M. Z. A. emitir, para la realización de los gastos de ampliación y mejora, a partir de 1 de mayo, obligaciones para el pago de obras y adquisiciones de material, cuyos plazos de amortización no excedieran de setenta años, haciéndose cargo el Estado de su servicio después de la reversión; las reservas constituidas durante el consorcio quedarían afectas a las eventualidades de la explotación, y si llegase el momento de liquidarlas, se distribuirían entre el Estado y Compañías en proporción de sus aportaciones y capitales reales, respectivamente; los anticipos para personal se capitalizarían al 5 por 100 de interés en 1 de enero de 1930, suponiendo que hubieran de reintegrarse en tantas anualidades como años faltaban para la reversión, considerándose como las demás aportaciones del Estado; las tarifas se calcularían para que produjeran al Estado el rendimiento previsto en el apartado d) de la Base 10 del Estatuto, y a las Compañías, el promedio de los productos líquidos conseguidos en el trienio 1926-28; las Compañías percibirían un primer dividendo a cuenta con los intereses de las reservas, y su participación

Actuación de las Compañías y de los accionistas en demanda de que se cumpliera el Estatuto como única legalidad existente. Nuevo proyecto Matos, comunicado a las Compañías en 12 de septiembre de 1930.

total no podría exceder en ningún caso de los dividendos repartidos durante el trienio 1926-28, aumentados en una tercera parte; para compensar la insuficiencia de los productos se establecía, con carácter transitorio, un impuesto especial sobre todos los transportes en estas Compañías, calculado en relación con el valor del transporte...

Después de formular las Compañías las correspondientes observaciones a este proyecto de Real decreto-ley y de la actuación de los accionistas durante esta época, insistiendo, lo mismo que las Empresas, en la necesidad de cumplir el Estatuto, única legalidad vigente, en el verano de 1930 fué preparado por el Ministro de Fomento otro proyecto de Real decreto-ley, entregado a las Compañías por el Presidente del Consejo Superior el 12 de septiembre, que, en síntesis, consistía en lo siguiente:

Desde 1 de enero de 1931 empezaría a regir el período definitivo del Estatuto ferroviario; en los presupuestos generales del Estado se establecería la consignación para las obras de ampliación y mejora; con antelación suficiente se fijarían las tarifas que habían de regir desde 1 de enero para cubrir los conceptos de la Base 10 del Estatuto ferroviario, poniendo como tope en el apartado E) de dicha Base, para el rendimiento del capital del concesionario, el tanto por ciento que representaran los productos líquidos obtenidos en el quinquenio 1924-28, pudiendo el Consejo Superior en casos excepcionales substituir éste por otro quinquenio; una Comisión de este Consejo propondría las nuevas tarifas el 10 de noviembre, informando el Pleno sobre esta propuesta en 1 de diciembre, debiéndolas modificar o aprobar el Ministro de Fomento antes del día 20 para que estuvieran en vigor desde el 1 de enero de 1931 durante tres años; el reparto de productos se haría con arreglo a la Base 12 del Estatuto, limitando el Estado en el trienio 1931-33 su percepción al interés legal y la amortización prudencial; las Compañías no podrían repartir en este trienio más del 6 por 100 a las acciones; los anticipos para el personal se capitalizarían al 5 por 100 en 1 de enero de 1931, suponiendo que debieran reintegrarse en tantas anualidades como las restantes hasta la reversión, acumulándose este capital a las aportaciones del Estado; las reservas anteriores al ingreso en el régimen continuarían siendo propiedad de las Compañías; las constituidas después de tal ingreso quedarían afectas a la explotación, repartiéndose en su día entre el Estado y Compañías en proporción a sus capitales; del aumento de capital que tendría lugar al irse amortizando totalmente las series de obligaciones, participaría el Estado en proporción de sus aportaciones, resucitándose con ello la reserva de obligaciones amortizadas del primitivo proyecto Maura, aunque desarrollándose esta operación en forma más sencilla.

Este proyecto, que sirvió de base para que las Compañías presentaran enmiendas, llegó a redactarse de un modo definitivo y a someterse al estudio del Consejo de Ministros en otoño de 1930, llegando la crisis,

en la cual el Sr. Matos pasó al Ministerio de la Gobernación, siendo substituido en Fomento por el Sr. Estrada, antes de haberse promulgado resolución alguna.

Por no interrumpir nuestro relato en cuanto al proyecto de régimen ferroviario se refiere, no hemos hecho constar otras interesantes particularidades sobre la cuestión ferroviaria ocurridas durante 1930, que pasamos a reseñar.

Desde principios de año, en el mes de febrero, al hacerse cargo el nuevo Gobierno de la situación de la Hacienda y de las cantidades pendientes de pago por la Caja Ferroviaria, se pensó en suprimir inmediatamente dicha Caja, y a ello obedeció que en el primer proyecto Matos, que ha sido reseñado, se propusiera que las Compañías satisficieran a partir de 1 de mayo los gastos de primer establecimiento. No llegando a publicarse esta disposición y, por otra parte, facilitando la Caja Ferroviaria sus débitos a las Compañías y contratistas cada vez con mayor retraso, la situación de unos y otros se hacía cada día más difícil, por sus apuros de tesorería, que después de publicada la nota oficiosa de 2 de julio suprimiendo la Caja Ferroviaria llegaron a parecer insolubles, pues tampoco se manifestaba a las Compañías claramente que quedaba vulnerado el Estatuto y que debían proceder a la emisión de obligaciones.

En esta difícil situación transcurrió todo el año, pues aun cuando se fueron cobrando cantidades importantes de la Caja Ferroviaria, siempre con mucho retraso, los vencimientos por entregas de suministros y por certificaciones de los contratistas, se seguían produciendo.

En 16 de agosto de 1930 (Anexo número 33) se modificó nuevamente por Real decreto el Consejo Superior de Ferrocarriles, disolviendo el existente y reorganizando otro en la forma siguiente:

Se compondría de 20 vocales y un presidente: ocho representantes del Estado, ocho de las Compañías, uno de los agentes y obreros ferroviarios y tres de los intereses agrícolas, mercantiles e industriales. Los representantes del Estado serían: un jurista, cuatro ingenieros, un hacendista, el subsecretario de Economía Nacional y el Jefe de los ferrocarriles militares.

El Consejo designaría un Comité ejecutivo presidido por su Vicepresidente y formado además por tres vocales representantes del Estado, tres de las Compañías y uno de los usuarios.

Por Real decreto de 29 de septiembre (Anexo núm. 34), se modificó otra vez el Comité en el sentido de que lo formaran además del Presidente, cuatro representantes del Estado, cuatro de las Compañías y uno de los usuarios.

En vista de que no se resolvía la aplicación ni la modificación del Estatuto ferroviario y de la creciente irregularidad, que se había iniciado

Otras interesantes particularidades relacionadas con el problema ferroviario ocurridas durante el año 1930.

La supresión de la Caja Ferroviaria y la iniciación del retraso en el pago por entregas de suministros y por certificaciones de los contratistas.

Nuevas reorganizaciones del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Nuevamente en 16 de noviembre de 1930, las Compañías se dirigieron al Presidente del Consejo de Ministros, instando el cumplimiento del Estatuto de 1924

Las peticiones de aumento de haberes del personal ferroviario y el nombramiento de una Comisión para estudiarlas, determinó en enero de 1931 una considerable baja en las acciones. Nota oficiosa del Gobierno afirmando que no había motivo para la alarma producida.

La gravísima situación creada a la Compañía de Andaluces por el incumplimiento del Estatuto.

desde mediados del año 1929, en los cobros de la Caja ferroviaria, que producía cada vez mayores quebrantos a contratistas, proveedores y Compañías, se dirigieron las del Norte y M. Z. A. al Presidente del Consejo de Ministros en 16 de noviembre de 1930 instando el cumplimiento del Estatuto, que implicaba el que el Gobierno atendiera a las obligaciones contraídas por el Estado en el Decreto-ley de 12 de julio de 1924.

En este estado de cosas, siendo ya Ministro de Fomento el Sr. Estrada, se formularon por el personal ferroviario importantes peticiones de aumentos en sus haberes. Para estudiarlas e informar al Gobierno se nombró una Comisión, y alarmada la Bolsa por la influencia conjunta del incumplimiento del Estatuto y de las peticiones aludidas, a mediados de enero de 1931, ante la considerable baja experimentada en los últimos días por las acciones de las Compañías de ferrocarriles, el Gobierno publicó una nota oficiosa estimando tal baja tan injustificada como contraria al interés nacional, creyendo necesario hacer constar que no existía motivo alguno que pudiera servir de pretexto para la depresión producida, pues en lo referente al régimen definitivo para regular las relaciones del Estado y Compañías, el Gobierno, conciliando todos los intereses, había de inspirarse en el vigente Estatuto de 12 de julio de 1924, aceptado por ambas partes, y resolvería, respecto de las demandas del personal, en lo que las estimara justificadas, pero sin lesionar por ello los legítimos intereses de las Empresas.

No podemos dejar de hacer constar, al reseñar este período reciente de la historia ferroviaria, la difícilísima y sensible situación a la que, por no poder resistir el quebranto que suponía para todas las Compañías el aplazamiento en el cumplimiento del Estatuto ferroviario, llegó la de Andaluces. Como resultado del ejercicio de 1930, después de celebrar una junta general extraordinaria el 26 de enero de 1931, se vió obligada a anunciar que no podía cumplir sus compromisos con los obligacionistas ni con el personal. El ministro de Fomento, Sr. Estrada, sometió el caso al Consejo de Ministros, publicando después una nota oficiosa, en la que discutía los acuerdos de la Compañía, y por Real orden de 31 de enero dispuso la persistencia del abono a los agentes de sus haberes con las mejoras concedidas en 1920, y nombró una Comisión encargada de intervenir la contabilidad de la Compañía. A esta lamentable situación llegó la Compañía de Andaluces por no haberse cumplimentado el Estatuto, al que estaba acogida y reconocida como de activo saneado, respondiendo, por tanto, del pago de las cargas, la Comunidad Estado-Compañía; compromiso que quedó incumplido.

Llegado el Sr. Cierva al Ministerio de Fomento a mediados de febrero en sustitución del Sr. Estrada, se encontró en primer término con las peticiones del personal, a que antes hemos aludido, y después de formulado por la Comisión el dictamen correspondiente, por Real decreto

de 26 de febrero de la Presidencia del Consejo de Ministros, se fijó en 5 pesetas el haber mínimo del personal masculino de los ferrocarriles, concediendo 0,50 pesetas diarias de aumento a todos los que tuvieran menos de seis pesetas de jornal diario; determinándose, además, que para compensar parcialmente el sacrificio que estas mejoras suponían a las Compañías, se establecían recargos en el impuesto prima del seguro obligatorio de viajeros, parte de cuyo rendimiento, después de cubiertas determinadas atenciones, se entregaría a las Compañías. La parte de estas mejoras sin compensación suponen unos dos millones de pesetas anuales para cada una de las dos grandes Compañías.

El 19 de febrero las Compañías del Norte y M. Z. A. instaron nuevamente ante el Sr. Cierva, como venían haciendo ante todos los Ministros, el cumplimiento del Estatuto por parte del Estado. El Ministro dirigió en 28 del mismo mes al Director general de Ferrocarriles una Real orden, en la cual, manifestándose decidido a establecer de una manera rápida, aunque con el debido y preciso estudio para la garantía indispensable de la resolución a adoptar el Estatuto ferroviario definitivo, disponía la reunión del Consejo Superior de Ferrocarriles en sesión plenaria y extraordinaria el día 10 de marzo por primera vez y cuantas fueran después necesarias en lo sucesivo, hasta ultimar el Estatuto ferroviario definitivo, bajo la presidencia del Ministro, a fin de que pudiera éste apreciar y compulsar las distintas opiniones que se manifestaran.

Celebradas estas reuniones, a las que llevó el Ministro un índice de asuntos, entre los que figuraban: lo ocurrido con la aplicación del Estatuto desde principio de 1929, en que debió entrar en vigor; la fijación de capitales; clasificación de las Compañías; estudios de tarifas e impuestos; agrupación de líneas, etc., etc., y, sin haber llegado a adoptarse resolución concreta, aunque como resultado de ellas fueran pedidos muchos datos a las Compañías sobre pormenores financieros y disposiciones relativas a personal (algunas de las cuales no pudieron llegar a ser entregadas por la caída de la Monarquía), se convocó a una reunión a los Directores del Norte y M. Z. A. con los Ministros de Hacienda y Fomento, que tuvo lugar el 27 de marzo, en la que comunicaron estos últimos a las Compañías los puntos que extractamos a continuación:

1.º Consideraban los Ministros imposible que el Estado continuara aportando los capitales necesarios para los ferrocarriles, siendo, por tanto, preciso que las Compañías buscaran los recursos correspondientes.

2.º Que las Compañías habrían de encargarse de la explotación de las líneas que construía el Estado.

3.º Que al Gobierno le era imposible la emisión de empréstitos y que estimaba muy peligroso realizar un aumento de tarifas de cierta cuantía por el efecto que produciría en la opinión y por poder resultar contrapro-

La solución dada por el Sr. Cierva a las peticiones del personal, produjo a las dos grandes Compañías un nuevo quebranto de dos millones de pesetas anuales para cada una de ellas.

En 19 de febrero de 1931 las Compañías reinstaron el cumplimiento del Estatuto y el Ministro de Fomento ordenó un nuevo estudio del problema.

Puntos de vista comunicados a las Compañías por los ministros de Hacienda y Fomento en la reunión celebrada con los directores del Norte y M. Z. A. en 27 de marzo de 1931.

ducente; que el Estado no podía tampoco avalar las emisiones actuales y futuras de las Compañías.

4.º Por último, proponían los Ministros que uno de los medios más adecuados para resolver el problema sería la agrupación de todas las líneas españolas en una sola Compañía, y que, ante las dificultades que habrían de ofrecer y el tiempo que exigirían estas fusiones, cabría federarlas, constituyendo una Compañía explotadora, dentro de la cual las actuales conservarían su personalidad. Creado este gran patrimonio a virtud de la federación, podrían desaparecer, según manifestó el Ministro de Hacienda, las dificultades citadas para que el Estado, participe en gran escala dentro de él, pudiera prestar el auxilio necesario.

El Ministro de Hacienda propuso también la realización de una conversión de obligaciones, alargando el plazo de amortización para reducir las cargas, alegando las Compañías las dificultades que para ello se habían encontrado cuando la conversión fué propuesta por el Sr. Benjumea, aun siendo la época entonces mucho más favorable para esta clase de operaciones.

Para llevar adelante este plan propusieron los Ministros su discusión por una Comisión poco numerosa, al margen, desde luego, del Consejo Superior.

Excusado es decir que este último proyecto de régimen ferroviario de la Monarquía, apenas esbozado, quedó reducido al simple cambio de impresiones indicado, pues el advenimiento de la República cortó las negociaciones.

Suspensión de las facultades económico-ejecutivas del Consejo Superior de Ferrocarriles por Real decreto de 27 de marzo de 1931.

Por último, hemos de reseñar en este período el Real decreto de Fomento de 27 de marzo de 1931 (Anejo número 35), en el cual se disponía quedaran en suspenso las facultades económico-ejecutivas del Consejo Superior, afirmándose, como siempre, que en "breve plazo" se implantaría un régimen definitivo.

CAPITULO XIII

PRIMERAS DISPOSICIONES ADOPTADAS POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA EN RELACION CON LOS FERROCARRILES

Al comenzar a ocuparse el ministro de Fomento del Gobierno Provisional de la República, Sr. Albornoz, de la cuestión ferroviaria, publicó, fechados en 30 de mayo de 1931, dos Decretos: el primero (Anejo núm. 36), sobre otra nueva reorganización del Consejo Superior de Ferrocarriles, ampliando a tres vocales la representación obrera, que sólo constaba de uno.

El segundo Decreto creó una Comisión de nueve miembros, presidida por el Presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles y compuesta, además, por tres representantes del Estado, tres de las Compañías, uno de los usuarios y otro de los obreros, para que estudiaran la revisión del Estatuto ferroviario de 1924, estableciéndose ya en el Decreto el programa de los puntos a estudiar, que eran los siguientes:

- a) Régimen de haberes de los agentes y obreros ferroviarios y bases para la reglamentación del servicio de los mismos.
- b) Revisión de las normas y distribución de beneficios previstas en el Estatuto de 1924.
- c) Estructuración de líneas a fin de reducir de momento en todo lo posible el número de Compañías existentes.
- d) Normas para el establecimiento de un sistema racional de tarificación.
- e) Reintegro de los anticipos de distintas clases otorgados por el Estado.
- f) Intervención del Estado en el régimen y funcionamiento de las Compañías, con tendencia principal a establecer los medios que permitan al primero el percibo de beneficios por las aportaciones realizadas.

Apenas publicadas estas disposiciones, el día 6 de junio facilitaron en el Ministerio de Fomento una nota oficiosa en la que el Gobierno expresaba su extrañeza por la baja de los valores ferroviarios, debida, según en ella se afirmaba, a circunstancias extrañas a la actuación del mismo. Se aludía en esta nota a la fórmula adoptada por el Gobierno para el pago de

Nueva organización del Consejo Superior de Ferrocarriles, aumentando en dos los vocales obreros, y nombramiento de una Comisión para revisar el Estatuto ferroviario de 1924. Programa de puntos a estudiar.

Nota oficiosa del Ministro de Fomento, en 6 de junio de 1931, sobre la cotización de las acciones. Tranquilizadora actitud del Gobierno respec-

to al cumplimiento de los compromisos adquiridos por el Estado.

los débitos del Estado a contratistas, proveedores y Compañías, por gastos de primer establecimiento, haciendo observar la actitud en que estaba colocado el Gobierno en lo referente al establecimiento del Estatuto ferroviario definitivo "que ha de regular las relaciones entre las Empresas y el Estado, dejando a salvo los derechos de ambas partes".

Después de aludir como prueba de la indicado a los Decretos que antes hemos hecho constar, terminaba la nota oficiosa con el siguiente párrafo:

"Esta labor que con toda seriedad ha acometido el Gobierno es garantía del cumplimiento de los compromisos contraídos por el Estado, así como de que no serán en ningún momento atropellados los intereses que son verdaderamente legítimos."

La Comisión designada para revisar el Estatuto de 1924, desde fines de junio a 17 de octubre, examinó seis proyectos distintos.

La Comisión nombrada para el estudio del Estatuto ferroviario comenzó a funcionar a fin de junio, realizando una intensa labor hasta el 17 de octubre, habiéndose examinado durante ese tiempo seis proyectos distintos de régimen ferroviario. Los dos primeros, orientados en el sentido del establecimiento de un nuevo reparto de líneas en redes diferentes, administradas por Consejos de funcionamiento independiente, cuyos miembros habían de ser nombrados: por el Estado, las entidades locales, los empleados y obreros y los concesionarios, correspondiendo al Consejo Superior de Ferrocarriles todo lo referente a la tarificación y representación ante los Poderes públicos, con otras diversas facultades precisas para su gestión y administración.

Un tercer proyecto establecía la formación de una sola red explotada por un organismo autónomo, dependiente del Gobierno y con diversas Direcciones generales.

En estos tres proyectos se anulaba en absoluto la personalidad de los actuales Consejos de Administración de las Compañías, quedando indefensos los intereses de éstas, razón por la cual sus representantes hicieron presente que una transformación tan radical exigía previamente el rescate o reversión anticipada de las concesiones, para lo cual era preciso que en el nuevo proyecto de ley se estableciesen los preceptos a que esta operación había de sujetarse.

La retirada de la representación de las Compañías en la Comisión revisora.

Aceptado este principio, se incluyó un capítulo en el cual se preceptuaban dichas normas; pero poco después se presentó un nuevo proyecto por la representación del Estado, en el que, variando la orientación de los anteriores, se establecía la continuación de la explotación por las actuales Compañías en tanto no se realizara la reversión. No habiendo sido aprobado éste por la Comisión, por haberse presentado dos proposiciones adicionales que merecieron la más decidida y razonada oposición de los representantes de las Compañías, y que, a pesar de ello, se sometieron a estudio con el nuevo proyecto, en el que en sus primeros artículos apare-

cian transcritas; y habiendo sido estimado preciso por la representación de las Compañías la eliminación de estos artículos, presentó proposición en este sentido, a la que se adhirió la representación obrera, siendo rechazada, motivando este hecho, así como otras incidencias, la retirada de la representación de las Compañías de la Comisión.

En aquellos artículos se establecía de nuevo la desaparición de los Consejos de Administración de las actuales Compañías, y se disponía la formación de otros nuevos, con exigua y reducida representación de los capitales enfrente de las demás representaciones.

Por último, y en ausencia de la representación de las Empresas, se aprobó por la Comisión un nuevo proyecto que, aunque inspirado en análogas orientaciones que el anterior, registraba importantes modificaciones de trascendencia. Este nuevo proyecto fué presentado en octubre al Pleno, donde fué aprobado con amplias rectificaciones, entre las que quizá es la más interesante la desaparición de aquellos artículos, habiendo sido elevado al señor Ministro de Fomento en forma desusada y confusa, con un preámbulo no estudiado ni discutido por dicho Pleno.

El proyecto aprobado por el Pleno. Forma anómala en que fué elevado al Gobierno de la República.

EXAMEN DEL PROYECTO APROBADO POR EL PLENO

El proyecto así aprobado por el Pleno (Anejo núm. 41) consistía en síntesis en lo siguiente:

Capítulo primero. Intervención del Estado en las Compañías.—El Estado intervendría en las Compañías permanentemente en su contabilidad y mediante un delegado para inspeccionar los servicios y asistir a los Consejos con derecho de veto suspensivo de acuerdos. El Consejo Superior de Ferrocarriles establecería las tarifas, debiendo ser aprobadas por el Gobierno en cuanto rebasaran del 15 por 100.

Intervención en la Contabilidad, en los servicios y en los Consejos de Administración.

Las aportaciones del Estado las formarían las cantidades satisfechas para obras de mejora y material móvil. Las de las Compañías se formarían calculando el término medio de su valor de inventario y de la capitalización al 4,50 por 100 de los productos netos medios obtenidos en los quince años anteriores a la fecha de ingreso en el régimen. Restando de este término medio, que era el valor de establecimiento, el capital obtenido con obligaciones de series no extinguidas y el importe de los débitos con plazo o interés de reintegro al Estado, u otros no extinguidos, se obtendría el valor de la aportación. De no ser posible esta resta, se consideraría la Empresa de activo no saneado.

Cálculo de las aportaciones.

El reparto de beneficios y pérdidas se haría en proporción de las aportaciones en las Compañías de activo saneado; y en las de activo no saneado el producto neto o la insuficiencia de producto bruto se repartiría entre el capital del Estado y el valor de establecimiento de la Empresa, a cuyo cargo quedaría el servicio de las obligaciones.

Distribución de beneficios y pérdidas.

Obras.

Las Empresas podrían ejecutar obras con sus propios recursos autorizadas por el Consejo Superior. Las obras a ejecutar por el Estado serían propuestas por el Consejo Superior y ejecutadas con los créditos del presupuesto general que el Gobierno arbitraría para este fin.

Anticipos para el personal.

Sobre los anticipos hechos sin amortización (personal) no se llegó a un acuerdo en cuanto a su devolución, rechazándose todas las redacciones propuestas. En la del Dictamen se proponía su reintegro en tantos plazos como años resten de las concesiones. Las Compañías sostenían que se hiciera en la forma fijada en las disposiciones en que fueron concedidos. Además, hubo un voto particular sobre este asunto de uno de los vocales del Estado.

Agrupación de líneas.

El Consejo Superior de Ferrocarriles propondría la agrupación de líneas para reducir en lo posible el número de Compañías.

Sistema de explotación económica.

Además, consta en el Proyecto de Régimen un sistema curioso de "Explotación económica"; la posibilidad de establecer Despachos Centrales, servicio de mercancías a domicilio, etc., etc., no relacionadas, ni mucho menos, substancialmente con lo que deben ser los principios de un régimen legal ferroviario.

Capítulo II. Reglamentación del personal ferroviario.—Se refería a la reglamentación del personal ferroviario que debía comprender el régimen de ingresos, trabajo, sanciones, retribuciones y asistencia social.

Cálculo de las anualidades de rescate.

Capítulo III. Bases para la reversión anticipada de las líneas.—La compensación debida a los concesionarios se basaba en la capitalización al 4,50 por 100 de una anualidad supuesta disfrutada en el resto de vida de la concesión, igual al promedio de los productos netos de cinco años consecutivos elegidos por la Compañía entre los diez anteriores a la fecha de rescate. A esta cantidad se añadirían los aprovisionamientos y de ella se deducirían los débitos de la explotación en la forma siguiente:

Se hallaría el valor actual al 4,50 por 100 de las anualidades a pagar por cargas (obligaciones, etc.), deduciéndose la cifra resultante de la cantidad fijada anteriormente, y el resultado de esta resta se repartiría entre el Estado y la Compañía, a prorrata de sus aportaciones.

De obtenerse un saldo favorable a las Compañías, se las abonaría en títulos de la Deuda, quedando a cargo del Estado el servicio de las obligaciones, y de no obtenerse, éstas quedarían a cargo del concesionario, percibiendo éste la parte que le correspondiera, en el reparto a prorrata del valor de establecimiento y del capital del Estado.

Cuando no existiera producto neto se practicaría una valoración de las instalaciones, restándose de ella los débitos al Estado distintos de sus aportaciones y la diferencia sería el valor del rescate que se repartiría a prorrata de las aportaciones de Estado y Compañías.

De no existir producto neto y ser inútil la explotación de la línea, podría anularse la concesión enajenando el material, etc., etc.

Capítulo IV. Del régimen transitorio de nacionalización de los ferrocarriles.—Desde el momento en que se dispusiera para una Compañía la reversión unificada, correría a cargo del Estado la explotación, regida por el Consejo Superior con el concurso de la Compañía, implantándose con la mayor rapidez posible el régimen definitivo establecido en el capítulo V.

Explotación por el Consejo Superior de Ferrocarriles con el concurso de las Compañías.

Capítulo V. Del régimen nacionalizado de los ferrocarriles españoles.—Todos los ferrocarriles españoles formarían una sola red explotada por un organismo oficial autónomo, el cual se compondría de un Consejo Superior que centralizaría los servicios comerciales, contabilidad, personal y normas generales de explotación, y de varias Direcciones, asistidas por Comisiones consultivas que tendrían a su cargo redes parciales, bajo la autoridad del Consejo Superior.

Formación de una sola red con todos los ferrocarriles.

No seguimos detallando todos los extremos que se consignan en este capítulo sobre las atribuciones del Consejo Superior, facultades reservadas al Gobierno, tarifas generales únicas, subvenciones del Estado, etc., etc., por no ser interesante consignar estas particularidades de régimen de Estado, muchas de las cuales no se tendrían luego en cuenta, e infinidad de otras, por el contrario, serían establecidas por los distintos Gobiernos en la forma que en cada caso y ocasión pareciera más conveniente.

Capítulo VI. Ferrocarriles exceptuados del régimen.—No sería aplicable la ley a los ferrocarriles de las zonas de dominio del Protectorado español, ni a los anejos a otra industria, aunque hicieran servicio público.

A este proyecto tan incongruente en muchos aspectos como incompleto en otros (ya que el Consejo Superior elevó al Gobierno su propuesta, en la que constaban algunos artículos sólo con el número y sin texto alguno, por haber sido rechazados por mayoría el dictamen de la Comisión y cada una de las demás propuestas que se hicieron relativas a dichos puntos), fueron unidos dos votos particulares de la Delegación de las Compañías en el Consejo referentes a la vulneración que se hacía del Estatuto de 1924, con notable quebranto para las Empresas, tanto en lo referente al reparto de beneficios como en lo que concernía al rescate. (Anexo núm. 41).

Notorias imperfecciones de que adolecía el proyecto.

En 30 de julio de 1931 la Dirección general de Ferrocarriles, en nombre del Ministro de Fomento, remitió al Consejo Superior una orden para que la propia Comisión, que por lo dispuesto en el Decreto de 30 de mayo había de estudiar el Estatuto, elaborase una fórmula provisional en vista de la situación económica de algunas Compañías a las que se había suprimido los auxilios del período provisional en fin de 1928, sin haberse implantado

La misma Comisión encargada de revisar el Estatuto fué requerida por el Ministro de Fomento para el estudio de medidas encaminadas

el régimen definitivo a principios de 1929, lo que había dado lugar a que ciertas Empresas abandonaran la explotación y otras anunciaran su determinación de hacerlo, por lo cual el Gobierno estimaba preciso adoptar medidas para restablecer en lo posible el equilibrio económico hasta que fuera aprobado por las Cortes un régimen definitivo.

La citada Comisión preparó una fórmula que elevó al Ministro de Fomento en 6 de agosto, proponiendo que los auxilios que según el Estatuto de 1924 y el Real decreto de 8 de agosto de 1926 habían de otorgarse a las Compañías se ajustasen como norma principal a que en las de activo saneado se completase la insuficiencia de productos netos para atender las cargas, sin que pudiera exceder su importe del anticipo fijado en el Anexo número 2 del Estatuto de 1924. Se señalaba en esta fórmula para fijar el rendimiento del capital del Estado, su reducción en un coeficiente del 50 por 100 para los años 1929 y 1930, fijándose en años sucesivos por el Consejo Superior.

El Gobierno no ha adoptado resolución alguna sobre esta propuesta.

Cumpliendo el propósito de cerrar esta breve exposición del problema ferroviario en la fecha de 31 de diciembre de 1931, no consideramos en este libro las diversas medidas de carácter legislativo y reglamentario promovidas o dictadas con referencia a dicho problema, por el Ministerio de Obras Públicas en los meses transcurridos del presente año de 1932.

SEGUNDA PARTE

EXAMEN MONOGRÁFICO DE LAS CUESTIONES FUNDAMENTALES
PLANTEADAS EN EL RÉGIMEN FERROVIARIO

SEGUNDA PARTE

EXAMEN MONOGRAFICO DE LAS CUESTIONES FUNDAMENTALES PLANTEADAS EN EL REGIMEN FERROVIARIO

CAPITULO PRIMERO

APORTACIONES Y ANTICIPOS DEL ESTADO

APORTACIONES

Con arreglo a lo dispuesto en el Real decreto-ley de 12 de julio de 1924 (Anejo núm. 1), las cantidades aportadas por el Estado para la adquisición de material y la ejecución de obras en las líneas férreas acogidas al Estatuto, así como el valor de los terrenos, otras líneas, etc., que pueda ceder temporalmente a los concesionarios, constituirán el capital del Estado que se asimila al "Capital real" de las Compañías definido en dicho Estatuto, para constituir la Comunidad a todos los efectos de rendimientos a computar en el cálculo de tarifas, reparto de beneficios, etc.

El concepto de las aportaciones del Estado, como equivalente a los capitales reales de las Compañías.

Además de estas aportaciones hechas por el Estado, con arreglo al Estatuto, para gastos de primer establecimiento, según lo dispuesto en el Decreto de 4 de julio de 1931, convertido en ley en 13 de noviembre siguiente, el exceso de gasto que suponga la readmisión de los obreros seleccionados por causa de huelga será entregado por el Estado a las Compañías "a título de aportación del capital de aquél en la misma forma y en la misma cuenta que se verifica la aportación por obras de mejora y adquisición de material móvil y de tracción".

Caso especial de aportación representado por las cantidades satisfechas por el Estado para el pago de los obreros seleccionados y readmitidos.

Pueden clasificarse en tres grupos principales:

- 1.º Anticipos concedidos para mejoras de los haberes del personal.
- 2.º Anticipos para adquisiciones de material móvil y motor.
- 3.º Anticipos especiales.

1.º Anticipos para personal

Por *Real orden de 23 de marzo de 1920* (Anejo núm. 2) se anticiparon a las Compañías de ferrocarriles las cantidades a que ascendieran durante un mes los aumentos de haberes ofrecidos a su personal para cuando se hubiera resuelto por las Cortes la elevación de tarifas que, por aquel entonces, en ellas se discutía.

Habiendo transcurrido el mes a que se refería la Real orden anterior sin haberse acordado el aumento de tarifas pendiente de la aprobación de las Cortes e insistiendo el personal en sus peticiones sobre la consolidación de las mejoras obtenidas, por *Real orden de 29 de abril de 1920* (Anejo número 3) la Presidencia del Consejo de Ministros autorizó la continuación de los anticipos durante los meses sucesivos "hasta que recaiga una resolución definitiva acerca del problema en todos sus aspectos".

Como se dijo en el capítulo IV de la primera parte, ante las demandas continuas del personal solicitando la incorporación definitiva al sueldo, de los pluses que percibían con cargo a las Compañías y al anticipo del Estado, a fin de que los nuevos sueldos sirvieran de regulador para el cálculo de los derechos pasivos, el Ministro de Fomento, Sr. Cierva, en *10 de abril de 1921* publicó una *Real orden* (Anejo núm. 4) dando carácter de permanencia a los anticipos y significando a las Compañías la conveniencia de incorporar los pluses a los haberes a los efectos de los derechos pasivos, lo cual fué realizado por ellas seguidamente.

Es interesante hacer constar que en el artículo 2.º de esta disposición, no sólo se afirma que el Estado seguirá facilitando el segundo plus que con cargo al anticipo percibía el personal hasta tanto que se establezca el régimen ferroviario, sino incluso que en el caso de que la situación económica de las Compañías antes de establecer dicho réégimen, no permitiera el pago del primer plus que venían satisfaciendo desde 1919 con sus propios recursos, el Gobierno ampliaría el anticipo hasta cubrir también el pago de estas atenciones.

La repercusión de los aumentos de haber en los derechos pasivos quedaba a cargo de las Compañías.

Según puede verse en los Anexos 2 y 3, los anticipos para personal los había hecho el Gobierno al amparo de la ley de Subsistencias de 11 de noviembre de 1916, siendo el Ministro de Abastecimientos, por tanto, quien

Clases de anticipos.

Iniciación del régimen de anticipos para el personal.

Declaración del carácter permanente de los anticipos y consolidación de los haberes, a los efectos de los derechos pasivos.

Alcance del compromiso adquirido por el Estado por la Real orden de 10 de abril de 1921.

venía facilitándolos. Como por haber sido promulgada aquella ley con un carácter de temporalidad, al perder su vigor el 11 de noviembre de 1921 hubiera hecho imposible que el Estado facilitara los anticipos, por *Real Decreto de la Presidencia del Consejo de 10 de noviembre de 1921* (Anejo núm. 5) fué prorrogada por un año.

Transcurrido éste sin haberse tampoco solucionado el problema ferroviario fué preciso conceder una nueva prórroga por *Real decreto de 9 de noviembre de 1922* (Anejo núm. 6).

Pasado un año más sin resolverse el problema, en 7 de noviembre de 1923, el Gobierno de la Dictadura del general Primo de Rivera hubo de prorrogar de nuevo esta ley, pero más optimista que los gobernantes anteriores, estimó suficiente ampliar el plazo de vigencia de dicha ley hasta 1 de enero siguiente (Anejo núm. 7).

Poco antes de llegar esta fecha, por *Real decreto de 28 de diciembre de 1923* (Anejo núm. 8) fué preciso establecer una nueva prórroga hasta 1 de febrero siguiente.

Decidida, por lo visto, la Dictadura a suprimir, si no a resolver adecuadamente este problema de los anticipos para personal, cuando esperaban las Empresas los resultados de los estudios que realizaba la Ponencia sobre el régimen ferroviario, abordando la totalidad del problema, se publicó inesperadamente el *Real decreto de 30 de enero de 1924* (Anejo número 9) creando un Consejo Superior de Ferrocarriles en sustitución del Consejo Superior Ferroviario existente, y reduciendo mensualmente de un modo progresivo, por dozavas partes, hasta la implantación del nuevo régimen ferroviario, los anticipos para personal que venían percibiendo las Empresas, sin que dichas reducciones pudieran suponer en forma alguna, por dicha sola causa, reducción en los jornales y haberes de los obreros y agentes inferiores ferroviarios.

Publicado el *Real decreto-ley de 12 de julio de 1924*, que implantó el Estatuto (Anejo núm. 1), con arreglo a lo dispuesto en la cuarta de sus disposiciones transitorias, durante el "Período transitorio" definido en la Base 10.^a, hasta que se establecieran las tarifas del "Período provisional" subsistirían los anticipos del Estado reducidos en diversas proporciones, según las Compañías, en la cuantía que se fijaba al final del Estatuto, cuyas reducciones eran de un 50 por 100 para las Compañías del Norte y Madrid a Zaragoza y a Alicante, de un 30 por 100 para Andaluces, 14 por 100 para Sur de España, 20 por 100 para M. C. P.... Se mantenía en el Estatuto la prescripción de que por esta causa de reducción no podía reducirse a su vez el personal ni disminuirse sus jornales y haberes.

Según prevenía la primera de las disposiciones adicionales del Estatuto, los anticipos para el personal serían gradualmente reintegrados al Estado dentro del ejercicio siguiente al en que se obtuvieran para los productos líquidos, los excesos que habrían de constituir el reintegro con

Prórroga de la ley de Subsistencias, en cuanto autorizaba el pago de los anticipos.

El Real decreto de 30 de enero de 1924 inició la supresión por dozavas partes de los anticipos.

Nuevo régimen previsto para los anticipos por el Estatuto de 12 de julio de 1924.

Norma de devolución prevista en la primera disposición adicional del Estatuto.

arreglo a la Real orden de 23 de marzo de 1920, por la que fueron concedidos.

Por último, como la séptima de las disposiciones transitorias del Estatuto facultaba a las Empresas para elevar sus tarifas hasta las máximas legales de su concesión si no se aprobaban las tarifas correspondientes al "Período provisional" dentro de los *tres meses* señalados en la quinta de las disposiciones transitorias, decía la 8.^a de estas disposiciones que "al aplicar para cada Empresa las tarifas del "Período provisional" a que se refiere la Base décima, o las del apartado anterior en su caso, cesará para ella el derecho al percibo de los anticipos y a la aplicación del Real decreto de 26 de diciembre de 1918, relativo al aumento del 15 por 100.

Al establecerse el comienzo del "Período provisional" por *Real decreto de 8 de agosto de 1926* (Anejo número 10), desde 1 de julio de 1926 cesaron totalmente los anticipos para personal, creándose los auxilios de la Caja Ferroviaria para cuando los productos brutos totales fueran inferiores al promedio de los que habrían debido obtenerse en el trienio 1923-25, para que sin anticipos se hubiera mantenido el mismo estado económico de las Compañías. Cuando aquellos productos fueran superiores se harían a la Caja Ferroviaria los reintegros correspondientes.

Estas liquidaciones se referían exclusivamente a los años 1926, 1927 y 1928 y el importe de los auxilios no podía exceder, respectivamente, en esos años, del 0,80, 0,60 y 0,40 de la cantidad asignada en conjunto a todas las Compañías en concepto de anticipo para el personal en 1925, y ninguna Compañía podría percibir más que en este año de 1925.

Si por mejora en el coeficiente de explotación, alguna Compañía obtuviera beneficios líquidos superiores a los del trienio 1923-25, no obstante haber recibido auxilios para la explotación, podría disponer de este exceso para reservas hasta un 10 por 100 del promedio destinado a ellas en el citado trienio de 1923-25, *destinando el resto a la devolución de anticipos.*

DEVOLUCION DE LOS ANTICIPOS PARA EL PERSONAL

En vista de una moción presentada al Consejo Superior de Ferrocarriles por la representación agrícola en el mismo, proponiendo que se practicara una inspección en los ingresos, cargas y gastos de las Compañías a partir de 1920 para deducir, comparándolos con los productos líquidos de 1913, si procedía o no la devolución de anticipos, por Real orden de Fomento comunicada con fecha de *28 de septiembre de 1925* (Anejo núm. 11), se dispuso la realización de esta inspección por la Sección de Contabilidad y Caja del Consejo Superior de Ferrocarriles, a fin de que propusieran, después de hecho el estudio, los "reintegros provisionales" y las "compensaciones anuales" que habría que realizar.

Cesación de los anticipos por consecuencia del Real decreto de 8 de agosto de 1926, que sustituyó al período provisional del Estatuto.

Inspección de la contabilidad de las Compañías ordenada en septiembre de 1925 para deducir si procedía o no la devolución de estos anticipos.

Como complemento de esta disposición, en 24 de abril de 1926 se publicó la Real orden que figura en el Anejo número 12, estableciendo la forma de devolver los anticipos, con arreglo a la Real orden de 23 de marzo de 1920 en que fueron concedidos, facultando al Consejo Superior de Ferrocarriles para que en casos especiales propusiera los plazos en que debía hacerse el reintegro por las Empresas que estuvieran obligadas a ello en cumplimiento de la última disposición citada.

Varias disposiciones dictadas para regular la forma de devolución.

Se facultaba igualmente al Consejo Superior de Ferrocarriles, en esta Real orden de 24 de abril, para fijar los reintegros en las Empresas que no tuvieran en explotación sus líneas en 1913, término de comparación fijado al conceder los anticipos, y para que estableciera los plazos con arreglo a la situación de tesorería de cada Compañía y la marcha de la explotación.

En todos los casos especiales a que se refería esta Real orden, el reintegro total de los anticipos había de quedar hecho en cinco años como máximo, devengando interés del 5 por 100 las entregas no efectuadas en el primer año.

Como nueva aclaración sobre este particular de devolución de anticipos, se comunicó otra Real orden de fecha 21 de junio de 1926 al Presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles (Anejo número 13), aclarando ciertas dudas sobre la aplicación de la Real orden de 24 de abril, referente a la fijación de plazos y partes alícuotas de los anticipos que correspondiera reintegrar por las Compañías, en la cual se disponía lo siguiente:

En las Compañías no admitidas en el nuevo régimen ferroviario, habría de hacerse el reintegro total de los anticipos percibidos en cinco años, contados desde la fecha en que se fijaran los plazos y partes alícuotas para verificarlo, aunque las Empresas no hubieran obtenido exceso de productos líquidos o éstos no alcanzasen a cubrir el total de los anticipos percibidos.

Para las Empresas admitidas en el régimen, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, se fijaría la forma de reintegrar los anticipos a partir del período provisional.

Como se ve, las citadas disposiciones alteraban las condiciones en que los anticipos habían sido concedidos por Real orden de 23 de marzo de 1920, alteración que legalmente no puede hacerse por una de las partes sin el consentimiento de la otra.

Conclusión sobre el carácter económico y jurídico de estos anticipos para el personal.

En efecto, la concesión de los anticipos para el pago del personal por la Real orden de 23 de marzo de 1920, constituyó una medida de Gobierno encaminada a remediar la imposibilidad en que las Empresas se encontraban de satisfacer los aumentos de haberes exigidos y la dificultad con que el propio Gobierno tropezó en las Cortes para aplicar un remedio más justo y eficaz, que no podía ser otro que la elevación del precio del transporte como consecuencia de la que habían experimentado todos los gastos de la explotación. Ello explica cumplidamente que al señalarse en la Real orden la obligación del reintegro, se la considerase sujeta al cumplimiento de una

condición suspensiva, cual era la de que la obligación no nacería ni se produciría sino en el momento en que las empresas obtuvieran en sus productos líquidos algún exceso en relación con los alcanzados en el ejercicio de 1913.

Todas las variaciones que con posterioridad al año 1920 se han pretendido introducir en el concepto de estos anticipos del personal, sólo han podido fundarse en un desconocimiento de su carácter económico y jurídico.

Económico en cuanto fueron destinados a satisfacer gastos de explotación, a los que debió haberse subvenido por medio de la elevación de tarifas, impedida por razones meramente políticas. Por eso en el anecdotario de la política ferroviaria figura la gráfica frase atribuida a una de las mayores capacidades que tuvieron en ella intervención, referente a que la pretensión tan reiteradamente sustentada por algunos elementos de que estos anticipos tengan el carácter de aportaciones del Estado, equivale a considerar como gastos de primer establecimiento, los invertidos en la "adquisición de las judías que se comió el jefe de la estación de X".

Y jurídico, porque no cabe negar que precisamente por tener en cuenta aquella función económica a que hemos aludido, el Gobierno que concedió los anticipos lo hizo supeditando la obligación del reintegro al cumplimiento de la condición consistente en que se produjesen determinados aumentos en los productos líquidos de las Compañías.

Hasta el presente, las devoluciones de anticipos efectuadas por las Compañías del Norte y M. Z. A. han sido las siguientes:

	Pesetas
M. Z. A.: por la rectificación efectuada en la liquidación del ejercicio de 1926 por el Consejo Superior de Ferrocarriles.....	962.565,56
Devolución por los resultados del ejercicio de 1923 con arreglo al Real decreto de 8 de agosto de 1926.....	822.031,30
<i>Suma</i>	1.784.596,86

Las cantidades reintegradas al Estado por el Norte, por el concepto de devolución de anticipos, fueron:

	Pesetas
En 1928.....	954.231,60
En 1929 (por los resultados de 1928).....	1.024.799,23
<i>Suma</i>	1.979.030,83

2.º *Anticipos para adquisición de material móvil y motor.*

Por el Real decreto del Ministerio de Fomento de 15 de octubre de 1920 (Anexo número 14) se autorizó a este Ministerio para hacer anticipos en metálico a los concesionarios de ferrocarriles de servicio general y a los de

Iniciación de estos anticipos.

uso público, que habrían de destinarse a la adquisición del material móvil y de tracción indispensable para restablecer la normalidad en los servicios ferroviarios.

Estos anticipos habrían de ser reembolsados en un plazo de veinte años, devengando el 5 por 100 de interés y comenzando los reintegros anuales a los doce meses de efectuada la entrega de cada una de las cantidades.

Forma del reintegro.

Los productores nacionales de material móvil y de tracción serían invitados a hacer los suministros otorgándoles la preferencia sobre los extranjeros dentro del margen de protección establecido por la Ley de 14 de febrero de 1907 y disposiciones complementarias.

Como la declaración ministerial hecha por el Gobierno, en la que se basaba esta disposición, ofrecía "arbitrar desde luego los recursos suficientes para la adquisición de dicho material, y cuyo importe reintegrarán éstas (las Compañías) de una vez o en anualidades *que se estipulen* cuando aquella anunciada reforma legislativa de las tarifas les proporcionen los medios que necesitan para levantar su capacidad financiera", y también se manifestaba en ella que la indicada reforma legislativa consistiría en autorizar "la elevación que sea indispensable para que el servicio costee todos los gastos y cargas de la explotación, incluso un mínimo dividendo siquiera al capital acciones", las Compañías, en vista de lo diferente que respecto de estos propósitos se había promulgado el Decreto de los anticipos, concediendo sencillamente un préstamo en las condiciones fijadas, que obligaron a las Compañías a satisfacer más de un 8 por 100 anual por intereses y amortización, solicitaron una aclaración al referido Decreto en el sentido de que dichos anticipos se concedieran en la forma pensada y ofrecida en la declaración ministerial, previéndose también el caso de reversión anticipada en la forma que había sido establecida en la Ley de 24 de julio de 1918, relativa a la electrificación de la rampa de Pajares, en la que se concedía un anticipo sin interés, estableciendo que:

Petición de las Compañías en solicitud de que se aplicasen a estos anticipos las condiciones ofrecidas en la declaración ministerial que precedió a su concesión.

"En caso de reversión de las líneas al Estado en fecha anterior a la prevista en las concesiones, la Compañía actualmente concesionaria quedará liberada de la obligación de satisfacer al Estado las anualidades de reintegro del anticipo, subsiguientes a la fecha en que tenga lugar la reversión anticipada de las líneas."

De estas peticiones no fué atendida por el Gobierno más que la referente a la última parte citada, pues, como puede verse en la *Gaceta* del 15 de febrero de 1921, al publicar los Reales decretos de fecha 14 adjudicando a diversas casas constructoras el suministro de locomotoras para las Compañías de M. Z. A., M. C. P., Andaluces, M. S., y M. Z. O. V., se hacía constar lo siguiente:

Cesación del reintegro en caso de reversión anticipada.

"En caso de rescate anticipado de las concesiones, quedará liberada

la Compañía del pago de las anualidades que estuvieran sin vencer en la fecha de la reversión."

3.º *Anticipos especiales*

Estos anticipos otorgados por el Estado en diversas ocasiones en que las circunstancias lo aconsejaron, han sido concedidos con arreglo a distintas condiciones estipuladas en las disposiciones ministeriales correspondientes.

Entre otros anticipos especiales, podemos señalar: el concedido para la electrificación de la rampa de Pajares en la ley antes citada; los otorgados a alguna Compañía en concepto de préstamo para pago de atrasos por exceso de jornada de ocho horas; el facilitado para la concesión de la línea del ferrocarril Metropolitano de Barcelona, comprendida entre la estación del Norte y la plaza de Cataluña, del cual, se considera como auxilio a fondo perdido la cantidad de 75.000 pesetas por kilómetro, reintegrándose el resto del anticipo, que asciende hasta el 50 por 100 del importe medio del presupuesto de contrata, cuando el tráfico rebasa un cierto límite fijado en el Real decreto-ley de 29 de abril de 1927, etc., etc.

CAPITULO II

TARIFAS

Comenzaremos por exponer lo referente al aumento del 15 por 100, tratando a continuación de las tarifas en general.

AUMENTO DEL 15 POR 100 EN LAS TARIFAS

Por Real decreto de 26 de diciembre de 1918 (Anejo número 15) se autorizó la elevación hasta un 15 por 100 como máximo de las bases de percepción por unidad y kilómetro "actualmente en aplicación", aunque a consecuencia de estos aumentos excedieran las tarifas de las máximas legales de la concesión. Este ingreso no sería computado para aumentar el producto líquido a los efectos de la posible reversión anticipada de las líneas del Estado.

Los efectos de este Decreto quedarían en suspenso: cuando el precio del carbón no excediera de un 50 por 100 del que tenía en 1913; cuando los productos netos alcanzaran los obtenidos en dicho año, y al finalizar el tercer año a contar del 11 de noviembre de 1918 (1).

Ya citamos en la primera parte las observaciones que las Compañías hicieron a estas y a otras condiciones limitativas de la disposición que nos ocupa y asimismo a la nueva limitación impuesta por el Real decreto de 8 de septiembre de 1919 (Anejo número 16), al declarar que no sería aplicable el aumento del 15 por 100 a las tarifas que fueron aprobadas en 4 de enero de dicho año, y que, por tanto, *no estaban actualmente en aplicación* al promulgarse el Decreto de 26 de diciembre de 1918, aunque, como mucho tiempo antes habían sido sometidas a la aprobación del Ministerio, estimaban las Compañías que les alcanzaban los efectos del referido Decreto.

El recargo del 15 por 100 se entendió sobre los precios que se aplicaban al publicarse el Real decreto de 26 de diciembre de 1918.

Casos en que el recargo debería quedar en suspenso.

Inaplicación del recargo a las tarifas que aunque propuestas mucho antes fueron aprobadas después del Decreto de 26 de diciembre de 1918.

(1) Fecha de la firma del Armisticio con el que terminó la guerra europea.

La prórroga concedida por Decreto de 10 de noviembre de 1921. Nuevas y sucesivas prórrogas que han mantenido en vigor el recargo hasta los momentos actuales.

Al terminarse el plazo de tres años para vigencia de este Decreto autorizando la elevación de tarifas en el 15 por 100, estando sometido a las Cortes un proyecto de Ordenación ferroviaria, cuya aprobación se esperaba tuviera lugar en breve, se publicó en 10 de noviembre de 1921 otro Real decreto (Anejo número 17), prorrogando el de 26 de diciembre de 1918 hasta que una ley aprobada en Cortes regulara el régimen ferroviario o hasta el plazo máximo de un año si antes no se aprobase la mencionada ley.

Transcurrido este año sin haberse resuelto nada sobre el régimen ferroviario, por Real decreto de 9 de noviembre de 1922 (Anejo número 18) hubo de prorrogarse de nuevo el de 26 de diciembre de 1918 "hasta que una ley aprobada en Cortes regule el régimen ferroviario, o hasta el plazo máximo de tres meses, si antes no se aprobase la mencionada ley".

Cumplido también este plazo tan optimistamente fijado, en 9 de febrero de 1923 fué de nuevo preciso publicar otro Real decreto (Anejo número 19) prorrogando nuevamente por otros tres meses los efectos de la primera disposición.

Llegado el mes de mayo, por Real decreto dictado el día 10 (Anejo número 20) se efectuó otra prórroga por tres meses, y el 8 de agosto (Anejo número 21) una nueva, por tres meses más.

Ocurrido el golpe de Estado en septiembre de 1923 y expirado el plazo anterior, por Real decreto de 3 de noviembre (Anejo número 22) se prolongó la vigencia del 15 por 100 hasta 1 de enero de 1924. Claro que al llegar al fin de año, el Directorio Militar, por Real decreto de 28 de diciembre (Anejo número 23), hubo de conceder una nueva prórroga, limitándola hasta 1 de febrero; siguiendo, por tanto, las angustias de las Compañías, que ni veían resuelto el problema ni tenían certeza alguna de que al expirar los cortos plazos por los que se iba autorizando el aumento de tarifas, hubiera de quedar éste repentinamente sin efecto.

Al llegar el 30 de enero apareció el Real decreto (Anejo número 9) en el que se creaba el Consejo Superior de Ferrocarriles en sustitución del Consejo Superior Ferroviario existente, y se suprimían los anticipos para el personal por dozavas partes mensuales, en cuyo artículo 2.º se dispuso que durante el tiempo que transcurriera hasta la implantación del nuevo régimen ferroviario, se mantendría el aumento del 15 por 100 sobre las tarifas.

Con arreglo a esta disposición se mantuvo la vigencia del 15 por 100 hasta la publicación del Estatuto de 12 de julio de 1924, entre cuyas disposiciones transitorias figura como cuarta la de que durante el período transitorio definido en la Base 10, subsistiría la vigencia del 15 por 100 de elevación autorizada por el Real decreto de 26 de diciembre de 1918.

Según establecen las disposiciones transitorias 7.ª y 8.ª, en el caso de

que por no haberse aprobado las tarifas correspondientes al período provisional dentro del plazo de tres meses después del ingreso en el régimen, las Compañías hicieran uso de la facultad que les concedía la 5.^a disposición transitoria de elevar sus tarifas hasta las máximas legales de la concesión, cesaría para las que lo hicieran el derecho de la aplicación del citado Real decreto de 26 de diciembre de 1918.

Regulado el período provisional por lo dispuesto en el Real decreto-ley de 8 de agosto de 1926 (Anejo número 10), según su artículo 2.º, subsistiría la aplicación del 15 por 100 con arreglo a lo establecido en los artículos 1.º y 2.º del Real decreto de 26 de diciembre de 1918.

No habiéndose llegado a establecer, con arreglo al Estatuto, el período definitivo, calculando las tarifas en la forma que determina la Base 10, siguen ahora en vigor tácitamente las que regían durante el período provisional que se fijaron en el referido Real decreto de 8 de agosto de 1926, incluyendo el recargo del 15 por 100.

TARIFAS EN GENERAL

Aparte del aumento del 15 por 100 en las tarifas de que acabamos de ocuparnos, se ha tratado respecto del tema de tarifas en general en los años a que nos referimos, en las ocasiones siguientes:

Proyecto de ley Cambó de 22 de octubre de 1918.

Después de la modificación de tarifas especiales efectuada en 1917 y 1918 por las Compañías, sin rebasar las máximas legales de concesión, el 22 de octubre de 1918, siendo ministro de Fomento el Sr. Cambó, se presentó a las Cortes un proyecto de elevación de las tarifas máximas legales hasta el 15 por 100, condicionándolo en forma, que quedaría sin efecto: cuando el precio del carbón no excediera del 50 por 100 del que tenía en 1913; cuando los productos netos de la mitad de la red ferroviaria española alcanzasen a los del citado año, o al finalizar el tercer año a contar del término de la guerra.

Real decreto de 26 de diciembre de 1918, elevando las tarifas en un 15 por 100.

Después de este proyecto de ley se publicó el Decreto de 26 de diciembre de 1918, al que nos hemos referido en la primera parte de este capítulo.

Proyecto de ley Gimeno de 30 de diciembre de 1919

En 30 de diciembre de 1919 se sometió a las Cortes por el Ministro de Fomento, Sr. Gimeno, un proyecto de ley autorizando una elevación de tarifas, hasta el 50 por 100 para los viajeros de primera clase; del 48 por 100 para los de segunda; del 45 por 100 para los de tercera, y del 50 por 100 para todas las mercancías. En este proyecto se obligaba a los concesionarios a llevar una cuenta especial de los ingresos suplementarios que obtuvieran, la cual sería intervenida por delegados del Ministerio de Fomento.

Proyecto Ortuño presentado como voto particular del Sr. Molleda al anterior proyecto.

Este proyecto se modificó, siendo Ministro de Fomento el Sr. Ortuño, presentándose por encargo de éste en el mes de abril de 1920, como voto particular del Sr. Molleda, miembro de la Comisión del Congreso, una propuesta de modificación, de manera que dicha elevación fuera para el Estado como un impuesto de transportes, para compensarle: de los anticipos que entregara a las Compañías para el aumento de haberes, implantación de la jornada de ocho horas y cargas de nuevos empréstitos para obras de mejora y adquisiciones de material.

Preceptos relativos a las tarifas en el proyecto ley Cierva de mayo de 1921.

En el proyecto de transportes que el Sr. Cierva presentó a las Cortes en el mes de mayo de 1921, se establecía lo siguiente respecto de las tarifas:

Serían propuestas por las Compañías, fijadas por el Consejo Superior de Ferrocarriles y aprobadas por el Ministerio de Fomento, calculándose para cubrir: gastos, cargas, pensiones, dividendo fijo hasta el 3 por 100 del capital de las Compañías, beneficio preferente hasta el 2 por 100 y prima de buena gestión del 1 por 100. El Consejo de Ministros podría acordar tarifas inferiores satisfaciendo entonces el Estado parte de las cargas o cubriendo directamente el déficit hasta completar el beneficio preferente de la Compañía de 2 por 100 (después de haber ya percibido su dividendo fijo). En años sucesivos el Estado se reintegraría de estos déficits, después de haberse cubierto también el beneficio preferente de las Compañías.

Proyecto Maura (1921).

Las tarifas se establecían por el Consejo Superior de Ferrocarriles de manera que bastaran a cubrir los gastos, cargas, pensiones y un rédito de racional certeza a las aportaciones del Estado y Compañías, que había de comprender el interés real y la cuota de amortización. También se preveía el

caso de que el Estado renunciara a toda o parte de la remuneración de su capital para no gravar las tarifas, sin perjuicios para las Compañías.

Ley llamada fórmula económica, aprobada en 1 de abril de 1922.

Con el fin de suprimir los anticipos se facultó al Gobierno para acordar, previo informe del Consejo Superior de Ferrocarriles la elevación de tarifas necesaria para la compensación de aquéllos, llevando las Empresas una cuenta especial de los mayores ingresos que esta elevación produjera, que correspondería íntegramente al Estado, siendo intervenida por éste. Informado por el Consejo Superior de Ferrocarriles que la elevación necesaria era del 13,5 por 100, el Gobierno no adoptó determinación alguna para llevarla a efecto.

Proyecto Argüelles (4 abril 1922).

No se modificaba lo establecido respecto de las tarifas en el proyecto Maura.

Ponencia del Directorio Militar (28 diciembre 1923).

Las tarifas cubrirían en general los gastos de explotación, cargas de todas clases, un rédito prudencial de intereses y amortización del capital real del concesionario, intereses y amortización de los anticipos y cesiones del Estado, suprimiendo todo uso gratuito de la vía férrea que no estuviera justificado por razón de servicio.

Estatuto de 12 de julio de 1924.

Deberán ser suficientes a cubrir: a) Gastos de explotación; b) Pensiones de retiro; c) Cargas financieras; d) Interés legal y amortización prudencial del capital del Estado; e) Rendimiento que corresponda al capital real del concesionario con la cuota de amortización que se acepte para el capital del Estado. Mientras las tarifas no estén todas comprendidas dentro del límite de las máximas legales, el tanto por ciento correspondiente a la Compañía no rebasará del que en los últimos quince años anteriores al régimen representaran los productos líquidos en relación con los capitales reales correspondientes, multiplicado este tope por un coeficiente que represente la variación probable del tráfico imputable al concesionario.

El Consejo Superior fijará estos topes, estando facultado para determinar cuándo habrá de reducirse en todo o en parte la remuneración del capital del Estado para hacer menos onerosas las tarifas, sin que esta reducción pueda nunca llegar a afectar al capital real de las Compañías.

Real decreto-ley de 8 de agosto de 1926.

Estaba basado en mantener las mismas tarifas entonces en vigor, supliendo con auxilios del Estado las insuficiencias que pudieran resultar en las Empresas a consecuencia de la supresión de los anticipos. Terminado el período provisional, en las condiciones que reglamentaba este Decreto, en fin de 1928, al implantarse en esta fecha el régimen definitivo, deberían regir las nuevas tarifas que para el mismo se fijaban en el Estatuto.

Primer proyecto Guadalhorce de régimen especial para el Norte y M. Z. A. (25 septiembre 1929).

Con la conversión de obligaciones que se proyectaba, el alargamiento de los plazos de amortización de los nuevos empréstitos y la fusión de los productos del patrimonio privado a los de la explotación, se esperaba que no sería necesario de momento corregir las tarifas. En las conversaciones habidas con las Compañías mientras se estaba formulando este proyecto, se les ofreció verbalmente la unificación de las tarifas máximas legales. El Consejo Superior calcularía las tarifas necesarias para el régimen definitivo con arreglo a lo prevenido en la Base 10 del Estatuto y hasta entonces regiría el 15 por 100.

Segundo proyecto Guadalhorce de régimen especial para el Norte y M. Z. A. (14 enero 1930).

Igual que el primero, disponía que en tanto se implantara el régimen definitivo de tarificación con arreglo al Estatuto, las tarifas serían las mismas que regían con el 15 por 100 de recargo.

Proyecto estudiado por el Ministerio Berenguer-Matos (abril 1930).

Las tarifas se calcularían para que produjeran al Estado el rendimiento previsto en el apartado D) de la Base 10 del Estatuto, y a las Compañías el promedio de los productos líquidos conseguidos en el trienio 1926-28.

Segundo proyecto Matos (12 septiembre 1930).

Las tarifas se fijarían con antelación suficiente para cubrir los conceptos de la Base 10 del Estatuto, poniendo como tope en el apartado E) de esta Base, para el rendimiento del capital del concesionario, el tanto por ciento que representarían los productos líquidos obtenidos en el quinquenio 1924-28, pudiendo el Consejo Superior substituir éste por otro quinquenio.

Ideas esbozadas por los señores Cierva y Ventosa en fin de marzo de 1931, proponiendo a las Compañías del Norte y M. Z. A. las bases para un nuevo régimen.

Agrupadas o federadas todas las Compañías españolas, constituyendo una sola empresa explotadora, podrían desaparecer las dificultades para que el Estado, participe en gran escala de este gran patrimonio ferroviario nacional, pudiera prestar el auxilio necesario. No se llegó a precisar si se autorizaría francamente la elevación de tarifas.

Proyecto aprobado por el Pleno del Consejo Superior de Ferrocarriles en el verano de 1931.

Corresponderá al Consejo Superior la aprobación de las tarifas que propongan las Compañías, siempre que sus precios sean inferiores a los máximos de sus concesiones con los aumentos que hayan alcanzado las tarifas vigentes en esta fecha.

En el caso de exceder de este límite, corresponderá su aprobación al Gobierno, siempre que no se rebasen en más de un 15 por 100 las tarifas máximas de las concesiones.

Si se propusiesen tarifas que excediesen en más del 15 por 100 de las máximas de concesión, el Gobierno podría aprobarlas dando cuenta a las Cortes.

El cálculo de la tarifa, en tanto sea posible, se hará de modo que cubra gastos, pensiones, cargas, interés al capital del Estado y la remuneración del capital de la Compañía.

Examinando todo lo expuesto respecto de las tarifas desde que se inició el problema ferroviario en España, puede apreciarse la casi unanimidad con que por todos los que se han ocupado del asunto, se ha considerado que era preciso amoldarlas a lo que exigieran los gastos y cargas de la explotación y la remuneración de los capitales invertidos en los ferrocarriles.

Sin embargo, a pesar de reconocerse este buen principio fundamental de que el ferrocarril debe bastarse a sí mismo, nadie se ha atrevido a aplicarlo.

Esta ha sido sencillamente la causa de la ya larga vida y persistencia actual del problema.

Es verdaderamente increíble cómo ha podido prevalecer en el ánimo de los Gobiernos y de las Cortes hasta el punto de incapacitarlos para la solución del problema, la a todas luces falsa idea de que era económicamente posible y jurídicamente justificable el hecho de que a una elevación general de los precios, que todavía se mantiene en el índice de 175 por 100 respecto de 1913, debería corresponder en España un mantenimiento en el nivel de las tarifas (precio del transporte) en tipos que sólo superan actualmente a los que regían

*Resumen sobre la
cuestión de las ta-
rifas.*

antes de la guerra en un 48 por 100 como promedio para las mercancías en pequeña velocidad que constituyen la gran masa de tráfico, pues para los viajeros, la elevación es considerablemente menor.

Para dar una idea comparativa de lo que representan las tarifas españolas respecto de las de los principales países europeos, en el Anejo número 43 se detallan las correspondientes a viajeros y a mercancías en el año 1930. (Últimos datos que oficialmente conocemos de las Compañías extranjeras.)

Conviene observar que al convertir las tarifas en pesetas oro, para hacer la comparación, se han considerado los cambios medios de las diferentes monedas en dicho año 1930. Es decir, que en la actualidad, con la baja sufrida desde entonces en la cotización de la peseta, las tarifas que resultarían para los ferrocarriles españoles serían aún inferiores a las figuradas.

CAPITULO III

RESERVAS CONSTITUTIVAS DEL PATRIMONIO PRIVADO DE LAS COMPAÑÍAS

En el capítulo noveno de la primera parte nos referimos a la cuestión suscitada sobre las reservas en fin de noviembre de 1924, dando cuenta de lo sucedido someramente y del estado en que quedó la cuestión. Aun a riesgo de incurrir en algunas repeticiones, conviene precisar más lo referente a este asunto para que quede evidenciada su situación legal, reuniendo además en los Anexos los documentos necesarios para ello.

Por Real orden de 29 de diciembre de 1925 (Anejo número 24) se dispuso el ingreso en el régimen ferroviario establecido por Real decreto-ley de 12 de julio de 1924 de un cierto número de Empresas, entre las cuales figuraban las del Norte y M. Z. A., fijándose el valor de establecimiento provisional y el capital real que se las reconocía al acogerse al nuevo régimen.

Para la Compañía del Norte, el importe de estos conceptos es el siguiente:

	Pesetas
Valor de establecimiento.....	1.699.226.910,34
Capital real del concesionario.....	519.297.576,20

Y para la de M. Z. A.:

Valor de establecimiento.....	1.584.987.074,72
Capital real del concesionario.....	541.424.405,83

El detalle del cálculo de estas cifras, efectuado por el Consejo Superior de Ferrocarriles, se figura en los Anejos números 25 y 26, respectivamente, para cada una de las dos Compañías indicadas.

De este detalle pueden deducirse con toda exactitud, comparándolo con la situación de las cuentas de una y otra Compañía en fin de 1923, los conceptos y las cantidades que se afectaron al ingreso en el nuevo régi-

Al valorar en diciembre de 1925 los capitales aportados por el Norte y M. Z. A. al régimen del Estatuto, quedaron separados de este régimen otros bienes no afectados a la explotación y que constituyen el patrimonio privado de las empresas.

men y aquellos otros conceptos y cantidades que, por eliminación, no se adscribieron al Estatuto, quedando, por tanto, totalmente desligados de la explotación del ferrocarril, por constituir los bienes y derechos pertenecientes al patrimonio privado de las Compañías que forman las reservas.

El Estado aceptó, pues, de sus nuevos socios, las Empresas, la parte que le interesaba de sus pertenencias por ser útil a la explotación, dejando el resto en poder de los concesionarios. Resto que, por componerse de una parte de su Activo y su Pasivo, lo mismo podía significar un valor positivo propiedad del concesionario, que un saldo contrario al mismo, quedando en uno y otro caso separados del nuevo régimen, de acuerdo con los principios enunciados por el Sr. Maura en las Cortes en 1921, a que nos referimos al final del capítulo cuarto de la primera parte, al manifestar que debía revertir al Estado "todo lo que pertenece a la explotación de la línea, y lo demás, lo que no pertenece, ¡ah!, eso no nos importa; el Estado no necesita aclararlo, no debe decirlo..." "que todo lo que no es línea, ni pertenece a la explotación, ni sirve al tráfico, no importa; el Estado no debe ni apetercerlo..."

Siguiendo no sólo estos principios, sino incluso alterándolos en beneficio de la claridad de las cosas, el "no debe decirlo" de Maura no se tuvo en cuenta en el Estatuto, pues en las repetidas ocasiones que vamos a señalar, se aclara y precisa lo referente a las reservas de las Compañías que no se afectan al nuevo régimen ferroviario.

Las referencias directas que se hacen en el Estatuto a las reservas, son las siguientes:

1.^a En la Base XII, referente a la distribución de productos de las explotaciones, apartado I, norma 6.^a, se dice que el tercio, cuando menos, del exceso que perciba el concesionario como producto líquido sobre el promedio del dividendo repartido a las acciones en el quinquenio más favorable de su gestión, *se aplicará a la constitución de reservas fácilmente realizables.*

2.^a En el párrafo siguiente, se vuelve a hablar de las reservas, para decir que el déficit, cuando lo haya, se saldará entre el Estado y el concesionario, proporcionalmente al capital del primero y al capital real del segundo: por el Estado con las existencias de su Caja Ferroviaria, y por las Empresas con *sus reservas afectas a la explotación*, y si no existieran o no fueran realizables, en la forma que al objeto se indica.

Análogas disposiciones, pero referidas a las Empresas de activo no saneado, figuran en el apartado II de la misma Base XII.

3.^a En la base XIV, referente al rescate de las concesiones, se dice:

"A los efectos del presente régimen ferroviario, los bienes y derechos que constituyen el valor real de establecimiento de los concesionarios, tal como se determina en la Base novena, serán los sujetos a reversión, a favor del Estado, al expirar el plazo de cada concesión.

El Estatuto de 1924 se refiere a estas reservas en diversos pasajes:

En la distribución de productos.

En la forma de subvenir a los déficits de explotación.

Al tratar de la reversión.

No se comprenderán en la reversión:

1.º Las concesiones y labores mineras que pertenezcan a las Empresas, aunque los productos de su laboreo vengan consumiéndose en los ferrocarriles.

2.º Las reservas en metálico o valores, incluso las que se hayan formado por las Compañías después de su ingreso en el régimen, siempre que se compruebe haberlas constituido con beneficios no repartidos.

3.º Los terrenos declarados sobrantes y otras propiedades y derechos del concesionario no relacionados con la explotación.

4.º El metálico afecto a la explotación en el valor real del establecimiento, al iniciarse el régimen, si la Empresa, al ingresar en él, acepta que su importe no figure en el capital sujeto a amortización.

Las exclusiones a que se refieren los tres primeros párrafos anteriores, sólo se harán, cuando los referidos bienes no figuren como valor o capital afectos a las explotaciones en ninguno de los inventarios que se aprueben desde el comienzo del régimen; entendiéndose que los importes de los bienes adquiridos por expropiación, no pueden eliminarse del valor real del establecimiento."

Por otra parte, al fijarse en el apartado II de la Base IX del Estatuto, el valor real del establecimiento de los concesionarios, se ve claramente la intención del legislador de no incluir en el régimen todas las propiedades que pudieran tener las Empresas, sino solamente las que como las líneas, material móvil, metálico afecto a la explotación normal y saldo de los créditos resultantes de la marcha de la explotación, son necesarias para realizar ésta; precisándose por ello terminantemente en esta Base, los conceptos a tener en cuenta y la manera de valorarlos, y siendo por tanto evidente que los que no se citan, es que no entran en el régimen, que "no interesan", como decía Maura, al Estado.

A base de estas prescripciones del Estatuto que dejan tan claro lo referente a los bienes de las Empresas que, como las reservas, no se afectan a la Comunidad con el Estado, quedando desde el ingreso en el régimen constituyendo el patrimonio privado de las Compañías desligado de la explotación, se verificó el ingreso de las distintas Empresas en el régimen, acordándose en las Juntas generales acogerse al mismo, en la inteligencia de la separación apuntada entre bienes afectos al régimen y bienes pertenecientes al patrimonio privado. Esta interpretación, única que lógicamente podía darse al Estatuto, fué aceptada y confirmada como buena al fijarse, por la Real orden citada al principio de este capítulo, los valores de establecimiento que las Empresas aportaban a la Comunidad con el Estado, prescindiendo de una parte de su Activo y de su Pasivo, parte que era precisamente el patrimonio privado, sobre la cual no se legisló nada especial, como hubiera sido imprescindible hacer de haber quedado ligada al régimen de un modo o de otro; todo lo cual demuestra evidentemente que quedaba como otra propiedad cualquiera, que con arreglo al derecho común pudieran tener los accionistas.

Sentido de la Base IX del Estatuto (fijación del valor real del establecimiento) en relación con estas reservas.

La distinción entre bienes afectos al régimen y bienes del patrimonio de las Compañías fué tenida en cuenta por las Juntas generales que acordaron el acogimiento al Estatuto, criterio que también fué aceptado por las Reales órdenes que fijaron el valor real de los establecimientos.

Incidente suscitado en noviembre de 1924 y resolución del C. S. de F. de acuerdo con el Estatuto.

A pesar de que con lo indicado, es decir, con lo prescrito en el Estatuto y con la comprobación sobre su única lógica interpretación hecha por la Real orden de ingreso en el régimen, queda perfectamente clara y definida la situación legal de los bienes y derechos que constituyen el patrimonio privado de los accionistas, como sobre este asunto de "las reservas", después de solicitar su ingreso en el régimen las Compañías, pero antes de verificarse, se suscitó en el Consejo Superior de Ferrocarriles una cuestión que tuvo repercusiones gubernamentales y que dió lugar a la publicación de disposiciones ministeriales concernientes al caso, conviene puntualizar lo ocurrido.

Suscitada, como decimos, en el Consejo Superior, el 25 de noviembre de 1924, la cuestión de si las reservas, según el nuevo Estatuto, eran de libre disposición de las Compañías o debían afectarse al régimen, dicho Consejo, interpretando el Real decreto-ley de 12 de julio de 1924, tomó en su sesión de 16 de diciembre el acuerdo de que "las reservas constituídas con beneficios no repartidos, que no estén incluidos en los apartados A y B de la Base IX (1), no se incluirán en el valor del establecimiento, a menos que así lo acepten las Compañías y el Estado".

Ante la posibilidad de que el anterior acuerdo fuese modificado por el Directorio militar, las Compañías hicieron presente que el ingreso en el régimen se había acordado con la convicción de que tales reservas eran de libre disposición de los accionistas.

Llegando noticias a las Compañías de que esta interpretación que, ellas y el Consejo Superior en su acuerdo, daban al Estatuto y a base de la cual habían solicitado de las Juntas generales de accionistas su conformidad para su ingreso en el régimen, iba a ser suspendido o modificado por el Directorio Militar, procedieron a realizar las informaciones y gestiones que en la primera parte se detallaron, conducentes en primer término a poner en conocimiento de la Superioridad que el acuerdo de las Juntas generales solicitando ingresar en el régimen se había tomado con la absoluta convicción de que las mencionadas reservas eran de libre disposición de los accionistas, como probaban las repetidas manifestaciones que sobre el particular se hicieron en dichas reuniones.

Nueva deliberación del C. S. de F. sobre este tema.

Requerido por la Presidencia del Directorio Militar, por Orden de 26 de febrero de 1925 (Anejo número 27) el informe del Consejo Superior de Ferrocarriles sobre el importe de las reservas de las Compañías, consignándose detalladamente el de las destinadas única y exclusivamente a la amortización del capital acciones, las Empresas dieron cuenta detallada al Consejo Superior de las cantidades que constituían sus reservas, haciendo constar que aunque no había ninguna destinada única y exclusivamente a la amortización de las acciones, estimaban que todas ellas podían, llegado el caso, utilizarse con este objeto, si así lo acordaban los accionistas. La Compañía del Norte, interpretando la Real orden citada como propósito del Gobierno de resolver acerca de si las reservas debían aportarse al valor de establecimiento o quedar de libre disposición de los accionistas, dirigió una instancia

Instancia de la Compañía del Norte solicitando la suspensión de ingreso en el régimen si se coartaba la libre disposición de las reservas.

(1) Valor de las líneas y material móvil que las Compañías aportan al régimen.

al Directorio Militar en 18 de marzo, razonando con argumentos, sensiblemente iguales a los que más arriba hemos expuesto, la improcedencia de aquella aportación y solicitando la suspensión del ingreso de la Compañía en el nuevo régimen, si se la coartara la libertad de disponer de las reservas, hasta que otra Junta general de accionistas, conociendo las nuevas condiciones en que se verificaba dicho ingreso, decidiese sobre si procedía o no acogerse al mismo.

Como resolución gubernamental sobre este asunto, se dictó en 27 de junio de 1925, una Real orden (Anejo número 28) de la Presidencia del Directorio Militar, disponiendo, respecto del acuerdo adoptado por el Consejo Superior de Ferrocarriles en 16 de diciembre, al que antes hicimos referencia, que "las reservas de las Compañías continuarán figurando como tales, al ingresar aquéllas en el Estatuto ferroviario; pero no podrán las Compañías disponer de ellas, para repartirlas como beneficio a los accionistas hasta el momento de liquidar el Estatuto por rescate o reversión. El Estado intervendrá, con arreglo al Estatuto, la administración de esas reservas, que deberán estar constituidas en valores de fácil realización".

Esta Real orden confirmaba evidentemente el acuerdo del Consejo Superior de Ferrocarriles, en el sentido de que no se incluirían en el valor de establecimiento las reservas de que se trata, puesto que continuarían figurando como tales, y reconocía que las reservas eran propiedad de los accionistas desde el momento en que podrían repartirse entre ellos, una vez liquidada la Comunidad; pero sin fundamento ni razón que lo justificara, se limitaba la libre disposición de las mismas, atentando con ello a su propiedad, y se invocaban preceptos del Estatuto que en realidad no existen, atribuyendo al Estado facultades para intervenir en su administración.

La Compañía de M. Z. A. se limitó simplemente a dar cuenta de esta Real orden a la primera Junta general ordinaria de accionistas, que tuvo lugar después de su publicación, no adoptándose ningún acuerdo especial referente a este asunto por considerar que no alteraba substancialmente las condiciones tenidas en cuenta al acordar el ingreso en el régimen, desde el momento en que se reconocía la propiedad de las reservas, aunque un Gobierno dictatorial, como era el entonces imperante, pudiera juzgar conveniente y hasta imponer una limitación más o menos circunstancial al uso de la tal propiedad. No estimándolo así, sin embargo, la Compañía del Norte, por considerar que la disposición de 27 de junio alteraba las condiciones del Estatuto, se dirigió al Gobierno solicitando que fueran aclarados los términos de la Real orden, haciendo constar:

"1.º Que las reservas constituidas con beneficios no repartidos y representadas por metálico y valores, que continuarán figurando como tales reservas al ingresar las Compañías en el nuevo régimen, son de propiedad de los accionistas, a los que podrán libremente distribuirse los intereses de los valores que las representan, no debiendo ser disminuídas tales reservas por

Resolución del Directorio militar en 27 de junio de 1925, condicionando la libre disposición de las reservas aunque afirmando implícitamente su carácter de patrimonio privado.

La Compañía del Norte solicitó una aclaración de la anterior Real orden y nuevamente la suspensión de su ingreso en el régimen.

su aplicación a futuras contingencias de la explotación en común con el Estado.

2.º Que antes de la expiración de las concesiones o del rescate de las mismas podrán ser total o parcialmente aplicadas dichas reservas al reembolso de capital, si así lo estimase conveniente la Junta general de accionistas; y

3.º Que las reservas, mientras de ellas no se disponga en relación con lo prevenido en el apartado anterior, continuarán estando representadas por los valores que en la actualidad las constituyen, pudiéndose efectuar la sustitución de parte o del total de los mismos por otros equivalentes en valor efectivo y de fácil realización, dándose previo conocimiento al Estado de la sustitución proyectada."

En el mismo escrito de la Compañía del Norte se solicitaba del Gobierno quedara en suspenso su admisión en el nuevo régimen hasta que la nueva Junta general extraordinaria de accionistas (que tuvo lugar el 14 de septiembre) adoptara el acuerdo precedente.

El Directorio resolvió simplemente sobre esta petición en una Real orden publicada el 5 de agosto en la que decía, refiriéndose a la de 27 de junio: "que siendo perfectamente claros los términos de la aludida Real orden y preciso su alcance, no procede dictar ninguna disposición que la interprete o amplíe".

La Compañía del Norte, en la Junta antes indicada, que se celebró el 14 de septiembre de 1925, en vista de que lo que se manifestaba en la Real orden de 27 de junio no alteraba esencialmente la situación en que se encontraba cuando solicitó por acuerdo de la primera Junta extraordinaria su ingreso en el régimen, a pesar de las limitaciones que se establecían impidiendo la libre disposición de las reservas y abrogándose el Estado facultades de intervenir en su administración de las que en absoluto carecía, y examinada nuevamente la situación que se crearía a la Empresa, de no ingresar, confirmó la resolución que había adoptado en la Junta general de 4 de octubre de 1923.

En 13 de abril de 1927 la Compañía del Norte dirigió una nueva instancia al Ministro de Fomento manifestándole que, como por la Real orden de 27 de junio de 1925 se disponía que las reservas que tenían las Compañías al ingresar en el Estatuto ferroviario quedasen de propiedad de las Empresas no pudiendo disponer de ellas sin la autorización del Estado, aun sin entrar en el examen de los fundamentos de aquella disposición, dictada en contra del dictamen del Consejo Superior de Ferrocarriles, era indudable que quedaban inmovilizadas las reservas constituidas en la fecha de ingreso en el régimen. Pero no habiendo razón alguna que pudiera justificar una interpretación de aquella disposición en el sentido de que también habrían de hallarse inmovilizadas las reservas que pudieran constituirse en lo sucesivo, con lo cual las Empresas no podrían oponerse a las demandas de sus accionistas, exigiendo el reparto de todos los beneficios para no dejar aquellas sumas bloqueadas, solicitaba la indicada Compañía del Norte que

Por Real orden de 5 de agosto de 1925 se declaró que no procedía dictar aclaración alguna.

Régimen de las reservas del patrimonio privado constituidas con posterioridad al ingreso en el régimen. Su disponibilidad para la regularización de los dividendos y para las contingencias de la explotación.

se dictara una nueva Real orden en forma de aclaración a la de 27 de junio de 1925, declarando que las disposiciones de esta última sólo se referían a las reservas constituídas con anterioridad al ingreso en el régimen, quedando de libre disposición de las Compañías las que con espíritu de previsión constituyeran en lo sucesivo, por aplicación voluntaria de una parte de los excedentes de la explotación que les correspondieran íntegramente con arreglo a las disposiciones del Estatuto, para prever con ellas contingencias posibles y regularizar, en lo posible también, los dividendos futuros.

El Gobierno, atendiendo a esta solicitud de la Compañía del Norte, publicó la Real orden de 4 de mayo de 1927 (Anejo núm. 29), en la cual se declaraba, de conformidad con lo solicitado, que la de 27 de junio de 1925 sólo era aplicable a las reservas constituídas con anterioridad al ingreso en el régimen; que se podían constituir nuevas reservas, destinándolas, o a la regularización de los dividendos futuros, o a cubrir cualquier contingencia eventual o fortuita de la explotación, en tanto se realizara ésta por cuenta exclusiva de la Compañía; que estas reservas debían estar representadas por metálico o valores de fácil realización, quedando obligada la Compañía a dar cuenta al Gobierno y al Consejo de su constitución y del uso que de ellas hiciera para los fines indicados; y que, al comenzar el período definitivo se determinaría, a propuesta de la Compañía, y de conformidad con el *Estatuto ferroviario*, la aplicación a dar a la parte de las reservas no invertidas en los fines indicados.

CONCLUSION SOBRE EL CARACTER JURIDICO DE LAS RESERVAS CONSTITUTIVAS DEL PATRIMONIO PRIVADO DE LAS EMPRESAS

Estas son las disposiciones existentes sobre las reservas. De ellas se deduce, en primer lugar, que es indiscutible la propiedad de las Compañías respecto de todas las constituídas con beneficios no repartidos, distinguiéndose las formadas antes del ingreso en el régimen, que no han sido afectadas al mismo, sobre las que únicamente ha sido condicionada su utilización, de las que se han constituido con posterioridad a dicho ingreso, es decir, desde las procedentes de la liquidación del ejercicio de 1926, las cuales han de considerarse como afectas a la explotación para cubrir sus contingencias, en tanto se realice por cuenta exclusiva de las Compañías, pudiendo destinarse a la regularización de los dividendos futuros.

CAPITULO IV

REVERSIÓN Y RESCATE

Antes de hacer constar lo legislado sobre el rescate en el Estatuto de 1924 al que están acogidas las Compañías, recordaremos los antecedentes legales que existen sobre esta cuestión en los Pliegos de condiciones que regulan las concesiones de las líneas españolas.

Real orden de 31 de diciembre de 1844.

Esta Real orden, que dictó varias reglas y aprobó el Pliego de condiciones generales para la concesión de ferrocarriles, establecía (artículo 34 del Pliego de condiciones) el derecho del Gobierno de "adquirir la propiedad del camino al fin de cada período de cinco años; pero estos períodos no principiarán a correr hasta pasados ... años después de hecha la concesión".

Para determinar "el precio de compra" se tomaría el promedio de los productos obtenidos durante los cinco años precedentes y este promedio sería la anualidad a entregar a la Compañía en cada uno de los años restantes de la concesión.

Este promedio no podría exceder de un tanto por ciento a fijar para cada concesión, en forma que no se expresa claramente, y si fuera menor que dicho tanto por ciento, las Compañías tendrían derecho a no conformarse con la anualidad que resultara del cálculo; procediéndose a una evaluación, a juicio de peritos si formularan una reclamación por creer "tener probabilidades de prosperar".

Ley general de Ferrocarriles, de 3 de junio de 1855.

Lo dispuesto en ella (art. 31 del Pliego de condiciones de 1856) es en todo similar a la legislación de 1844, aunque se consideraba preciso en

1855-56, para que el Gobierno pudiera adquirir el ferrocarril, la previa declaración de utilidad pública debidamente justificada.

Real decreto de 14 de noviembre de 1868, elevado a Ley en 9 de junio de 1869.

Esta disposición no preveía la reversión natural ni el rescate, pues consideraba a los ferrocarriles como una industria particular.

A su amparo se construyeron muchas líneas llamadas libres, que dejaron de serlo al acogerse al Estatuto vigente de 12 de julio de 1924.

Ley general de Ferrocarriles de 1877 y su Reglamento de 24 de mayo de 1878.

No se preveía en esta disposición el caso de rescate. Puede, por tanto, admitirse, siendo las concesiones contratos bilaterales que obligan a ambas partes en todo lo convenido, y sólo en ello, que las líneas concedidas con sujeción a la Ley de 1877 no venían obligadas a la retrocesión del rescate.

Procede, pues, considerar que las líneas concedidas con arreglo a las legislaciones de 1868 y 1877, no podían ser adquiridas por el Estado más que mediante la expropiación forzosa, hasta que el Estatuto de 1924 generalizó el derecho de rescate sobre todas las concesiones acogidas al mismo.

El rescate en el proyecto Cambó (1918).

Siendo Ministro de Fomento D. Francisco Cambó, se proyectó, como dijimos en la primera parte, el rescate de las líneas concedidas con arreglo a las legislaciones de 1844, 1855-56 y 1877, aplicando lo legislado en el primero de estos años, procediendo previamente a la declaración de utilidad pública para las líneas concedidas con arreglo a las dos últimas legislaciones indicadas. También sería de aplicación esta legislación de 1844 para las concesiones a perpetuidad sujetas al Decreto-ley de 1868, fijando un plazo para el percibo de la anualidad de rescate, de común acuerdo entre el Estado y Compañías. De no ser aceptado por las Empresas, se aplicaría la expropiación forzosa.

Para determinar la anualidad de rescate se tomarían los productos netos de 1913-1914-1916 y 1917, y con objeto de compensar los derechos renunciados por las Compañías, se prescindiría, para determinar el promedio, del año en que hubieran sido menores tomándose por tanto el de los cuatro años más favorables.

Se fijaba previamente un plazo medio de reversión de todas las concesiones de una Compañía para percibir durante el mismo una anualidad global.

La incautación estudiada por el Sr. Cambó, se hacía gradualmente por redes completas en un plazo máximo de cinco años. Se preveía también un régimen transitorio desde la promulgación de la ley hasta efectuar el rescate.

Una vez rescatadas todas las líneas españolas, proyectaba el Sr. Cambó, como ya dijimos en otros capítulos, formar varias redes estructuradas y arrendar su explotación a Compañías privadas.

A los Ministros de Fomento, Sres. Cierva y Argüelles, les fueron entregados por las Compañías informes respecto del rescate, pero no llegaron a formular ninguna ley especial.

El rescate en el proyecto Cierva (1921).

En este proyecto, presentado a las Cortes el año 1921, se establecía que el Estado se reservaba la facultad de adquirir todas las acciones cuando el plazo restante de disfrute de las concesiones no fuera menor de treinta años, o se conviniera reducirlo a treinta años, por el valor que resultara de capitalizar al 5 por 100 el *dividendo medio obtenido*, en el último decenio supuesto disfrutado durante los treinta años, sin que este tipo pudiera ser superior al valor nominal, ni inferior al que resultara de capitalizar al 5 por 100 la cantidad que representara el 3 por 100 de dividendo fijo que se reconocía en la Base 3.^a de su proyecto de Ley. Cuando el plazo medio de reversión fuera inferior a treinta años, habría de hacerse uso de la facultad de rescate del Estado dentro del plazo de reversión resultante. La adquisición de acciones se haría total o parcialmente, mediante sorteos y estas acciones aumentarían el capital del Estado.

El rescate en el Estatuto de 1924.

El Estatuto ferroviario de 12 de julio de 1924 (Anexo núm. 1), después de fijar un plazo de noventa y nueve años desde dicha fecha a las líneas concedidas a perpetuidad (legislación de 1868), establece (Base XIV) como condiciones del rescate, el abono de una anualidad durante el plazo restante de las concesiones, cuyo importe se fijará:

a) Teniendo en cuenta la renta obtenida por las concesiones (productos netos) en los últimos cinco años.

b) Añadiendo la cantidad en que se evalúe el futuro incremento de la renta en función del aumento previsible para el tráfico en determinadas condiciones.

Si el concesionario o el Consejo Superior de Ferrocarriles no estuviesen conformes en los resultados de la aplicación de las reglas, se procedería a evaluación parcial.

El rescate en el proyecto aprobado por el Consejo Superior de Ferrocarriles en octubre de 1931.

En el capítulo III del Proyecto de Ordenación ferroviaria, aprobado por el Pleno del Consejo Superior de Ferrocarriles en 15 y 17 de octubre de 1931 (Anejo núm. 41), se establecieron reglas para la reversión anticipada, fijando la compensación debida a los concesionarios a base de la capitalización al 4,50 por 100 de una anualidad supuesta a disfrutar durante el resto de la concesión, igual al promedio de los productos netos de cinco años consecutivos elegidos por la Compañía de los diez anteriores a la fecha en que la operación se practicase. Al capital así resultante se añadiría el valor de los aprovisionamientos y se deduciría el de la participación del Estado, si la hubiese.

De no existir producto neto, el Gobierno practicaría una valoración y de no conformarse con ella se procedería a tasación pericial.

CAPITULO V

CONSEJO SUPERIOR

Sin descender al detalle de las atribuciones conferidas al Consejo Superior Ferroviario o de Ferrocarriles, que ya se indicaron someramente en la primera parte, vamos a exponer a continuación de un modo escueto las variaciones de constitución sufridas por este organismo desde su fundación hasta la fecha:

Real decreto de 15 de marzo de 1922 creando el Consejo Superior Ferroviario. (Anejo núm. 30.)

Se creó "para estudiar y proponer al Gobierno las resoluciones que deben adoptarse en relación con los ferrocarriles de servicio general y uso público", formado por 15 vocales: seis, de las Compañías; seis, del Estado (dos, ingenieros de Caminos; uno, jefe de ferrocarriles militares; otro, ingeniero de Minas, agrónomo o industrial, y dos, de Hacienda), y tres representantes de los intereses mercantiles, agrícolas e industriales.

El Estatuto provisional de este organismo (Anejo núm. 31) fué aprobado por Real orden de 4 de abril de 1922.

Real decreto-ley de 30 de enero de 1924. (Anejo núm. 9.)

Creó un Consejo Superior de Ferrocarriles en sustitución del Consejo Superior Ferroviario, compuesto de 17 vocales: seis, en representación de los concesionarios; seis, delegados del patrimonio ferroviario nacional (dos ingenieros de Caminos, uno de Minas, agrónomo o industrial, dos del Ministerio de Hacienda, y uno, jefe de los ferrocarriles militares); cuatro usuarios, representantes de Corporaciones mercantiles, agrícolas, mineras e industriales, y un representante de los agentes y obreros ferroviarios. Como cada vocal tenía su suplente, que asistía a las sesiones con voz, teniendo voto

solamente en los casos de ausencia del propietario, los componentes de la Asamblea llegaban a 34.

Estatuto de 12 de julio de 1924. (Anejo núm. 1.)

No modificaba la composición del Consejo establecido en el Real decreto de 30 de enero del mismo año. El detalle de sus facultades puede verse en el Anejo número 1.

Real decreto de 17 de diciembre de 1925. (Anejo núm. 32.)

Después de haber aumentado por Real decreto de 2 de diciembre de 1925 la representación del Estado en el Consejo Superior de Ferrocarriles en un vocal especializado en cuestiones ferroviarias y su correspondiente suplente, en 17 del mismo mes se publicó un Real decreto reorganizando el Consejo Superior y creando dentro del mismo el Comité Ejecutivo, que asumía todas las facultades marcadamente ejecutivas que antes se atribuían al Pleno, todo con el fin de implantar y aplicar rápidamente el Estatuto.

Quedó en esta forma constituido el Consejo por 25 vocales y un presidente, nombrado por el Gobierno: nueve y el Presidente, representando al patrimonio ferroviario nacional; diez, a las Compañías; cinco, a los usuarios (Comercio, Industria, Agricultura, Minería y usuarios en general), y uno, a los obreros y agentes ferroviarios. El Comité Ejecutivo lo constituían cuatro vocales del Estado, cuatro de las Compañías y dos de los usuarios.

Quedaban suprimidos los vocales suplentes que antes existían.

Por Real orden de 5 de enero siguiente fué agregado, con carácter de asesor, otro vocal a la delegación del Estado, representante del Ministerio de Hacienda.

Real decreto de 16 de agosto de 1930. (Anejo núm. 33.)

Con el propósito de conseguir mayor eficacia en la actuación del Consejo, al mismo tiempo que economías reduciendo su personal y para concretar las facultades de éste, se disolvió el Consejo Superior existente, reorganizándolo en el Decreto mencionado, de manera que quedara compuesto de 20 vocales y un presidente: ocho, representantes del Estado; ocho, de las Compañías; uno, de los agentes y obreros ferroviarios, y tres de los intereses agrícolas, mercantiles e industriales. Los representantes del Estado serían: un jurista, cuatro ingenieros, un hacendista, el Subsecretario de Economía Nacional y el Jefe de los ferrocarriles militares.

El Consejo designaría un Comité Ejecutivo presidido por un vicepresidente y formado además por tres vocales representantes del Estado, tres de las Compañías y uno de los usuarios.

Real decreto de 29 de septiembre de 1930. (Anejo núm. 34.)

Con este Decreto se reformó nuevamente el anterior en el sentido de que formaran el Comité Ejecutivo, además del Presidente, cuatro representantes del Estado, cuatro de las Compañías y uno de los usuarios, en lugar de los tres del Estado y de las Compañías y uno de los usuarios, que en la anterior disposición se habían designado.

Real decreto de 27 de marzo de 1931. (Anejo núm. 35.)

Por este Real decreto publicado siendo Ministro de Fomento el señor Cierva, se privó al Consejo Superior de las facultades económicas de carácter ejecutivo que le conferían el Estatuto y el Real decreto de 17 de diciembre de 1925, manteniendo las demás atribuciones de inspección, fiscalización y consultivas.

Decreto de la República de 30 de mayo de 1931. (Anejo núm. 36.)

Por último, en esta disposición se amplió hasta tres vocales la representación en el Consejo Superior de los obreros y agentes ferroviarios, que antes sólo constaba de uno.

También con esta fecha se publicó otro Decreto, al que aludimos detalladamente al principio del capítulo XIII de la primera parte, creando una Comisión dentro del Consejo Superior de Ferrocarriles para estudiar la revisión del Estatuto con arreglo a un programa, que entonces se detalló, al mismo tiempo que el resultado que tuvo este estudio.

De lo expuesto sobre las vicisitudes y cambios de composición del Consejo Superior de Ferrocarriles se deduce que su primitiva concepción ideada por D. Antonio Maura, como un Consejo de Administración de la Comunidad jurídica entre las Empresas y el Estado, que funcionara con completa autonomía, y donde estuviera ponderada la representación de todos los intereses en juego con las garantías necesarias, ha sido desvirtuada, habiendo venido a convertirse, al acoplarse a la realidad, en un organismo más del Ministerio de Obras Públicas supeditado, por tanto, a todas las ampliaciones y restricciones de facultades, personal, etc., que cada ministro ha juzgado y juzgue conveniente introducir.

Como la Dictadura no podía por esencia tolerar autonomías en organismo alguno del Estado, infirió el primer agravio contra el pacto que la aceptación del Estatuto por las Empresas significaba, con las modificaciones del Consejo Superior de Ferrocarriles en 1925. Agravio que ha sido reite-

*Conclusión sobre
la constitución y fun-
cionamiento del Con-
sejo Superior.*

rado en posteriores ocasiones al alterarse gubernamentalmente la composición del Consejo, del que depende tan directamente la vida económica de las Compañías, sin ser éstas siquiera consultadas.

La realidad ha acreditado con elocuencia irrefutable que el Consejo Superior no ha servido para orientar soluciones, si bien hay que reconocer que en muchos casos sus propuestas tampoco han sido atendidas por los Gobiernos, habiéndose convertido en un mero gestor de la voluntad ministerial. Ni siquiera ha podido impedir el Consejo Superior el funesto plan de nuevos ferrocarriles que la Dictadura abordó con tan lamentable entusiasmo.

Al perder la autonomía indispensable de su jurisdicción y al componerse de elementos variables, según las conveniencias que han estimado los ministros, se ha llegado al estado que hemos puesto de manifiesto; siendo más de lamentar, por haber ello sucedido a pesar de las personas que han ostentado la representación del Estado, cuyas capacidades innegables en el orden profesional acusan con mayor relieve la equivocación sufrida en la organización del Consejo.

ÍNDICE

INDICE

	<u>Páginas</u>
FINALIDAD PERSEGUIDA CON LA PRESENTE RECOPIACIÓN.....	7
ORDEN DE EXPOSICIÓN SEGUIDO EN ESTE TRABAJO.....	9

PRIMERA PARTE

EXPOSICION CRONOLOGICA DE LAS DIVERSAS MEDIDAS LEGISLATIVAS ESTUDIADAS Y DE LAS ACORDADAS PARA RESOLVER EL PROBLEMA FERROVIARIO

CAPÍTULO	I.—Iniciación del problema, primeras propuestas formuladas para resolverlo y establecimiento del aumento transitorio del 15 por 100 en las tarifas. Proyecto Cambó en 1918.....	13
CAPÍTULO	II.—Nuevos proyectos de elevación de tarifas. Peticiones del personal. Huelga y concesión de los anticipos del Estado para las mejoras de haberes.....	19
CAPÍTULO	III.—Nuevas propuestas y gestiones con los Ministros de Fomento señores Ortuño y Espada. La opinión pública y el problema ferroviario. Anticipos del Estado para material móvil y motor.....	23
CAPÍTULO	IV.—Consolidación de las mejoras de haberes del personal. Proyecto de transportes y obras públicas del Sr. Cierva. Intervención de los Sres. Cambó y Maura en su discusión e ideas fundamentales entonces enunciadas por el último, muchas de las cuales sirvieron después de base para el proyecto de Ordenación ferroviaria.....	27
CAPÍTULO	V.—Proyecto Maura y creación del Consejo Superior de Ferrocarriles.....	35
CAPÍTULO	VI.—Fórmula económica presentada por el Gobierno Sánchez Guerra. Informe del Consejo Superior de Ferrocarriles sobre la elevación de tarifas, solicitado por el Gobierno y no tenido después en cuenta. Proyecto Argüelles. Su discusión y aprobación en el Senado y debate sobre la totalidad en el Congreso. Situación del problema al advenir la Dictadura.	43

CAPÍTULO VII.—Directorio Militar. Primeras medidas adoptadas sobre la cuestión ferroviaria. Información pública y proyectos estudiados. Real decreto de 30 de enero de 1924 creando un Consejo Superior de Ferrocarriles en lugar del Consejo Superior Ferroviario existente y suprimiendo los anticipos para personal por dozavas partes mensuales.....	47
CAPÍTULO VIII.—Discusión de la Ponencia de ferrocarriles del Directorio Militar en el Consejo Superior y promulgación del Estatuto por Real decreto-ley de 12 de julio de 1924. Síntesis del Estatuto.....	59
CAPÍTULO IX.—Ingreso de las Compañías en el nuevo régimen ferroviario. Fijación de los capitales aportados por las Compañías. Deuda ferroviaria. Reservas constitutivas del patrimonio privado de las Compañías. Nueva reforma del Consejo Superior.....	75
CAPÍTULO X.—Incumplimiento del Estatuto apenas promulgado. Prórroga del período transitorio y régimen para el período provisional establecido por Real decreto de 8 de agosto de 1926. Rescate de las líneas de M. C. P. y constitución de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España.....	81
CAPÍTULO XI.—Estudio de un nuevo régimen definitivo especial para el Norte y M. Z. A. Proyecto de conversión de las obligaciones de estas Compañías.....	85
CAPÍTULO XII.—Intentos de modificación del régimen ferroviario establecido por el Estatuto de 1924 en el último período de la Monarquía. Nueva reorganización del Consejo Superior.....	93
CAPÍTULO XIII.—Primeras disposiciones adoptadas por el Gobierno de la República en relación con los ferrocarriles.....	99

SEGUNDA PARTE

EXAMEN MONOGRAFICO DE LAS CUESTIONES FUNDAMENTALES PLANTEADAS EN EL REGIMEN FERROVIARIO

CAPÍTULO I.—Aportaciones y anticipos del Estado.....	107
CAPÍTULO II.—Tarifas.....	115
CAPÍTULO III.—Reservas constitutivas del patrimonio privado de las Compañías.....	123
CAPÍTULO IV.—Reversión y rescate.....	131
CAPÍTULO V.—Consejo Superior.....	135

PRECIO: 10 PESETAS

Compañía de los
Ferrocarriles
del Norte de
España y de
M. Z. A.

EL
PROBLEMA
FERROVIARIO

enero 1933