

ASOCIACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES POR VÍA FÉRREA

CALLE DEL PRADO, 26 - MADRID - TELÉFONO NÚM. 17477

PUBLICACIÓN NÚM. 27

EL FERROCARRIL
DE MADRID A BURGOS
POR SOMOSIERRA



MADRID - JUNIO DE 1934

DGCL
- A

EL FERROCARRIL DE MADRID A BURGOS
POR SOMOSIERRA

- 1.181313
CB 124519

GRÁFICA ADMINISTRATIVA.-RODRÍGUEZ SAN PEDRO, 32.-MADRID



R. 126344

ASOCIACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES POR VÍA FÉRREA

CALLE DEL PRADO, 26 - MADRID - TELÉFONO NÚM. 17477

PUBLICACIÓN NÚM. 27

EL FERROCARRIL
DE MADRID A BURGOS
POR SOMOSIERRA



MADRID - JUNIO DE 1934

PREAMBULO

PRIMERA PARTE

ANTECEDENTES

- Proyectos primitivos.
- Discursos parlamentarios de los Sres. Cambó y Maura en el debate sobre el proyecto de Obras públicas del Sr. La Cierva (junio de 1921).
- Plan de ferrocarriles de urgente construcción de 5 de marzo de 1926.
- Mapa de los ferrocarriles en proyecto.
- Ferrocarriles en explotación, en construcción y en proyecto.
- Voto particular de las Compañías en el Consejo Superior de Ferrocarriles.
- Informes de otros organismos y elementos técnicos.
- La política de la República en materia de construcción de nuevos ferrocarriles.
- Ley de 13 de abril de 1932, declarando nulo el Plan de ferrocarriles de urgente construcción.
- Proyecto de Ley de los Ministros de Obras públicas y Agricultura, Industria y Comercio relativo al Plan de ferrocarriles de utilidad para la economía nacional.
- Dictamen de la Comisión de Obras públicas de las Cortes Constituyentes concerniente al proyecto de Ley atnerior.
- Resumen.

SEGUNDA PARTE

CONSIDERACIONES ECONOMICAS SOBRE LA CONSTRUCCION Y EXPLOTACION DEL FERROCARRIL DE MADRID-BURGOS

- La red ferroviaria española en relación a las necesidades económicas de la Nación.
- Las obras de construcción del ferrocarril Madrid-Burgos y su perfil longitudinal.
- Coste total de la obra.
- Estudio sobre la productividad del ferrocarril Madrid-Burgos.

Productos brutos de tránsito y local; Producto neto; Ventajas para el usuario; Coeficiente de explotación.
Resumen.

CONCLUSION

ANEJOS

- Número 1.—Voto particular de las Compañías en el Consejo Superior de Ferrocarriles (28-IV-932).
- Número 2.—Real decreto-ley de fecha 5 de marzo de 1926, aprobando el plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción.
- Número 3.—Exposición de la Banca.
- Número 4.—Ley de 13 de abril de 1932, declarando nulo el Plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción.
- Número 5.—Orden del Ministerio de Fomento, fecha 31 de marzo de 1933, disponiendo la distribución del crédito de 60 millones de pesetas del Presupuesto de 1933, para obras de construcción de nuevos ferrocarriles.
- Número 6.—Decreto del Ministerio de Obras públicas de 23 de junio de 1932, autorizando al Ministro del Departamento indicado para presentar a las Cortes Constituyentes un proyecto de Ley cumplimentando lo dispuesto en la Ley de 13 de abril de 1932.
- Número 7.—Dictamen de la Comisión de Obras públicas de las Cortes Constituyentes sobre el proyecto de Ley relativo al Plan de ferrocarriles que pueden considerarse de utilidad pública para la economía nacional.
- Número 8.—Desarrollo de la red ferroviaria española y su comparación con las principales redes ferroviarias extranjeras.

PREAMBULO

En la labor divulgadora de temas ferroviarios que viene desarrollando la ASOCIACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES POR VÍA FÉRREA, le ha correspondido el turno, con la publicación de este folleto, al estudio de los ferrocarriles en construcción, iniciados por la Dictadura. Reservamos la prioridad al de Madrid-Burgos por ser precisamente éste el que ha vuelto a colocarse recientemente en un plano de actualidad, con motivo de la apertura del túnel de Somosierra, magnífico pretexto para que los intereses patrocinadores de la obra reanuden una campaña cerca del Poder público, en la que, sin agravio personal alguno, estimamos falta la aportación de datos objetivos y se da en compensación abundantes frutos imaginativos de tan frecuente aparición en la captación de numerario para los malos negocios.

Sería injusto e imperdonable que esta entidad pusiera en duda los móviles puros de toda o casi toda la falange de defensores del proyecto, ni que ocultase que a su finalidad de divulgar y esclarecer el tema, se une la de amparar y proteger juntamente los intereses generales del Tesoro y los de una Empresa ferroviaria que figura entre nuestros afiliados. Aclaración innecesaria esta última, pero que nos anticipamos a consignarla para evitar que algún espíritu suspicaz pudiera hallar en su descubrimiento motivo para rechazar nuestros argumentos.

La ASOCIACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES POR VÍA FÉRREA, pone especial empeño en que la opinión pública se percate que esas razones de interés público que se esgrimen para justificar una obra que al Estado va a costar 340 millones de pesetas, no son las que únicamente mueven el ánimo de los esforzados paladines del proyecto, sino que el estímulo cierto, explicable o disculpable si se quiere, no es otro que el de los intereses privados

que ponen cerco al Tesoro público para obtener ventajas a costa de éste. Otros intereses, los nuestros, son los que se defienden y en tal pugna la opinión pública y las Cortes, en su día, fallarán el pleito.

La absoluta objetividad de los datos, argumentos, cifras, et-cétera, que a continuación se exponen, facilitan la discusión serena y eficaz, siendo nuestra aspiración máxima iluminar el problema para que la decisión definitiva del Poder público y de los hombres que lo encarnen tenga elementos de juicio para acertar y responsabilidad plena, gravísima e ineludible, si se equivocan.

PRIMERA PARTE

ANTECEDENTES

Hasta la promulgación del plan urgente de construcción de nuevos ferrocarriles de la Dictadura, no existía proyecto alguno sobre la construcción del ferrocarril de Madrid a Burgos por Somosierra. Tan sólo se había proyectado con anterioridad a dicho plan un ferrocarril de vía estrecha entre Aranda y Burgos, con dos bifurcaciones desde aquel punto: una que por Cantalejo iba a Segovia y otra que pasando por Somosierra llegaba a Madrid.

Posteriormente, y como variante del proyecto de un ferrocarril de doble vía de ancho continental sin enlaces con los ferrocarriles existentes de diferente ancho de vía, que de Madrid iba a la frontera francesa, por Somosierra-Coscurita-Castejón-Pamplona-Elizondo-Dax o por Somosierra-Coscurita-Logroño-Pamplona, que a su vez tenía su prolongación en el directo a Algeciras, se fraguó el plan de convertir en línea de ancho normal el proyecto de ferrocarril de vía estrecha antes indicado.

Y ya que hemos hecho alusión al directo a Algeciras y a las comunicaciones con Africa, hemos de coordinar los proyectos de las vías directas de la frontera francesa a Algeciras con el renombrado proyecto del Túnel del Estrecho de Gibraltar.

Este proyecto, objeto de grandes estudios—que todavía continúan—, habría de ser, caso de realizarse, una obra de colaboración internacional tripartita, o sea de España, Gran Bretaña y Francia. Sería, a juicio del Coronel Jevenois, una de las cabezas del ferrocarril transhariano y del ferrocarril a Dakar, punto extremo éste del continente africano y de más proximidad a la costa americana (Pernambuco).

Pues bien, todos estos proyectos que por hoy no tienen atisbos de realización, por razones que no viene al caso enumerar, tienen relación con el actual ferrocarril de Madrid a Burgos, que es objeto de nuestra atención, ya que constituye una derivación de los primitivos proyectos de construcción de la línea internacional Algeciras-Dax.

Fácilmente se comprende cuán lejos de tener una realización están los proyectos antes enumerados, pues a los países a quienes podría afectar, especialmente Francia, y que quizás algún día encontraron un interés estratégico más que económico en la gran vía internacional Algeciras-Dax, no les interesa ya su realización toda vez que disponen de otros medios de comunicación que

les permite cumplir sus objetivos en el continente africano prescindiendo de los que pudieran implicar cierto carácter de servidumbre.

Esta y no otra fué la génesis del ferrocarril directo Madrid-Burgos, aunque después se haya intentado infundirle un interés económico que no existe, según podremos apreciar.

Antes de entrar en el examen de la política de construcción de ferrocarriles seguida en España en el régimen dictatorial, hemos creído de gran interés reproducir aunque fragmentariamente los discursos pronunciados en el Congreso de los Diputados por D. Francisco Cambó y D. Antonio Maura, máximas autoridades en la materia, en junio de 1921 con motivo del debate parlamentario sobre el proyecto de Obras públicas presentado por el Ministro de Fomento Sr. La Cierva (1).

Se refería el Sr. Cambó a la construcción de obras públicas, aspiración de todos los Ministros de Fomento que se venían sucediendo en España. Pero —agregaba— aun siendo aspiración unánime del país el acometerlas, hay que desterrar el error muy arraigado de que las obras públicas bien o mal estudiadas, bien o mal repartidas, siempre son un beneficio para el país y que aunque se tire el dinero en obras públicas se hace un bien al país. Es un profundo error, del cual se han cosechado terribles desengaños. A este efecto, el Sr. Cambó leyó las siguientes frases del Profesor Colson:

“Los vastos programas de Obras públicas han sido casi siempre tan nefastos como populares; debiendo necesariamente satisfacer a todas las regiones, cuando no a todos los distritos, llevan consigo, además de obras útiles —y a veces con preferencia a éstas—, una multitud de proyectos de los que lo menos puede decirse es que están desprovistos de todo interés. Imprimir a la industria una impulsión ficticia, bien pronto seguida de paralización inevitable, cuando las obras emprendidas agotan los medios de que se dispone; la crisis más grave que ha atravesado la industria francesa ha sido la de 1883-86, consecutiva al desarrollo desmesurado de las obras públicas incluídas en el proyecto de 1879. En ninguna época se desconfiará demasiado de semejantes proyectos.”

En obras públicas es tremendo error creer que sin discernimiento, sin contar con las necesidades del país, sin aquilatar las obras, puede tirarse el dinero con la seguridad de que lo que siembra siempre asegura una buena recolección. Y añadía el Sr. Cambó: En España se ha gastado mucho dinero en Obras públicas, a veces con el criterio de complacer a algunos Diputados. Se han comenzado muchas obras públicas que han tenido que suspenderse por reconocer su falta de utilidad. Se han invertido, en fin, cantidades fantásticas en toda clase de obras públicas que después no han rendido la utilidad que se esperaba...

Paralelamente a la orientación y criterio expuestos por el Sr. Cambó en materia de construcción de Obras públicas, D. Antonio Maura se pronunciaba en igual sentido. Decía así:

“Nuevos ferrocarriles. Dice la Base 10 que se construirán todos los ferro-

(1) Los discursos indicados han sido objeto de una publicación por parte de las Compañías de los Ferrocarriles del Norte de España y de M. Z. A., *La Ordenación ferroviaria*, abril 1934.

carriles secundarios y complementarios, estratégicos, cuantos se hallen aprobados y cuantos sean necesarios. Es evidente—decía—que eso así podría ir sucediendo; pero no puede suceder sin consideración al tiempo y a la potencia industrial de construcción de España. Es evidente, que el Estado va a entrar en esa serie de enormes sacrificios pecuniarios para ampliar, habilitar, mejorar los establecimientos industriales; no puede ser indiferente para el ordenamiento de la red ferroviaria y de los transportes, que las líneas sean unas u otras; sabemos todos que hay ferrocarriles secundarios aprobados que no tienen expectativa de costear su explotación; de eso habló vigorosamente el Sr. Cambó; pero si hubiera duplicado el vigor, que no cabría, no habría dicho lo bastante para encarecer la clase de ruina que significaría construir ferrocarriles que no costeasen su explotación. De manera que en eso de construir ferrocarriles nuevos, era menester que viésemos cómo se desenvuelve y se completa la red actual y como se simultanean las afluencias a la red actual; porque si la red actual no puede con el tráfico y afluyeran nuevas líneas antes de estar totalmente habilitadas para el tráfico actual y venidero, habríamos perdido el dinero y el tiempo, y habríamos hecho todavía más deficientes las arterias ya congestionadas. Todo eso requiere una ordenación legal que no puede ser esa docena de renglones de la base décima; toda la substancia de la ordenación falta en la base décima, sin que eso signifique que no se construyan todas las líneas posibles, porque más de las posibles va a ser difícil.”

Los discursos que acabamos de transcribir parcialmente evidencian el criterio de los Sres. Cambó y Maura en materia de construcción de Obras públicas y en particular de nuevos ferrocarriles, cuya ejecución la consideraban ruinosa cuando no costeasen su explotación.

* * *

El problema originado con la construcción de nuevos ferrocarriles lo legó la Dictadura. El periodo de euforia económica que caracterizó a aquel régimen con sus vastos planes de obras públicas, entre los que merecen especial mención los relativos a construcción de nuevas líneas ferroviarias y a obras hidráulicas, cristalizó, por lo que a las primeras se refiere, en el Plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción, promulgado por Decreto-ley de 5 de marzo de 1926, aparecido en la “Gaceta” del 6 del mismo mes.

En la exposición de motivos del indicado Decreto-ley, cuyo texto insertamos en calidad de anejo, se hacía constar que, estando en tramitación el expediente informativo del anteproyecto del plan de ferrocarriles a construir que había redactado la Sección de Planes y Proyectos del Consejo Superior de Ferrocarriles, tramitación que había de prolongarse por algún tiempo, se estimaba conveniente la formación de un plan de urgente construcción de algunas líneas que ya figuraban en el anteproyecto mentado.

Entre las líneas incluidas en el Plan urgente a que nos venimos refiriendo, cuyo número ascendía a diecisiete, figuraba la de Madrid a Burgos.

Aunque el orden de preferencia en la ejecución de las líneas había de establecerse teniendo muy en cuenta su importancia, las facilidades que ofrecieran las regiones interesadas, etc., lo cierto es que la selección de dichas líneas no se hizo con el riguroso criterio que la realidad económica aconse-

jaba. Intereses regionales con influencias políticas muy arraigadas motivaron, juntamente con las disponibilidades que la negociación de la Deuda ferroviaria había producido por aquel entonces, el carácter preferencial de la construcción de las líneas, la mayoría de las cuales, y muy singularmente la de Madrid a Burgos, se ha demostrado posteriormente no ofrecían ni la productividad ni el interés económico que se habían vaticinado.

Como complemento al comentario anterior, insertamos la lista de las líneas constitutivas del citado plan de urgente construcción, que a su vez van señaladas con un trazo rojo en el mapa que se inserta.

Eran dichas líneas las siguientes:

Circunvalación de Madrid.

Madrid-Burgos.

Baeza a empalmar con la de Cuenca a Utiel.

Desde el empalme anterior por Teruel y Caspe a Lérida.

Cuenca a Utiel.

Zamora a Orense y La Coruña.

Málaga a Algeciras.

Jerez a Villamartín.

Olvera a la Sierra.

Totana a La Pinilla.

Puertollano a Córdoba.

Talavera de la Reina a empalmar con la de Ciudad Real a Badajoz.

Bargas a Toledo.

Soria a Castejón.

Pamplona a Alduides.

Plasencia a la Frontera de Portugal a empalmar con la red portuguesa en Castello Branco.

Alcoy a Alicante.

* * *

Las Compañías de ferrocarriles, persuadidas como nadie de la trascendencia e importancia de la aprobación del Plan de urgente construcción de ferrocarriles de 5 de marzo de 1926, que acabamos de examinar, hicieron por medio de sus representantes, Vocales del Consejo Superior de Ferrocarriles, las observaciones oportunas, que fueron plasmadas en el voto particular formulado por los mismos ante dicho Consejo Superior a raíz del acuerdo adoptado por mayoría en la sesión del 28 de abril aprobando la propuesta de los representantes de la Delegación del Estado en la Sección de Construcción de Ferrocarriles, referente al proyecto de Ferrocarril de Madrid a Burgos por Somosierra y Aranda de Duero.

En la propuesta sobre la que recayó el voto particular de las Compañías se exponía que al declararse de urgente construcción la línea de Madrid a Burgos por Somosierra, correspondiendo sin duda dicha decisión a razones de Gobierno, era suficiente dicha circunstancia para que el Consejo se abstuviera de hacer consideraciones sobre la preferencia que habría de concederse a las líneas incluidas en aquella proposición.

Los Vocales del Consejo, representantes de las Compañías, aun reconociendo y acatando el carácter de la disposición, estimaron un deber no silen-

ciar su falta de asentimiento a la construcción de una línea, que, a su juicio, no sólo no respondía a los fines que parecía obedecer su inclusión en el Plan de urgente construcción, sino que constituía un grave error económico su realización.

Se hacía observar en el citado Voto que, con arreglo al Decreto-ley de 12 de julio de 1924 (Estatuto ferroviario), la construcción de los ferrocarriles por el Estado habría de hacerse siempre con arreglo a **proyectos previamente aprobados** (base IV), circunstancia ésta que no se producía en la línea de Madrid a Burgos, toda vez que solamente existía proyecto para la Sección de Aranda a Burgos.

La Sección de Aranda de Duero a Somosierra fué estudiada, según ya se indicó anteriormente, como variante del proyecto de un ferrocarril de doble vía de ancho internacional.

Sobre un mero tanteo, ni siquiera anteproyecto, que tanto el Consejo de Obras públicas como la Comisión reconocían **había de ser estudiado con mayor detenimiento**, se acusaba la posibilidad de con 110 kilómetros de longitud llegar a cruzar Somosierra con un túnel de 4,5 kilómetros, sin exceder la pendiente de diez milésimas y sin otra contrapendiente en la subida que la obligada en el cruce con el río Lozoya.

Ante la propuesta de la Comisión que daba como razón principal para la construcción de este ferrocarril la de obtener un acortamiento en longitud real de 82 kilómetros respecto del ferrocarril por vía Segovia y de 88 kilómetros por la de Avila y en conjunto un mejor perfil que había de redundar en provecho del usuario por el doble concepto de mayor capacidad de tráfico tanto en arrastre como en velocidad y de más económica tarificación, la representación de las Compañías en el Consejo Superior de Ferrocarriles estimaba que dichas afirmaciones eran en extremo aventuradas por las razones que se expresan:

La reducción en la longitud real no sería como se indicaba de 88 kilómetros, sino menor e inferior seguramente a 80 kilómetros por el forzoso alargamiento del trazado.

La necesidad de estimar el acortamiento no en su longitud real, sino en el de la virtual. Y a este respecto se exponía la ventaja que el trazado de la línea del Norte en sus 140 kilómetros desde Valdestillas, cerca del cruce del Duero hasta Burgos, con rampas que no exceden de cinco milésimas, sobre la Sección de Aranda a Burgos del nuevo ferrocarril que se proyectaba, verdadera "montaña rusa" en pendientes y contrapendientes hasta diez milésimas. Y así se tiene que las nuevas máquinas del tipo montaña que ya entonces disponía la Compañía del Norte, capaces de remolcar trenes de viajeros de 400 toneladas de carga a la velocidad de 95 kilómetros por hora en toda la Sección a que antes nos referimos, habrían de desarrollar con la misma carga una velocidad de 69 kilómetros en la Sección de Aranda a Burgos de la futura línea.

Por lo que respecta a los trenes de mercancías, su carga habría de estar limitada en el trayecto Aranda-Burgos, con rampa de diez milésimas, a 445 toneladas con las máquinas tipo 400 del Norte, mientras que por la línea del Norte en el sentido de Valladolid-Burgos, la carga remolcada llegaba a ser en iguales condiciones de 765 toneladas y en el sentido Burgos-Madrid, muchísimo mayor.

Así pues—se seguía diciendo—, aunque la longitud virtual de la nueva línea sea menor en la Sección de Madrid a Aranda, dicha ventaja quedaría ventajosamente compensada por las mucho más favorables condiciones del perfil de la línea del Norte en la Sección de Duero a Burgos.

Y todos estos argumentos hechos por los impugnadores de la construcción de la nueva línea, basados en datos de potencia de locomotoras del año 1926 tienen hoy, debido a los enormes progresos efectuados en la explotación de la red del Norte una mayor fuerza de convicción.

Respecto a la ventaja señalada para la nueva línea sobre la capacidad de tráfico de la línea del Norte, el Voto particular cuya glosa efectuamos, hacía notar que la construcción de la estación de clasificación de Venta de Baños había hecho desaparecer los posibles atascos y perturbaciones que el tráfico pudiera producir en Medina y Venta de Baños.

Por otra parte, la doble vía entre Avila y Medina y la implantación del "block-system" en la de Madrid-Villalba aseguraban un tráfico de mucha mayor envergadura que habría de acrecentarse con la electrificación en proyecto de las líneas Madrid-Avila y Segovia.

Se examinaba después el aspecto económico de la línea Madrid-Burgos y se vaticinaba un coste kilométrico de más de un millón de pesetas que, multiplicado por la longitud de la nueva línea, 280 kilómetros, producía un total de 308 millones de pesetas. Las cargas de la línea provenientes de su capital de construcción se cifraban en 17 millones de pesetas. La recaudación media kilométrica probable de la nueva línea se fijaba, después de minuciosas consideraciones, en 50.000 pesetas y se aceptaba el coeficiente de explotación 0,65, extraordinariamente favorable.

En estos supuestos, el rendimiento anual de la línea se calculaba en 4.900.000 pesetas. Redondeando dicha cifra en cinco millones y como la carga anual era, según ya se ha expresado, de 17 millones de pesetas, resultaba una insuficiencia de más de 12 millones, lo que, a juicio de los representantes de las Compañías y de todos los que examinaran objetivamente la cuestión, era considerado como un desastre económico y hoy lo es más todavía.

Se hablaba por entonces de que la línea podría ser explotada por el Norte. ¿Pero es que la insuficiencia que entonces se señalaba y que hoy habría de revestir proporciones mayores dejaría de repercutir adversamente en los resultados generales de la explotación de la red, mermando los resultados beneficiosos de algunas líneas?

Aunque la carga financiera de la nueva línea—se decía en el informe de la Delegación de las Compañías—no alcanzase la proporción antes indicada, debido a posibles aportaciones de entidades interesadas, no era menos cierto que el importe total de las obras se mermaría, sin la compensación debida, a la riqueza nacional.

Terminaba el informe de los Vocales representantes de las Compañías afirmando que las consideraciones formuladas—de las que damos una sucinta idea—no estaban inspiradas en un criterio de empresa, sino en un sentido de responsabilidad ante los intereses generales del país.

* * *

Y no fueron solamente los representantes de las Compañías los que alzaron su voz, según hemos visto, para hacer patente el error económico que implicaba la construcción de la nueva línea. La Banca, con fecha 10 de noviembre de 1926 dirigió un escrito al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, objeto del anejo número 3, exponiendo las razones por las que la realización del proyecto indicado, sin aportar mejora apreciable a las comunicaciones ferroviarias ya existentes entre Madrid y Burgos habría de constituir un ruidoso fracaso.

Una vez señalado en el aludido escrito el carácter poco beneficioso de la nueva línea, se ocupaba del porvenir económico de la misma basado en lo excesivo de su coste y en la escasez de sus rendimientos, evidenciando con todo ello los juicios expuestos anteriormente por los representantes de la Banca nacional.

En la exposición que comentamos se aludía también a la dificultad de absorber por el mercado de capitales las cantidades necesarias para la construcción de ferrocarriles como el de Madrid a Burgos de dudosa o nula productividad y se señalaba el enorme perjuicio que al disminuir los ingresos de la Compañía del Norte, afectada por la explotación del citado ferrocarril habría de irrogarse a los valores ferroviarios, en su inmensa mayoría ya nacionalizados merced al sacrificio y esfuerzo del capital nacional.

Razones análogas a las ya expuestas por la Banca nacional fueron también expresadas por otros elementos, tanto técnicos como financieros.

* * *

El cambio de régimen político acaecido en nuestra Patria en el año 1931, marcó una orientación distinta a la hasta entonces seguida en este aspecto de la política de construcción de nuevos ferrocarriles.

Los dispendios efectuados en las ya comenzadas obras de construcción de nuevas líneas con arreglo al plan de ferrocarriles de urgente construcción de marzo de 1926, representaba en este aspecto, para ser continuado, una inversión anual de capitales superior a la capacidad financiera de España.

Acababa de hacerse cargo de la cartera de Obras públicas, después de haber pasado por la de Hacienda—factor este muy digno de tener en cuenta—, D. Indalecio Prieto. A principios del año 1932, cuando el nuevo régimen abordaba la confección del Presupuesto para el año económico al cual se le concedía toda la importancia que una Ley económica había de imprimir en la política económica de la República española, el citado ministro socialista pronunció, con motivo de la discusión del Presupuesto de su Departamento un discurso que, a decir de los parlamentarios, era reputado como el mejor de los pronunciados durante su gestión ministerial.

Empezó justificando las cifras del indicado presupuesto y en contestación a uno de los impugnadores del mismo que lo consideraba como falto de orientación, el Sr. Prieto manifestaba que el problema de los transportes requería para su solución el concurso nacional, máxime en aquellos momentos en que, debido al desarrollo de los mecánicos por carretera y a los alcances de la crisis económica, se estaba produciendo una verdadera revolución. Evocaba el Ministro de Obras públicas a este particular la situación de los ferrocarriles ingleses verdaderamente angustiosa en aquella época y a la que una compe-

tencia desleal o injusta de otros medios de transporte, agravaba en sumo grado. El Sr. Prieto establecía un paralelismo de la situación de aquellos ferrocarriles con los nuestros y hacía resaltar que los ingresos de nuestras grandes líneas, las mejor organizadas, Norte y M. Z. A., habían descendido notablemente desde el año 1929, siendo sus recursos insuficientes para cubrir sus gastos. Y añadía el Ministro que mientras no se resolviera el problema de los ferrocarriles y el de los de nueva construcción, no habría posibilidad de nivelación presupuestaria.

Nos hemos extendido en exponer estos detalles del discurso de D. Indalecio Prieto, porque en él se marcaron las directrices de la nueva política del Gobierno en materia de construcción de nuevos ferrocarriles.

Es preciso—agregaba el orador—definir por cada uno de los señores diputados con la responsabilidad del voto, no ante su región, ni ante su ciudad, ni ante su circunscripción, sino ante España entera, que está por encima de los intereses comarcales o locales, si ante el estado actual de crisis de nuestros ferrocarriles, motivado por las causas apuntadas, será conveniente invertir nuevos capitales del Estado en la construcción de nuevas líneas, algunas de ellas con un margen de ilusión grandísimo en cuanto a su productividad, como sucede en las veinticinco líneas en construcción. Y así se da el caso—continuaba diciendo—de que por intereses de ferrocarriles que suscitaron en las respectivas comarcas la ilusión que iban a tener una gran rentabilidad, ha abonado el Estado por haberlos garantizado, intereses por un importe de 37.614.582,54 pesetas.

Ante este estado de cosas—creemos de todo interés reproducir literalmente las manifestaciones del ministro de Obras públicas, por ser harto elocuentes—, la Cámara debe pensar si cree conveniente la terminación de las líneas en construcción y entre ellas, como es natural, la del ferrocarril de Madrid a Burgos, que probable, seguramente, no han de poder sostenerse con sus ingresos.

El problema de la construcción de nuevos ferrocarriles, según datos leídos en la Cámara por el Sr. Prieto, se presentaba en virtud de los cálculos y estudios hechos por el Consejo Superior de Ferrocarriles en la siguiente forma.

Gastos efectuados hasta el 31 de diciembre de 1931, en los 25 ferrocarriles en construcción, 659.041.614 pesetas.

Faltaban por gastar en la indicada fecha:

Contratas no invertidas todavía.....	597.601.907 pesetas.
Gastos de superestructura.....	259.000.000 —
Gastos de material móvil.....	166.000.000 —
Obras por contrata.....	372.000.000 —
	<hr/>
Total por gastar.....	1.394.601.907 pesetas.

Por lo que atañe al ferrocarril de Madrid a Burgos, la situación era la siguiente:

Importe de las obras ejecutadas en 1932.....	87.250.000 pesetas.
Importe de las obras por ejecutar.....	162.900.000 —

Ágregando a las cantidades ya gastadas y a las que se habían de invertir los correspondientes intereses intercalarios, se llegaba a las cifras de 118 mi-

lones de pesetas para las obras ejecutadas y a la de 220 millones de pesetas para lo que restaba por ejecutar, aunque seguramente habría de ser excedida, componiendo así un total de 338 millones de pesetas.

Muchos de los ferrocarriles en construcción atraviesan zonas esteparias donde no hay posibilidad de alumbrar riqueza—segua diciendo el Ministro de Obras públicas—y ante ello mi criterio es francamente restrictivo en cuanto a la construcción de ferrocarriles.

Según se desprende de las manifestaciones fragmentariamente transcritas, la República, por medio de uno de sus rectores de su política económica, señalaba ante la evidencia de la segura explotación deficitaria de los ferrocarriles en construcción un sentido de absoluta restricción en lo que alguien calificó de aventura financiera del Estado en la construcción de nuevos ferrocarriles.

* * *

La Ley de la República de 13 de abril de 1932 declaró nulo, de una manera general y rotunda, el plan de ferrocarriles de urgente construcción aprobado por Decreto-ley de la Dictadura de 5 de marzo de 1926 y que ya había sido primeramente derogado por Ley de la República de 12 de enero de 1932.

En la referida Ley de 13 de abril de 1932, se establecieron normas a las que debían acomodarse las obras en curso, determinando que los señores Ministros de Obras públicas y Agricultura, previos los asesoramientos que estimasen oportunos, habrían de presentar a la aprobación de las Cortes una ponencia del plan de ferrocarriles que pudieran considerarse de utilidad para la economía nacional, determinando que dichos ferrocarriles habían de clasificarse en uno de los tres siguientes grupos:

1.º Líneas o secciones que habían de ejecutarse a cargo exclusivo del Estado.

2.º Líneas o Secciones cuya construcción no se justificaba plenamente por razones de interés general, pero sí por razones de interés local, y cuya construcción debería continuarse siempre que los intereses locales garantizaran aportación suficiente en las condiciones en ese apartado fijadas. Véase Anejo número 4.)

3.º Líneas o secciones no comprendidas en los apartados precedentes, cuya construcción habría de suspenderse previa solamente la ejecución de los trabajos estrictamente precisos para preservar el valor de lo ya ejecutado.

Por decreto de 23 de junio de 1932—"Gaceta" del día 24—, se autorizó al Ministro de Obras públicas para presentar a las Cortes Constituyentes un proyecto de ley cumplimentando lo dispuesto en el artículo 2.º de la de 13 de abril del mismo año, relativa al Plan de ferrocarriles que pudieran considerarse de utilidad para la economía nacional.

En el preámbulo de dicho proyecto de ley, cuyo texto constituye el anejo número 6 se hacía constar que el Estado, por sí solo, únicamente con sus propios recursos, no podía sostener la enorme carga que representaba la continuación de todos los ferrocarriles en construcción, obras acometidas con simultaneidad notoriamente incompatible con las posibilidades de la Hacienda pública.

Este proyecto de ley constituía, según se afirmaba, el resultado de un con-

cienzudo estudio, en el que los ponentes, los Ministros de Agricultura, Industria y Comercio y Obras públicas, habían tenido los asesoramientos, no sólo de elementos técnicos especializados en la construcción y explotación de ferrocarriles, sino también el parecer del Ministerio de Hacienda, dado el carácter del proyecto.

Para terminar los ferrocarriles comenzados era necesaria una suma no inferior a 1.930 millones de pesetas. Pero no terminaba aquí el sacrificio, ya que abiertas a la circulación esas líneas, el déficit de explotación, seguro en todas o casi todas ellas, determinaría un gravamen duro y permanente en los presupuestos de la Nación.

En virtud de las consideraciones a que hemos hecho referencia, se proponía la continuación por cuenta del Estado de las obras de los Ferrocarriles Ferrol-Gijón, Lérida-Saint Giron. Huelva-Ayamonte, Val de Zafán-San Carlos, Madrid-San Martín de Valdeiglesias y Aguilas-Cartagena, cuya construcción comenzó antes de 1926.

La inclusión en el apartado a) del artículo 2.º de la Ley de 13 de abril de 1932, encargándose también el Estado de la ejecución de las obras hasta su terminación, de las siguientes líneas:

Santiago-Coruña.

Cuenca-Utiel.

Alicante-Alcoy; y

Soria-Castejón,

que figuraban, como ya se indicó, en el Plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción promulgado por la Dictadura, derogado por Ley de 12 de enero de 1932 y anulado por la de 13 de abril del mismo año.

Y, finalmente, la inclusión en el apartado b) del artículo 2.º de la Ley de 13 de abril de 1932, tantas veces citada, con la obligación de contribuir los intereses locales beneficiados al costo de las obras en la cuantía y formas establecidas en dicho artículo, los ferrocarriles

Zamora-Orense,

Orense-Santiago,

MADRID-BURGOS,

Puertollano-Córdoba,

Baeza-Albacete,

Albacete-Utiel,

Talavera-Villanueva,

Teruel-Alcañiz,

Jerez-Almargen,

Toledo-Bargas y

Totana-La Pinilla, del plan aprobado por Decreto de 5 de marzo de 1926.

Como se desprende de los cuadros que acompañaban a este Proyecto de ley y que, por tanto, figuran en el anejo, los ferrocarriles del Primer grupo arrojaban un gasto total de construcción de 378,9 millones de pesetas, distribuidos así:

Gastado.....	205,8 millones de pesetas.
Por gastar.....	173,1 — —

Para los del segundo grupo se cifraba su total construcción en 233,3 millones de pesetas, correspondiendo 117,3 millones a lo invertido y 116 a lo por gastar.

Por último, para los ferrocarriles incluidos en el apartado b) del artículo 2.º de la Ley de 13 de abril de 1932, entre los que figuraba el de Madrid-Burgos, el presupuesto total de gastos ascendía a 1.317,7 millones de pesetas, correspondiendo 332 millones al importe de las inversiones efectuadas y 985,7 millones a las cantidades pendientes de inversión.

En lo que respecta al presupuesto del ferrocarril Madrid-Burgos, fué fijado en 250,1 millones de pesetas: 87,3 millones de pesetas ya gastadas y 162,8 millones de pesetas por gastar.

En el dictamen de la Comisión parlamentaria de Obras públicas al Proyecto de ley que hemos examinado anteriormente, que lleva fecha 20 de junio de 1933, al que se adhirieron los votos particulares de los Diputados señores Marial y Alonso, objeto del anejo número 7, quedó adscrito también al apartado b) del ya mencionado artículo 2.º de la Ley de abril de 1932 el ferrocarril Madrid-Burgos. Se razonaba esta inclusión afirmando que la línea de Madrid a Burgos no ofrecía otra característica que el acortamiento de 70 kilómetros en comparación con la línea del Norte, que es precisamente aquella cuya explotación está mejor cuidada por la Compañía. Bien claramente se comprende que la Comisión dictaminadora echaba de menos en la construcción de dicho ferrocarril un interés económico, y el acortamiento señalado perdía su ventaja al compararla con la línea del Norte, que, como se indicaba, es la de mayor capacidad y la mejor dotada.

El proyecto de ley a que nos venimos refiriendo y sobre el cual dictaminó oportunamente la Comisión parlamentaria, no ha llegado a aprobarse hasta ahora y las cantidades consignadas en los presupuestos de 1932 y 1933 para nuevos ferrocarriles no podían tener otra finalidad que la de atender a los trabajos indispensables para conservar en buena situación los ya ejecutados antes de proceder a su absoluta suspensión.

En el presupuesto del año 1933, prorrogado por el primer semestre del año en curso, se consignaron 60 millones de pesetas para las obras de construcción de nuevos ferrocarriles, cuya distribución se hizo por Orden del Ministerio de Obras públicas fecha 31 de marzo de 1933, publicada en la "Gaceta" del 1.º de abril de dicho año, que reproducimos en el anejo número 5.

Las diferentes contratas de los ferrocarriles, aun sin tener fijada consignación desde el mes de junio de 1932, habían seguido realizando obras por un total de 27,5 millones de pesetas. Basándose en dichas inversiones se proponía en la Orden ministerial que comentamos el pago de las obras realizadas hasta el 31 de diciembre de 1932, distribuidas en el estado A de la citada disposición. Por este concepto correspondían al ferrocarril de Madrid-Burgos 4.155.000 pesetas, repartidas así:

Sección primera, Subsección tercera.....	3.295.000 pesetas.
Sección segunda, Subsección primera.....	45.000 —
Sección segunda, Subsección segunda.....	205.000 —
Sección segunda, Subsección tercera.....	610.000 —

Para obras de infraestructura en 1933 para los ferrocarriles incluidos como preferentes, tales como los de Ferrol-Gijón, Lérida-Saint Giron, Huelva-Ayamonte, Val de Zafán-San Carlos de la Rápita, Madrid-San Martín de Valdeiglesias, Aguilas-Cartagena, Santiago-Coruña, Cuenca-Utiel, Alicante-Alcoy y Soria-Castejón (no se cita entre ellos el de Madrid-Burgos), y para los demás ferrocarriles incluidos en el dictamen presentado por los titulares de los Departamentos de Obras públicas y Agricultura, Industria y Comercio, se asignaban 17,5 millones de pesetas. De ellas correspondían al ferrocarril que viene ocupándonos 450.000 pesetas.

Los quince millones restantes hasta el total de sesenta que se distribuían, se destinaban a obras de superestructura en los ferrocarriles indicados en el estado C de la disposición ministerial.

* * *

Sintetizando los antecedentes expuestos relativos a la construcción del ferrocarril de Madrid a Burgos, tenemos, en primer término, un proyecto derivado de otros que trataban solamente de satisfacer propósitos de índole política, con abstracción de un interés económico real; un régimen que recoge el proyecto apuntado y que infiltrado de un espíritu de resurgimiento económico acompañado del deseo de atender intereses regionales—ya se ha visto con qué resultado—lo incluye en un plan de urgente construcción (marzo de 1926); comienzan las obras con una precipitación injustificada y sin haber aprobado previamente el proyecto los representantes de las Compañías y los elementos técnicos y financieros exponen sus reparos contrarios a la construcción de dicho ferrocarril por considerarlo como de nulo interés económico; la política del nuevo régimen en materia de construcción de ferrocarriles, se muestra por medio del señor ministro de Obras públicas, contraria a invertir sumas del Estado en nuevos ferrocarriles que no habían de poder sostenerse con sus ingresos; se deroga y se anula después el plan de ferrocarriles de urgente construcción de la Dictadura; se presenta una ponencia de los señores Ministros de Obras públicas y Agricultura, Industria y Comercio para presentar a las Cortes un plan de ferrocarriles que habían de clasificarse en los tres grupos que ya conocemos. La Comisión parlamentaria correspondiente dictamina incluyendo en el plan presentado el ferrocarril de Madrid-Burgos entre las líneas cuya utilidad no se justificaba plenamente por móviles de interés general; se distribuye un crédito de 60 millones para satisfacer gastos ya hechos y para atender a otros por realizar en el ejercicio de 1933 en los ferrocarriles en construcción; más tarde se reanudan intensamente las obras de algunas de las líneas y concretamente la de Madrid-Burgos, vulnerando la Ley, ya que no otra cosa significa la rehabilitación legal plena de un Decreto de la Dictadura, cuya derogación y nulidad fué expresamente votada por las Cortes y la puesta en vigor de un proyecto de ley que, a pesar de estar dictaminado por la Comisión de Obras públicas, no tiene más que tal carácter por no haber sido todavía aprobado por el Parlamento.

Y ya que hemos señalado el estado actual de la cuestión en el aspecto que pudiéramos llamar legislativo, vamos a ocuparnos de hacer algunas consideraciones de índole económica sobre el ferrocarril proyectado Madrid-Burgos.

SEGUNDA PARTE

CONSIDERACIONES ECONOMICAS SOBRE LA CONSTRUCCION Y EXPLOTACION DEL FERROCARRIL MADRID-BURGOS

En el capítulo consagrado al estudio de las líneas ferroviarias del libro "El problema de los ferrocarriles españoles", 1933, publicado por las Compañías del Norte y M. Z. A., se pone de manifiesto el ritmo seguido en España en la construcción de ferrocarriles desde el año 1848 en que se inician dichos trabajos.

Se hace constar en el estudio de referencia—que en calidad de anejo se acompaña al presente trabajo—, que al comenzar el siglo xx estaban ya construídas en España todas las líneas realmente necesarias, cuya longitud, según los datos que se acompañan, ascendía en 1932 a 16.733 kilómetros. No se figuran en los mismos las líneas ferroviarias en construcción, acometidas casi todas ellas en el período de 1926 a 1930 en que la Dictadura puso en práctica los planes que ya hemos examinado en la primera parte de este estudio, por estar en su mayor parte aún sin ultimar.

En un gráfico que se acompaña también del proceso constructivo de ferrocarriles en España, se acusa el ritmo operado en el mismo, acentuado en el decenio 1858 a 1868, cuyo trend se reduce sensiblemente en los años que van de 1904 a 1926, en que, como hemos repetido ya, la Dictadura acomete los vastos planes de obras públicas y muy singularmente los relativos a construcción de nuevos ferrocarriles.

Ante la exiguidad de la red ferroviaria española comparada en cifras absolutas con la de los principales países, argumento éste muy sostenido, la estadística nos demuestra en el estudio antes citado que la red española de ferrocarriles es, con las líneas actualmente en explotación, no suficiente, sino excesiva para las necesidades que ha de servir, y se sienta la conclusión de que, racionalmente, no ha de desarrollarse más, mientras la economía española no experimente un amplísimo desenvolvimiento.

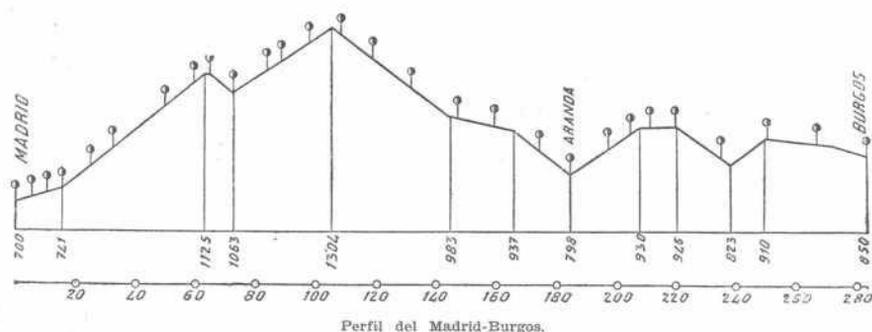
* * *

Las obras de la línea directa Madrid-Burgos dieron comienzo en 21 de junio de 1923 por la primera Subsección de la Sección segunda, debiendo terminar en la Sección de Somosierra a Lozoya.

La terminación del ferrocarril que nos ocupa ha sido mezclada con otra que es la construcción y enlace de dicho ferrocarril con las estaciones de Madrid por medio de un costosísimo y fantástico plan de enlace subterráneo con las estaciones concurrentes a la capital. También existían los proyectos de desviación de la línea indicada para enlazar con el Norte en la parte de Villalba y el no menos costoso de enlace con el proyecto de ferrocarril de circunvalación. De todos estos proyectos, los informes técnicos más autorizados han preconizado como de carácter más práctico y económico, basándose en las cifras de coste y distancias del Lozoya a Madrid, el enlace con la línea del Norte en Villalba.

El ferrocarril de Madrid-Burgos fué previsto en un principio para doble vía, pero se redujo a vía única al objeto de reducir su coste y ante la incertidumbre del rendimiento económico de dicho ferrocarril.

El perfil del ferrocarril de Madrid-Burgos es el siguiente:



El coste total de la construcción del ferrocarril de Madrid-Burgos representa, según los datos y cálculos del Consejo Superior de Ferrocarriles, un capital de establecimiento de 338 millones de pesetas, de las que corresponden 118 millones a lo ya ejecutado y 220 millones a lo por ejecutar.

El presupuesto de la obra, ascendía, según ya se ha indicado, a 250,1 millones de pesetas, distribuídas en la siguiente forma:

Obra ejecutada.....	87,3 millones de pesetas.
Obra por ejecutar.....	162,8 — —

Como la longitud de la línea está planeada en 282 kilómetros, resulta un coste kilométrico, con arreglo al capital de establecimiento total, de 1.200.000 pesetas aproximadamente.

Esto es sobre la base de que el capital de establecimiento por ejecutar sea, según se hace constar en el proyecto, de 220 millones de pesetas, pues según informes técnicos dicha suma asciende a 230 millones de pesetas.

Ello no obstante, partiendo de las cantidades presupuestas, y según un estudio del Consejo Superior de Ferrocarriles, la rentabilidad del ferrocarril Ma-

drid-Burgos se refleja en el cuadro que insertamos a continuación. En él se parte de la base de que los productos brutos por kilómetro habrían de ascender en el primer año de explotación a 47.000 pesetas, de las que corresponden 7.000 pesetas por el tráfico de carácter local de la nueva línea y 40.000 pesetas por el de tránsito. Así, pues, para el total de la red los productos totales de tráfico iniciales arrojan un total de 13.254.000 pesetas (columna a).

El incremento anual de dichos productos se prevé en el 1 por 100, para los ingresos de carácter local, y en el 2 por 100 para los de tránsito.

El coeficiente de explotación aplicado es el de 0,85, lo que produce una reducción por tanto de 15 por 100 sobre los ingresos reflejados en la columna (a), originando un producto neto para el primer año de 1.988.100 pesetas.

Las ventajas para el usuario determinadas en la columna (c) del cuadro a que nos referimos, se presuponen inicialmente en 4,9 millones de pesetas, correspondiendo al tráfico local 1.577.600 pesetas y al de tránsito 3.360.000 pesetas. En los años sucesivos siguen el mismo ritmo de acrecentamiento que los productos brutos del tráfico señalados en la columna (a).

En la columna (d) se expresa la anualidad financiera constante que sirve un empréstito de 338 millones (capital total de establecimiento de la línea), al interés de cinco y medio, por un período de quince años.

El total de los productos brutos y de las ventajas del usuario en sus dos conceptos (columna c), sustraído de 20,4 millones de pesetas a que asciende la anualidad financiera antedicha, produce una pérdida en el primer año de 13.500.069,26 pesetas (columna f), que decrece hasta 11,8 millones de pesetas en el décimoquinto año.

Finalmente, los intereses de las pérdidas producidas, calculados al 5 por 100 de interés, integran la columna (g).

En resumen, según se desprende del cuadro, el total líquido de beneficios que reportaría la explotación de la nueva línea en los quince años previstos, ascendería a 116.462.085 pesetas. Como la pérdida experimentada alcanza una suma de 189.924.453 pesetas, la insuficiencia o pérdida en la explotación sería en dicho lapso de tiempo de 73.462.368,90 pesetas, que representa una pérdida media anual de 4.897.491 pesetas, y por kilómetro de 17.366 pesetas, importe que correría a cargo del Estado.

Estas últimas cifras pasarían a ser de 9.440.680 pesetas anuales y a 33.477 pesetas por kilómetro, si se añade el importe de los intereses al 5 por 100 sobre la insuficiencia líquida total de 73,4 millones a que hemos aludido en el párrafo anterior.

FERROCARRIL DIRECTO

AÑOS	PRODUCTOS BRUTOS (a)		PRODUCTOS NETOS (b)		VENTAJAS USUARIO (c)	
	Local	Tránsito	Local	Tránsito	Local	Tránsito
Año 1.º	1.974.000	11.280.000	296.100	1.692.000	1.577.600	3.360.000
2.º	1.993.740	11.505.600	299.061	1.725.840	1.593.376	3.427.200
3.º	2.013.480	11.731.200	302.022	1.759.680	1.609.152	3.494.400
4.º	2.033.220	11.956.800	304.983	1.793.520	1.624.928	3.561.600
5.º	2.052.960	12.182.400	307.944	1.827.360	1.640.704	3.628.800
6.º	2.072.700	12.408.000	310.905	1.861.200	1.656.480	3.696.000
7.º	2.092.440	12.633.600	313.866	1.895.040	1.672.256	3.763.200
8.º	2.112.180	12.859.200	316.827	1.928.880	1.688.032	3.830.400
9.º	2.131.920	13.084.800	319.788	1.962.720	1.703.808	3.897.600
10.º	2.151.660	13.310.400	322.749	1.996.560	1.719.584	3.964.800
11.º	2.171.400	13.536.000	325.710	2.030.400	1.735.360	4.032.000
12.º	2.191.140	13.761.600	328.671	2.064.240	1.751.136	4.099.200
13.º	2.210.880	13.987.200	331.632	2.098.080	1.766.912	4.166.400
14.º	2.230.620	14.212.000	334.593	2.131.920	1.782.688	4.233.600
15.º	2.250.360	14.438.400	337.554	2.165.760	1.798.464	4.300.800

El cuadro inserto está confeccionado, según se ha dicho, partiendo de los datos de capital de establecimiento e intereses intercalarios, ingresos brutos, coeficiente de explotación, incremento de tráfico y ventajas para el usuario que aparecen en un informe redactado en el Consejo Superior de Ferrocarriles.

Se ha perseguido la finalidad de poner de relieve que, aun dando por ciertas las ventajas para el usuario obtenidas a base de la economía que conseguirá utilizando los nuevos ferrocarriles en vez de las carreteras, así como la que supone el acortamiento con relación a los actuales ferrocarriles, las pérdidas son muy superiores a la cifra a que ascienden aquéllas más los productos netos.

Prescindimos del perjuicio que el Estado va a sufrir al disminuirse sus ingresos por impuesto de transportes, pues estando establecida esta carga fiscal en relación con el importe de lo que satisface el usuario, disminuirá la cuantía del impuesto precisamente en la relación que guarde con las ventajas obtenidas por aquél.

El menor gasto que al Estado pueda ocasionarle la conservación de carre-

DE MADRID A BURGOS

(d) Anualidad financiera	(e) TOTAL (b + c)	(f) PÉRDIDA (d - e)	(g) Intereses de las pérdidas	(h) OBSERVACIONES
20.425.769,26	6.925.700	13.500.069,26	9.450.000	El incremento anual en Local es el 1 por 100. En Tránsito es el 2 por 100. El coeficiente de explotación aplicado es el de 0,85, correspondiente a un ferrocarril de la longitud e ingresos de éste. La anualidad financiera es la necesaria para amortizar en cuarenta y cinco años al 5,50 por 100, 338 millones. El interés de las pérdidas está calculado al 5 por 100.
la misma.	7.045.477	13.380.292,26	8.697.000	
Idem	7.165.294	13.260.515,26	7.956.000	
Idem	7.285.031	13.140.738,26	7.227.000	
Idem	7.404.808	13.020.961,26	6.510.000	
Idem	7.524.585	12.901.184,26	5.805.450	
Idem	7.644.362	12.781.407,26	5.112.240	
Idem	7.764.139	12.661.630,26	4.431.350	
Idem	7.883.916	12.541.853,26	3.762.300	
Idem	8.003.693	12.422.076,26	3.105.500	
Idem	8.123.470	12.302.299,26	2.460.400	
Idem	8.243.247	12.182.522,26	1.827.300	
Idem	8.363.024	12.062.745,26	1.206.200	
Idem	8.482.801	11.942.968,26	597.100	
Idem	8.602.578	11.823.191,26	—	
	116.462.085	189.924.453,90	68.147.840	

teras, al disminuir la circulación de vehículos que transportan el tráfico que se presume destinado a los nuevos ferrocarriles, es una cantidad, a nuestro juicio, que tendrá escasa repercusión en el presupuesto de gastos de conservación de las carreteras.

Creemos huelga todo comentario ante la evidencia de las cifras reflejadas en el cuadro preinserto. Todo ello no hace más que confirmar con creces el error económico previsto en la construcción del ferrocarril Madrid-Burgos, cuando las Compañías por medio de sus representantes en el Consejo Superior de Ferrocarriles emitieron su Voto particular, pues entre los cálculos hechos entonces y los insertos en el tantas veces repetido cuadro demostrativo de la productividad del ferrocarril que nos interesa, existe una correlación muy acertada. Téngase en cuenta que aun a pesar de la fecha en que se hicieron los primitivos cálculos por dichos representantes de las Empresas ferroviarias, las diferencias no son muy extraordinarias con las del estudio hecho posteriormente que acabamos de examinar. Es más, en éste se deducen resultados todavía más favorables a la argumentación que en su día sostuvieron aquellos representantes ante el Consejo Superior de Ferrocarriles.

CONCLUSION

Examinando en sus diferentes aspectos el proyecto de construcción del ferrocarril de Madrid a Burgos, teniendo en cuenta el desembolso que sería preciso efectuar para su explotación—cantidad no inferior a 230 millones de pesetas—; que el desembolso de dicha suma no podría hacerse por el Estado hasta tanto que las Cortes lo aprobaran; que el acortamiento virtual de la nueva línea respecto al actual trazado Madrid-Burgos no es de 100 kilómetros, sino de unos 80 aproximadamente; que la intercomunicación entre Europa y Africa, la industrialización de Madrid y el tono de una gran metrópoli para esta capital son razones que no resisten el más ligero examen, teniendo presente, volvemos a repetir, que la proyectada unión del ferrocarril con los enlaces de Madrid significaría una costosa estación de Chamartín, otra subterránea en el Hipódromo, la fantástica Central de Recoletos a veinte metros de profundidad (solución única en el mundo) y la subterránea de Atocha, a ocho metros por debajo vías de M. Z. A., y que, por último, la rentabilidad del ferrocarril Madrid-Burgos está totalmente descartada, ¿qué razones puede haber y quién se atreverá a arrostrar la responsabilidad para la puesta en explotación de dicha línea?

El beneficio que los usuarios pudieran obtener con el acortamiento de 80 kilómetros que supone la nueva línea, sólo sería cierto en el supuesto de que las tarifas fueran idénticas a las percibidas en la línea de Madrid-Irún. Y no hay que decir que dicho beneficio de los usuarios, obtenido merced a unas tarifas cuyo rendimiento no guarda relación con el costo del ferrocarril y sus cargas financieras, sólo podría conceptuarse como tal, con la aclaración de que lo que aquéllos dejaran de pagar por portes le costaría al Estado, multiplicado por la pérdida de intereses del capital invertido.

Se presenta, pues, el dilema de sufragar el usuario tarifas más elevadas que las que actualmente satisface en las líneas y por las que viene discurriendo el tráfico si se quiere cubrir tan sólo los gastos de la explotación con las cargas financieras inherentes, o que sufrague el Estado la insuficiencia que pudiera producirse, con los riesgos y consecuencias consiguientes.

Ambas soluciones repercutirían en detrimento del Erario y, por ende, de la economía nacional.

Se argumenta por otro lado que las tarifas establecidas para Madrid, por lo elevado de sus bases de percepción, no permiten el desarrollo de industrias nuevas en la capital y la salida de los productos que de ellas pudieran derivarse.

A ello hay que dejar sentado como principio básico que las producciones en Madrid son en general de escasa importancia, por lo cual el comercio se halla reducido a la importación de todos los productos necesarios al consumo de la capital ya que su producción no basta ni con mucho a las necesidades de la población.

Respondiendo a esta necesidad, la generalidad de los productos que tienen que recorrer largas distancias o medianas distancias hasta llegar a él desde el litoral y de diferentes zonas productoras de España, tales como los carbones de Asturias, León, Puertollano y Peñarroya; los cereales de Extremadura y Castilla; las naranjas de la región valenciana; las frutas de Murcia; los vinos de la Mancha, Rioja y Navarra; la metalurgia de Vizcaya; los pescados del litoral, etc., etc., tienen tarifas especiales reducidas a que acogerse, tarifas que por el carácter de reciprocidad de sus precios, lo mismo facilitan la entrada de estos tráficos que los que puedan expedirse desde el centro a la periferia.

Aunque las industrias diversas que existen en Madrid (tabacos, papel, objetos de lujo, camas de hierro, galletas y chocolate, ladrillos, fundiciones de hierro, etc.) se limitan a satisfacer necesidades locales, no se puede afirmar que el precio del transporte imposibilita su desarrollo e incremento de la exportación.

La falta de desarrollo apuntada habría que achacarla más bien a la crisis económica actual, con el retraimiento de capitales consiguiente y a otras causas endógenas de dichas industrias, ya que está demostrado que el coste de transporte influye muy exiguamente en el costo de los productos, si no estuviera desvirtuado casi siempre por los beneficios de los intermediarios. Ello no obstante, cuando el caso concreto de alguna industria ha necesitado para su mejor desenvolvimiento una rebaja en las tarifas de aplicación, las Compañías han sido y son las más interesadas en estudiar bases de percepción más adecuadas.

Si se pretendiera para alcanzar los objetivos que se propugnan como indispensables para el desenvolvimiento de las industrias locales una rebaja para la plaza de Madrid, lo que dicho sea de paso no dejaría de ser un trato diferencial para los transportes a otros puntos, sería más lógico aplicar a ello en beneficio del usuario el déficit que, como se ha demostrado, habría de producir la explotación de ferrocarriles como el que viene mereciendo nuestra atención.

Tenemos que hacer constar, que al hacer esta sugerencia no se pretende más que beneficiar al usuario subvencionando el Estado la diferencia entre las actuales tarifas cuya cuantía aún no cubre los gastos de la explotación y la cantidad que aun con el acortamiento virtual de la nueva línea habría que aplicar como base de percepción para satisfacer los correspondientes a esta última o, en su caso, detraer a dicho objeto la subvención que el Estado vendría obligado a satisfacer para cubrir la insuficiencia ya señalada en el ferrocarril Madrid-Burgos.

Con la explotación de ferrocarriles como el que nos ocupa, no se alumbrarían nuevas riquezas, sino que se crearía un transporte que para ser utilizado tendría que reducirse a un precio por debajo de su coste, cargando el formidable quebranto al Tesoro, con irreparable daño para intereses privados muy respetables y que vienen poniendo a contribución del país todo su es-

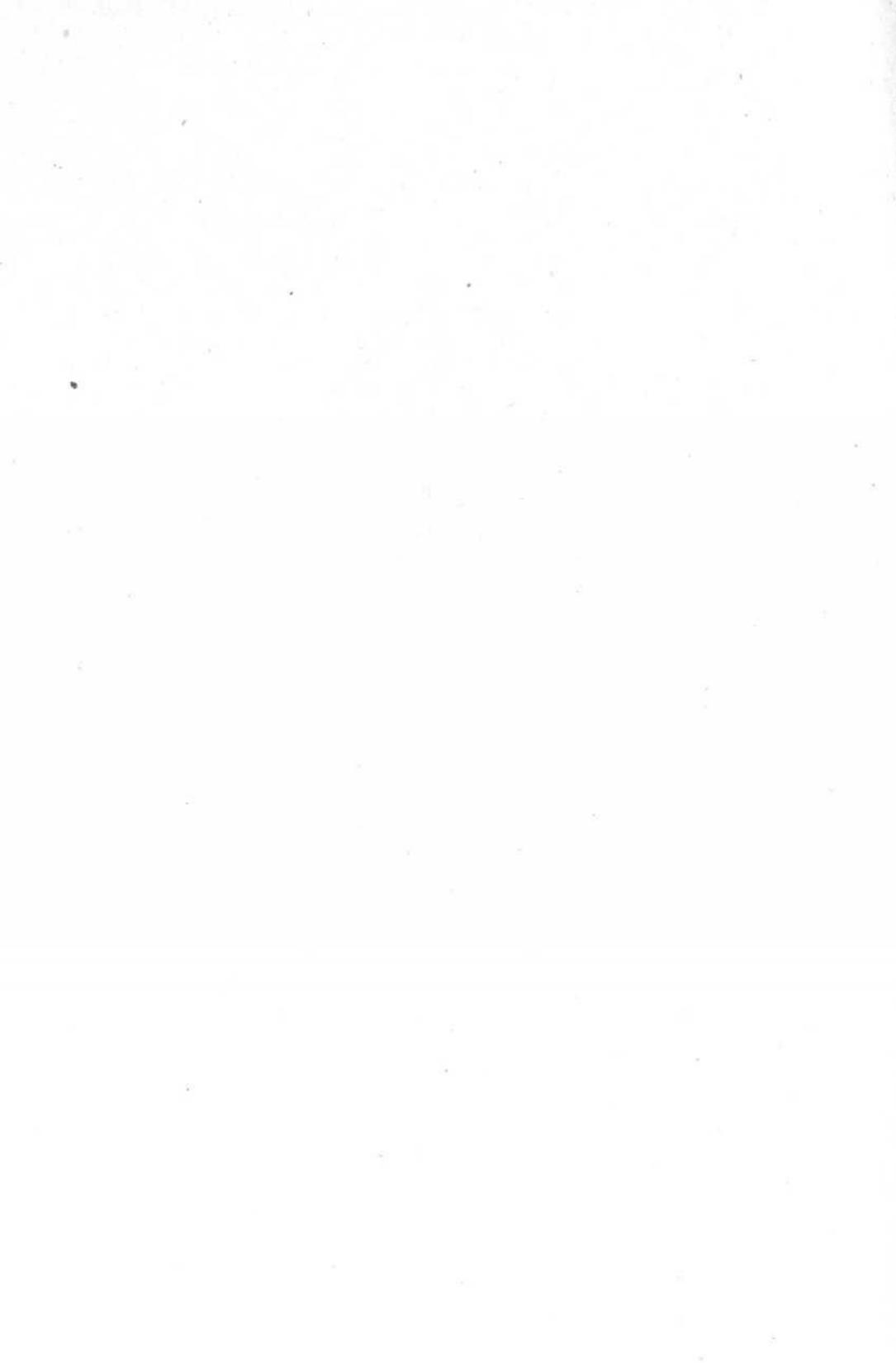
fuerzo y sacrificio y rescatando explotaciones que en su día no eran nacionales y prestando servicios cada vez más eficientes.

Pero hay además otros factores de índole moral muy dignos de tener en cuenta en este caso de establecimiento y contribución por parte del Estado a explotaciones concurrentes a otras ya existentes en las que él mismo es partícipe. Al igual que cuando industriales o comerciantes ven realizada por el Estado funciones propias de su actuación o el apoyo económico a empresas competidoras de los mismos con el consiguiente quebranto para sus intereses muy legítimos, se podría establecer cierto paralelismo en el supuesto antes señalado con la creación de nuevas explotaciones a las que sufraga y en las que, como ya hemos indicado, es un copartícipe. Ningún Estado que pretenda desarrollar una política económica adecuada a sus funciones, cual es la de procurar el bienestar y resurgimiento económico de la Nación, podría seguir táctica semejante.

Y todo ello habría de acometerse en momentos en que las Empresas ferroviarias atraviesan una coyuntura en extremo desfavorables, saldando sus explotaciones con enormes déficits, aun a pesar de las importantes economías llevadas a la práctica y las mejoras de toda índole introducidas en aquéllas.

Todas estas circunstancias no dudamos han de influir, y por ello hacemos votos, en el ánimo de todos los que, conscientes de la realidad económica de España y de la responsabilidad de su cometido, aspiren a procurar el bienestar general del país.

Madrid, abril 1934.



ANEJOS

Real decreto-ley de fecha 5 de marzo de 1926, aprobando el plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción. ("Gaceta" del 6.)

MINISTERIO DE FOMENTO

EXPOSICIÓN

Señor: En tramitación el expediente informativo del anteproyecto del plan de ferrocarriles a construir que redactó la Sección de Planes y Proyectos del Consejo Superior de Ferrocarriles, y faltando aún algún tiempo para que quede ultimada aquélla, ha estimado el Gobierno de S. M. que entre las líneas que figuran en el referido anteproyecto se destacan algunas que, ya por los acortamientos que han de proporcionar en relación a los recorridos que entre sus extremos se hacen por líneas establecidas, bien por lo desprovistas que están de estas vías de comunicación las comarcas que cruzan o por la importancia de las mismas, no cabe la menor duda que han de persistir en el plan definitivo.

Creada, por otra parte, la Caja ferroviaria del Estado y nutrida ésta ya con la emisión de la Deuda especial correspondiente, conviene dar inversión a la parte de recursos que es de aplicación a la construcción de nuevos ferrocarriles, una vez realizados los estudios y redactados los proyectos correspondientes.

A este fin, y por acuerdo del Consejo de Ministros, se ha formado un "Plan preferente de urgente construcción".

El orden de preferencia en la ejecución de estas líneas ha de establecerse teniendo muy en cuenta su importancia, las facilidades que ofrezcan las regiones interesadas, tanto en lo relativo a la ocupación de terrenos como a los auxilios económicos que presten ya con subvenciones directas o con suscripciones de la Deuda ferroviaria que con dicho fin se negocie.

No se lograría el fin que se persigue si para emprender los estudios y replanteos de las líneas incluídas en dicho Plan hubiera de aplicarse estrictamente la tramitación establecida en la vigente ley de Presupuestos.

En atención a lo expuesto, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Real decreto-ley.

Madrid, 5 de marzo de 1926.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Rafael Benjumca y Burín*.

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros, y a propuesta del de Fomento, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se aprueba un "Plan preferente de Ferrocarriles de urgente construcción", formado por las líneas que siguen:

De circunvalación de Madrid.

MADRID A BURGOS.

Baeza a empalmar con la de Cuenca a Utiel.

Desde el empalme anterior por Teruel y Caspe a Lérida.

Cuenca a Utiel.

Zamora a Orense y La Coruña.

Málaga a Algeciras.

Jerez a Villamartín.

Olvera a La Sierra.

Totana a La Pinilla.

Puertollano a Córdoba.

Talavera de la Reina a empalmar con la de Ciudad Real a Badajoz.

Bargas a Toledo.

Soria a Castejón.

Pamplona a Alduides.

Plasencia a la frontera de Portugal a empalmar con la red portuguesa en Castello Branco.

Alcoy a Alicante.

Art. 2.º El Ministro de Fomento queda autorizado para disponer los estudios, replanteos y preparación de documentos para las subastas de los ferrocarriles incluidos en dicho Plan, quedando suprimida para los extremos contenidos en este Real decreto la audiencia previa de los Centros consultivos prevenida en el concepto tercero del artículo único, capítulo XXI, Sección octava de la ley de Presupuestos vigente.

Art. 3.º Para el orden de preferencia en la ejecución de estas líneas se tendrá en cuenta, además de su importancia, las facilidades que para la ocupación de terrenos den las regiones interesadas, así como los auxilios económicos que presten ya con subvenciones directas o con suscripciones a las emisiones de Deuda especial ferroviaria que con dicho fin se negocien.

Art. 4.º Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a la ejecución de este Decreto-ley.

Dado en Palacio a cinco de marzo de mil novecientos veintiseis.—*Alfonso*.—
El Ministro de Fomento, *Rafael Benjumea y Burín*.

Voto particular de los Vocales del Consejo Superior de Ferrocarriles que suscriben, al acuerdo adoptado por mayoría en la sesión de 28 de abril, aprobando la propuesta de los representantes de la Delegación del Estado en la sección de Construcción de Ferrocarriles, referente al proyecto del ferrocarril de Madrid a Burgos por Somosierra y Aranda

La propuesta sobre la que ha recaído el acuerdo que motiva el presente voto particular, expone que, según el criterio manifestado en el Real decreto de 5 de marzo último, la línea de Madrid a Burgos por Somosierra es una de las de urgente construcción, y que correspondiendo tal decisión a razones de Gobierno, ello es suficiente para que el Consejo deba abstenerse de hacer consideraciones sobre la preferencia que haya de concederse a las líneas incluidas en aquella soberana disposición.

Los vocales firmantes rinden el debido acatamiento a las resoluciones del Poder público, pero entienden que ello no debe impedirles manifestar su opinión sobre las condiciones técnicas y económicas del trazado de que se trata, teniendo, sobre todo, en cuenta que aunque tal opinión, lealmente expuesta, no haya de alterar las resoluciones del Gobierno que obedecen, sin duda, a motivos de orden superior que han de respetar, les interesa que su silencio no pueda interpretarse como asentimiento y aprobación a la construcción de una línea, que, a su juicio, no sólo no responde a los fines a que parece obedecer su inclusión en el plan, sino que constituye un grave error económico.

Haremos observar, en primer término, que el Decreto ley de 12 de julio de 1924 previene, acertadamente, que la construcción de los ferrocarriles por el Estado se realizarán *con arreglo a proyectos previamente aprobados*, pero en el caso que nos ocupa no existe proyecto propiamente dicho para el conjunto y parte más importante de la línea, y sí únicamente para la sección de Aranda a Burgos.

La sección de Madrid a Somosierra fué, según nuestras noticias, estudiada como variante del proyecto de un ferrocarril de doble vía de ancho continental, por la Comisión nombrada al efecto, sobre un plano del Instituto Geográfico, sin enlaces con los ferrocarriles existentes de diferente ancho de vía.

Acerca de este mero tanteo, ni siquiera anteproyecto, y que lo mismo el informe del Consejo de Obras públicas que la propuesta de la Comisión reconocen y prescriben ha de ser estudiado con mayor detenimiento, se dice acusa la posibilidad de con 110 kilómetros de longitud se llegue a cruzar Somosierra con un túnel de unos 4,5 kilómetros, sin exceder la pendiente de diez milésimas y sin otra contrapendiente en la subida que la obligada con el cruce con el río Lozoya, pero aparte de la falta de precisión que sobre estos par-

ticulares tan importantes existe y la indeterminación del presupuesto, seguramente muy elevado de esta sección, la necesidad del enlace con los ferrocarriles existentes prescrito por el Consejo de Obras públicas, obligará a alargar el trazado en algunos kilómetros, lo que también ocurrirá, aunque en menor grado, por el indispensable enlace en Burgos con la línea del Norte y la de Calatayud a Ontaneda.

* * *

La propuesta de la Comisión da como razón principal para la construcción de este ferrocarril, la de que se obtiene respecto del existente la ventaja de lograrse un acortamiento en longitud real de 82 kilómetros respecto del ferrocarril por vía Segovia y de 88 por la de Avila y en conjunto un mejor perfil que ha de redundar, se dice, en provecho del usuario por el doble concepto de mayor capacidad de tráfico, tanto en arrastre como en velocidad, y de más económica tarificación.

Tales afirmaciones son en extremo aventuradas, por las razones que exponemos a continuación.

La reducción en la longitud real que no será, como se indica, de 88 kilómetros, sino menor e inferior seguramente a 80 por el forzoso alargamiento del trazado, cuando se estudie el verdadero proyecto, que aún no existe, es solamente un elemento de la cuestión.

El acortamiento que ofrece ventaja positiva en la explotación de un ferrocarril, no es el de la longitud real, sino el de la virtual, y en este aspecto y en secciones que pueden compararse por ser conocidas las condiciones de una y otra, el trazado actual de la del Norte en sus 140 kilómetros desde Valdestillas cerca del cruce del Duero hasta Burgos, ofrece inmensa ventaja sobre la sección de Aranda a Burgos del proyecto del ferrocarril.

Constituye el trazado de ésta una verdadera montaña rusa en pendientes y contrapendientes hasta 10 milésimas, obligadas por el cruce en terreno quebrado de las divisorias del Duero, del Arlanza y del Arlanzón, aparte de otros cursos de agua menos importantes como el Esgueva, con obras de fábrica que hay que volver a estudiar, y ocho o diez túneles, alguno de ellos de casi tres kilómetros.

Contrasta este accidentado trazado con el suave perfil de la línea del Norte desde el cruce del Duero hasta Burgos, que sin contrapendiente alguna se eleva con rampas que no exceden de cinco milésimas.

Para comprobar lo que esto significa, basta decir que las nuevas máquinas del tipo montaña, las más potentes de que dispone la Compañía del Norte, pueden remolcar trenes de viajeros de 400 toneladas de carga a la velocidad de 95 kilómetros por hora en toda la sección que nos ocupa de la actual línea del Norte, y solamente descarrilarían con la misma carga, a la velocidad de 69 en la de Aranda a Burgos de la futura línea.

Por lo que se refiere a los trenes de mercancías, su carga está limitada en el trayecto Aranda-Burgos por la rampa de 10 milésimas, esto es, a 445 toneladas con las máquinas tipo 400 del Norte, mientras que por la línea del Norte en el sentido de Valladolid-Burgos, la carga remolcada llega a ser en iguales condiciones de 765, y en el sentido Burgos-Madrid—que es en el que, por ser la capital centro consumidor, circula en su mayor parte el material

cargado—muchísimo mayor y limitada solamente por el número de ejes de los trenes de mercancías.

Resulta, pues, que aunque la longitud virtual de la nueva línea, que es lo que importa tener en cuenta al apreciar el coste de una explotación, sea menor en la sección de Madrid a Aranda que en la de las líneas existentes hasta el paso del Duero, ventaja que es difícil precisar, puesto que no está fijado el trazado definitivo, tal ventaja quedará probablemente compensada por las mucho más favorables condiciones del perfil de la línea del Norte en la sección del Duero a Burgos.

No se puede, pues, o por lo menos es más que dudoso afirmar, como se hace en la propuesta aprobada por mayoría, que la explotación se efectuará por vía Aranda en mejores condiciones de rapidez y tarificación más favorable que por la actual.

Aseguráse también en la propuesta que la capacidad de tráfico será mayor en el nuevo ferrocarril y que la construcción de éstos ofrece la apreciable ventaja de poder servir por líneas independientes los tráficos del Norte y Noroeste de España, evitando en gran parte las perturbaciones posibles en los nudos de Medina y Venta de Baños, añadiéndose que por ello es innegable la ventaja de disponer de una doble comunicación entre el Norte y el Sur de España, pues una interrupción importante entre los citados nudos ferroviarios produciría la completa incomunicación.

Respecto de estos particulares, hemos de decir que la construcción de la estación de clasificación de Venta de Baños no ha atenuado, como en la propuesta se dice, sino hecho desaparecer, como es notorio, por completo los atascos o perturbaciones en los citados nudos de Medina del Campo y Baños y que por otra parte, cuando han existido, antes de la construcción de la citada estación, no han producido jamás la incomunicación entre el Norte y el Sur de España.

Si la posible incomunicación se refiere, no a los atascos producidos por aglomeración de material, sino a la eventual interpretación de líneas por temporales, hundimientos u otras causas, no habría razón para no aplicar idéntica precaución que resultaría verdaderamente excesiva, a las principales arterias de comunicación ferroviaria.

En lo que a la capacidad de tráfico concierne, la línea del Norte, una vez terminada la doble vía, ya en construcción entre Avila y Medina, puede asegurar un tráfico triple del actual, pues en la sección más cargada, como es la de Madrid-Villalba, se establecerá el "block-system" ya iniciado por la Compañía.

Si a lo dicho anteriormente se agregan las posibilidades que para la línea del Norte ha de ofrecer la prevista electrificación de sus líneas entre Madrid-Avila y Segovia, no es necesario insistir sobre el particular, para evidenciar las favorables condiciones que para una buena explotación ofrece la línea del Norte.

Al ocuparse de lo que será la explotación comercial de la proyectada línea, la propuesta que ha sido aprobada manifiesta constituye un problema complejo de difícil apreciación, reconoce que aquella línea afectaría desfavorablemente a los ingresos de la Compañía del Norte, al menos por algún tiempo, y parece brindarle como compensación la poca halagüeña perspectiva de que la estruc-

turación condujera a incorporar a su red el nuevo ferrocarril. Aspectos son éstos de importancia extraordinaria y que deben examinarse con alguna atención, para prever, aun admitiendo supuestos optimismos para la nueva línea, su porvenir económico.

* * *

La longitud resultante en definitiva teniendo en cuenta las variaciones precisas en el tanteo efectuado en su primera parte entre Madrid y Somosierra, la necesidad de su enlace en Madrid con las líneas existentes e igualmente la unión con ellas en Burgos, no será de 276 kilómetros como en la propuesta se indica, sino superior a 280, longitud que, para no pecar de pesimistas, admitiremos para nuestros cálculos.

Su coste medio kilométrico se evalúa en la misma propuesta en 950.000 pesetas, cifra seguramente muy baja tratándose de una línea de doble vía, con obras y túneles necesariamente de gran importancia para lograr un trazado que satisfaga a las condiciones de pendientes y curvas que se le imponen y dotada tanto de máquinas poderosas para alcanzar las velocidades a que se aspira, como de material de tipo modernísimo.

Como para la línea de Calatayud-Ontaneda de vía única no sujeta a las condiciones antes indicadas que conducen a un gran encarecimiento de la construcción, el Estado ha reconocido un coste kilométrico de 839.000 pesetas, sobre el que garantiza el concesionario un interés de 5 por 100, es innegable que para la que nos ocupa la indicada cifra de 950.000 pesetas es notoriamente escasa y que el coste real medio por kilómetro será superior a 1.100.000 pesetas.

Adoptando, sin embargo, esta última cifra, el importe de la construcción sería de:

$$280 \times 1.100.000 \text{ pesetas} = 308.000.000 \text{ de pesetas.}$$

El servicio de interés y amortización de este capital, adoptando para el conjunto de ambos conceptos el modestísimo tipo de 5,50 por 100, ascendería a

$$308.000.000 \times 5,50 = 16.940.000 \text{ pesetas,}$$

o sea, en cifra redonda, a 17 millones, que debería producir la línea para cubrir las cargas provenientes de su capital de construcción.

* * *

Para apreciar los productos netos de la nueva línea debe tenerse presente que la del Norte, que en la sección considerada sirve poblaciones importantes, que atraviesa la zona más rica de Castilla, lo que le asegura un importantísimo tráfico local y que por los empalmes de Medina y Venta de Baños fuera de la acción de la proyectada recoge y entrega en tránsito todo el tráfico del centro de España con gran parte del Norte y todo Noroeste, alcanza al cabo de sesenta y dos años de explotación la recaudación media kilométrica de 120.000 pesetas.

Puede asegurarse que la nueva línea en el supuesto de que desviase por completo todo el tráfico de tránsito de la del Norte en su sección de Madrid

a Burgos para más allá de estas poblaciones, no llegaría a obtener la recaudación media de 50.000 pesetas por kilómetro.

Esta cifra no ha sido fijada arbitrariamente, pues calculando el número de toneladas kilométricas de tránsito que circulan por la sección Madrid-Burgos en uno y otro sentido, aplicando a ellas el tipo medio de la tonelada kilómetro en la red del Norte y agregando a esta recaudación por mercancías el mismo tanto por ciento del ingreso por viajeros en la línea del Norte, supuestos todos muy favorables a la nueva por ser evidente que ésta no ha de arrebatar a aquélla la totalidad del tráfico en cuestión, la recaudación anual por kilómetro no llega a las 50.000 pesetas antes indicadas.

Tontaremos, sin embargo esta cifra teniendo en cuenta el escaso tráfico local y para el cálculo del rendimiento aceptaremos el coeficiente de explotación de 0,65 extraordinariamente favorable, puesto que es aproximadamente el del conjunto de la red del Norte para una recaudación media kilométrica de 90.000 pesetas.

En estos supuestos, el rendimiento anual de la línea sería:

$$280 \times 50.000 \times (1 - 0,65) = 4.900.000 \text{ pesetas.}$$

en cifra redonda cinco millones, y como la carga anual sobre la línea es, como antes se ha dicho, de 17 millones, resultaría una insuficiencia anual de 12, lo que, a nuestro juicio, constituye un verdadero desastre económico.

Y como para mitigar tan desfavorable resultado no cabría intentar la elevación de las tarifas de la línea en la enorme proporción que para ella resultaría necesaria, porque automáticamente se produciría la casi completa cesación del tráfico, es evidente que la construcción de que se trata está muy lejos de obedecer al principio universalmente admitido y casi axiomático de que el ferrocarril debe bastarse a sí mismo.

Réstanos recoger la indicación que en la propuesta se hace, respecto de la posible incorporación de la línea en cuestión a la red del Norte.

Como tal incorporación no disminuiría el déficit señalado, ocurriría que la red del Norte, además de sufrir el perjuicio de una desviación parcial de su tráfico, tendría que suplir con rendimientos de sus líneas productivas la enorme insuficiencia de la nueva, lo que es, a todas luces, inadmisibile.

Pudiera objetarse a lo anteriormente dicho que la carga anual de la línea no sería tan grande como se supone, puesto que de su coste deberían disminuirse las aportaciones de las entidades interesadas, pero aparte de la inseguridad e indeterminación de tales auxilios, no es menos cierto que el importe total de las obras se mermaría, sin la compensación debida, a la riqueza nacional.

Antes de terminar han de hacer presente los Vocales que suscriben que las manifestaciones que anteceden y que sinceramente quedan expuestas, no obedecen a un estrecho criterio de empresa que se alarma ante la posibilidad de una merma en su tráfico por la construcción de líneas concurrentes, aunque sean convenientes a los intereses generales del país.

Buena prueba de que no ocurre así, es que hemos dado nuestros votos a los dictámenes proponiendo la construcción de líneas como las de Jerez a Setenil, Puertollano a Córdoba y Soria a Castejón, que seguramente han de

restar tráfico a líneas existentes, pero cuya construcción obedece a consideraciones de otro orden y que no han de conducir a los funestos resultados de la que nos ocupa.

Por todas las razones expuestas, los Vocales que suscriben formulan y elevan el presente voto particular al no serles posible prestar su asentimiento a la propuesta de la Delegación del Estado en la Comisión de construcción de ferrocarriles que prejuzga la ejecución de la línea de Madrid a Burgos por Somosierra.

Madrid, 28 de abril de 1926.

Exposición de la Banca Nacional a los Poderes públicos en relación con el ferrocarril de Madrid a Burgos

Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

Acordada por Real decreto de 5 de marzo último la inclusión de la línea de Madrid a Burgos por Somosierra entre las de construcción urgente, los que suscriben, representantes de importantes entidades bancarias, guardando los debidos respetos a las resoluciones del Poder público, no pueden menos de hacer presentes las observaciones que la construcción de la citada línea les sugiere, por entender cumplen con un deber para ellos ineludible al exponer las fundadas razones por las que, a su juicio, la realización del proyecto de que se trata, sin aportar mejora apreciable a las comunicaciones ferroviarias que pueden realizarse por la actual línea entre Madrid y Burgos, ha de constituir en el orden económico un ruidoso fracaso.

* * *

La única razón que ha podido aconsejar la construcción de la línea que nos ocupa, es la aparente ventaja de alcanzar un acortamiento de longitud real de 82 kilómetros, respecto de la actual línea por Segovia y de 88 con relación a la de Avila, creyendo también obtener un perfil más ventajoso que permita una mayor velocidad y capacidad de tráfico, esperanzas en extremo aventuradas por las razones que a continuación se exponen:

La reducción de la longitud real no será de 82 kilómetros, sino bastante menor por el forzoso alargamiento que tendrá el nuevo trazado, entre otras causas, por la necesidad de procurar su enlace en Madrid con las actuales estaciones de las líneas de ancho normal, pero este acortamiento de longitud real es sólo un elemento de la cuestión.

El acortamiento que ofrece ventaja positiva en la explotación de un ferrocarril no es el de la longitud real, sino el de la virtual, y en este aspecto y en secciones que pueden compararse, por ser conocidas las condiciones de una y otra, el trazado actual de la del Norte en sus 140 kilómetros desde Valdestillas, cerca del cruce del Duero, hasta Burgos, ofrece inmensas ventajas sobre la sección de Aranda a Burgos del proyectado ferrocarril.

Contrasta el accidentado trazado de ésta con el suave perfil de la línea del Norte desde el cruce del Duero hasta Burgos, que sin contrapendiente alguna se eleva con rampas que no exceden de cinco milésimas.

Para comprobar lo que esto significa, baste decir que las nuevas máquinas del tipo "Montaña", las más potentes de que dispone la Compañía del Norte, pueden remolcar trenes de viajeros de 400 toneladas de carga a la velocidad

de 95 kilómetros por hora en toda la sección que nos ocupa de la actual línea del Norte, y solamente desarrollarían, con la misma carga, la velocidad de 69 en la de Aranda a Burgos de la futura línea.

Por lo que se refiere a los trenes de mercancías, su carga está limitada entre el trayecto Aranda-Burgos por la rampa de diez milésimas, esto es, a 445 toneladas con las máquinas tipo 400 del Norte, mientras que por la línea del Norte en el sentido de Valladolid-Burgos la carga remolcada llega a ser, en iguales condiciones, de 765, y en el sentido Burgos-Madrid—que es en el que, por ser la capital centro consumidor, circula en su mayor parte el material cargado—muchísimo mayor, y limitada solamente por el número de ejes de los trenes de mercancías.

Resulta, pues, que aunque la longitud virtual de la nueva línea, que es la que importa tener en cuenta al apreciar el coste de una explotación, sea menor en la sección de Madrid a Aranda que en la de la línea existente hasta el paso del Duero, ventaja que es difícil precisar, puesto que no está fijado el trazado definitivo, tal ventaja quedará probablemente compensada por las mucho más favorables condiciones del perfil de la línea del Norte en la sección del Duero a Burgos.

No se puede, pues, o por lo menos es más que dudoso afirmar que la explotación se efectuará por la vía Aranda en mejores condiciones de rapidez y tarificación más favorable que por la actual.

En lo que a la capacidad del tráfico concierne, la línea del Norte, una vez terminada ya la doble vía entre Avila y Medina, puede asegurar un tráfico triple del actual, pues en la sección más cargada, como es la de Madrid-Villalba, está establecido el "block-system", que podría prolongarse si fuese necesario.

A lo dicho anteriormente hay que agregar que la proyectada electrificación de las líneas del Norte entre Madrid-Avila y Madrid-Segovia, ha de colocar a éstas en condiciones de mucha mayor capacidad de tráfico y posibilidad de desarrollo de velocidades superiores a las que sea posible obtener en la de Madrid a Somosierra.

* * *

Demostrado, como creemos haberlo hecho, lo ilusorio de las ventajas de la nueva línea, réstanos ocuparnos del porvenir económico de la misma, teniendo en cuenta lo excesivo de su coste y la escasez de sus rendimientos obtenidos a expensas de los de la actual línea del Norte.

* * *

La longitud resultante en definitiva no será de 275 kilómetros, sino, por las razones ya indicadas, superior a 280 kilómetros, longitud que es la que admitiremos para nuestros cálculos.

Dadas las condiciones de rampas y curvas que se desea ofrezca la nueva línea de doble vía, la dificultad del terreno en que ha de desarrollarse y la importancia del coste del material fijo y móvil de que habría de dotarla, el importe medio por kilómetro no bajaría de 1.175.000 pesetas, lo que conduciría a un coste total de 329 millones de pesetas, que se elevará a 360 millones, teniendo en cuenta el valor de las estaciones terminales de Madrid y Burgos, no incluido en el cálculo anterior.

El servicio de interés y amortización de este capital adoptando para el conjunto de ambos conceptos el modesto tipo de 5,75 por 100, ascendería a

$$360 \times 5,75 = 20.700.000 \text{ pesetas}$$

que debería producir la línea para cubrir la carga procedente de su capital de construcción.

* * *

Para apreciar los productos netos de la nueva línea debe tenerse presente que la del Norte, que en la sección considerada sirve poblaciones importantes, que atraviesa la zona más rica de Castilla, lo que le asegura un importantísimo tráfico local, y que por los empalmes de Medina y Venta de Baños, fuera de la acción de la proyectada, recoge y entrega en tránsito todo el tráfico del centro de España con gran parte del Norte y todo el Noroeste, alcanza al cabo de sesenta y dos años de explotación la recaudación media kilométrica de 120.000 pesetas.

Puede asegurarse que la nueva línea, en el supuesto de que desviase por completo todo el tráfico de tránsito de la del Norte en su sección de Madrid a Burgos para más allá de estas poblaciones no llegaría a obtener la recaudación media de 50.000 pesetas por kilómetro.

Esta cifra no ha sido fijada arbitrariamente, pues calculando el número de toneladas kilométricas de tránsito que circulan por la sección Madrid-Burgos, en uno y otro sentido, aplicando a ellas el tipo medio de la tonelada kilómetro en la red del Norte y agregando a esta recaudación por mercancías el mismo tanto por ciento de ingreso por viajeros en la línea del Norte, supuestos todos muy favorables a la nueva, por ser evidente que ésta no ha de arrebatar a aquélla la totalidad del tráfico en cuestión, la recaudación anual por kilómetro no llega a las 50.000 pesetas antes indicadas.

Tomaremos, sin embargo, esta cifra, teniendo en cuenta el escaso tráfico local, y para el cálculo del rendimiento aceptaremos el coeficiente de explotación de 0,70 extraordinariamente favorable, puesto que es muy poco mayor que el del conjunto de la red del Norte para una recaudación media kilométrica de 90.000 pesetas.

En estos supuestos, el rendimiento anual de la línea sería:

$$280 \times 50.000 \times (1-0,70) = 4.200.000 \text{ pesetas}$$

y como la carga anual sobre la línea es, como antes se ha dicho, de 20.700.000, resultaría una insuficiencia anual de 16 y medio millones, lo que, a nuestro juicio, constituye un verdadero desastre económico.

Y como para mitigar tan desfavorable resultado no cabría intentar la elevación de las tarifas de la línea en la enorme proporción que para ello resultaría necesaria, porque automáticamente se produciría la casi completa cesación del tráfico, es evidente que la construcción de que se trata está muy lejos de obedecer al principio universalmente admitido y casi axiomático de que el ferrocarril debe bastarse a sí mismo.

* * *

De cuanto queda expuesto, resulta evidenciado:

1.º Que la construcción de la proyectada línea de Madrid a Burgos, por Somosierra, no alcanzará la finalidad de mejorar notablemente las comunicaciones ferroviarias entre Madrid y Burgos.

2.º Que el capital necesario para su construcción se elevaría a la enorme cifra de 360 millones, que, sin provecho alguno, se restarían a la economía nacional.

3.º Que el déficit de la explotación de la nueva línea para cubrir sus cargas de capital sería de 16 y medio millones de pesetas.

4.º Que los productos de la nueva línea serían restados a la ya existente de Madrid a Burgos.

* * *

Tales son los funestos resultados que se producirían de llevarse adelante la construcción de la nueva línea, y los que suscriben, representantes de entidades bancarias interesadas en el mantenimiento del crédito público, no pueden menos de añadir que para la ejecución del plan de obras que con plausible propósito de aumentar la riqueza nacional se propone realizar el Gobierno, será indispensable obtener los miles de millones que para ello se requieren del mercado nacional, cuya capacidad de absorción es forzosamente limitada.

Parece, pues, necesario que las apelaciones al crédito se limiten a las precisas para las obras que hayan de crear nuevas fuentes de riqueza, caso en el que no se encuentra el ferrocarril de Madrid a Burgos, que restando recursos para obras verdaderamente remuneradoras, habría de constituir, por el contrario, una onerosa y permanente carga para el Erario público.

* * *

A lo dicho han de agregar los exponentes que las entidades bancarias que representan han logrado la nacionalización de la inmensa mayoría de los valores de la Compañía del Norte, prestando así un excelente servicio a la economía nacional, y que creerían faltar a su deber permaneciendo silenciosos ante la eventualidad de que se disminuyan los ingresos que aquella Compañía obtiene, sin provecho alguno para nadie y antes, al contrario, produciendo un verdadero daño a la riqueza pública.

Por todo ello, esperan que el Gobierno, apreciando las razones que les mueven al hacer las manifestaciones que preceden, no ha de ver en las mismas más que el sincero deseo de evitar perjuicios que habrían de redundar en menoscabo del crédito público.

Dios guarde a V. E. muchos.—Madrid, 10 de noviembre de 1926.—Firmado; BANCO URQUIJO, Marqués de Urquijo, Presidente; BANCO DE VIZCAYA, el Director general, Venancio de Echevarría.—BANCO DE BILBAO, P. P., José María Cervera.—BANCO ESPAÑOL DE CREDITO, el Administrador-Delegado, Pablo de Garnica.—S. A. ARNUS-GARI, Conde de Gamazo, Presidente.—Es copia.

Ley de 13 de abril de 1932, declarando nulo el Plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción, aprobado por las disposiciones que se indican, así como los actos emanados del Gobierno en virtud de las facultades que le fueron conferidas por tales disposiciones. ("Gaceta" del 14 de abril de 1932.)

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA ESPAÑOLA,
A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed:
Que las CORTES han decretado y sancionado la siguiente

L E Y

Artículo 1.º El plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción, aprobado por el Decreto-ley de 5 de marzo de 1926 y por las disposiciones complementarias de éste y derogado por la ley de 12 de enero de 1932, se declara nulo, así como los actos emanados del Gobierno en virtud de las facultades que le fueron conferidas por tales disposiciones.

Cuando alguna línea o sección del plan anulado en el párrafo precedente hubiese estado comprendida con anterioridad a la aprobación de ese plan en otro u otros, esa anulación no hará renacer el derecho anterior a ningún efecto.

Art. 2.º Los Ministros de Obras públicas y de Agricultura, Industria y Comercio, previos los asesoramientos que juzguen oportunos, presentarán a la aprobación de las Cortes una ponencia del plan de ferrocarriles que pueda considerarse de utilidad para la economía nacional.

Con arreglo a este plan:

a) Se determinará las líneas o secciones que hayan de ejecutarse por el Estado y, en su caso, las modificaciones que deban introducirse en los proyectos aprobados.

b) Siempre que el costo de alguna línea o sección no estuviera compensado por los solos intereses generales, pero habida cuenta de la importancia de los beneficios locales que haya de producir el ferrocarril, estuviese justificada su construcción, a juicio del Gobierno, éste lo acordará con las condiciones siguientes:

Primera. La parte del costo de la obra soportada por el Estado no podrá exceder en ningún caso del total de la ejecutada hasta la fecha de promulgación de esta Ley, más un tercio del costo de la parte que estuviese por ejecutar.

Segunda. Los representantes legales de los intereses locales afectados otorgarán plena garantía de la aportación del resto de los recursos necesarios para la terminación del ferrocarril.

Establecida la proporción de las aportaciones del Estado y de los demás interesados para la terminación del ferrocarril, no podrá realizarse la aportación del Estado para ningún trayecto, obra, instalación ni adquisición sin que proceda la entrega correspondiente a los otros interesados.

Terceña. Un Decreto determinará las condiciones y naturaleza jurídica de las aportaciones, así del Estado como de los demás intereses, y estatuirá especialmente sobre la propiedad del ferrocarril.

c) Será suspendida la construcción de toda línea o sección no comprendida en alguno de los apartados precedentes. El Ministro de Obras públicas ordenará la ejecución de los trabajos que en buena economía se juzguen convenientes, sea para preservar el valor de lo ejecutado, sea para su aplicación a otro destino o aprovechamiento.

d) La ponencia de Gobierno a que se refiere este artículo habrá de presentarse en el plazo máximo de tres meses, contados desde la fecha de promulgación de esta Ley.

e) Las obligaciones resultantes de Convenios internacionales se cumplirán en sus propios términos.

Art. 3.º Se entenderán comprendidos en los Presupuestos generales del Estado para 1932 los créditos necesarios para la continuación de las obras de los ferrocarriles que están en construcción durante el plazo de tres meses —abril, mayo y junio—, que se determina para fijar el plan definitivo, sin que tales créditos excedan de 20 millones de pesetas.

Art. 4.º Se nombrará una Junta que procederá a la revisión de los contratos de obras, suministros, servicios, adquisiciones y, en general, de todas las obligaciones contraídas a nombre o por cuenta del Estado para la ejecución de los ferrocarriles del plan anulado por el artículo 1.º de esta Ley.

La revisión habrá de comprender así las condiciones jurídicas formales de la obligación como la justificación de la cuantía del precio pactado.

La Junta estará constituida por un Magistrado del Tribunal Supremo de Justicia, un Ministro del Tribunal de Cuentas, un Jefe de Administración del Ministerio de Hacienda, otro del de Obras públicas y una persona designada por las Cortes, sea o no Diputado.

Presidirá el Magistrado del Tribunal Supremo y actuará como Secretario un Jefe de Administración de la Dirección general de lo Contencioso del Estado.

La Junta, en cuanto a la comparecencia y deposición de interesados, testigos y peritos, tendrá las facultades que las leyes procesales otorgan a los Jueces y Tribunales y podrá reclamar la asistencia, de modo permanente o transitorio, en concepto de asesores, de cualesquiera funcionarios de la Administración.

Los dictámenes de la Junta contendrán la expresa determinación de las indemnizaciones, resarcimientos y reintegros a favor del Estado de las cantidades con que excesivamente, a juicio de aquélla, se hubiere enriquecido cualquier persona o entidad con ocasión de las obligaciones cuya revisión se ordena por esta Ley.

La Junta informará asimismo en las cuestiones que se susciten entre el Estado y los contratistas y proveedores con motivo de la rescisión de las obligaciones a que diere lugar la ejecución de esta Ley y para fijar, en su caso, las indemnizaciones a que hubiere lugar.

La Junta no emitirá ningún dictamen sin audiencia de los interesados legítimos y admitirá las pruebas que le propongan, rigiéndose en su práctica por las normas de la ley Procesal.

Del dictamen de la Junta se dará conocimiento a los interesados legítimos, los cuales, en el plazo máximo de treinta días, podrán alegar lo que estimen pertinente. El dictamen, juntamente con las alegaciones producidas, en su caso, se elevarán por el Presidente de la Junta al Ministro de Justicia, que, a su vez, comunicará el expediente a los de Obras públicas y Hacienda.

Examinado el asunto por estos tres Ministros, éstos lo someterán conjuntamente a la resolución del Consejo. A todos los efectos del derecho, se entenderá que el acuerdo del Consejo ultima la vía gubernativa.

Art. 5.º En las resoluciones del Consejo de Ministros se aplicarán las siguientes normas:

1.ª La reducción acordada en el precio de alguna obra, suministro, servicio o adquisición en cuya ejecución o prestación el contratista hubiese subrogado a otra persona o entidad, no afectará a derechos del cesionario, sino en el caso de que el nuevo precio resultado de la revisión fuere inferior al que apareciese pactado a favor del cesionario, y sólo en la cuantía absoluta de esta diferencia.

2.ª Si la certificación reglamentaria de una obra, servicio o suministro hubiese servido de base a una operación de préstamo bancario a favor del tenedor legítimo de aquélla, se acordará el pago del principal e intereses del préstamo, siempre dentro del límite máximo de la obligación certificada, cualquiera que sea la reducción del precio fijada en la resolución, sin perjuicio de las compensaciones, indemnizaciones y resarcimientos que procedan y que se determinarán concretamente. Serán condiciones indispensables para la aplicación de este beneficio excepcional:

1.ª Que la operación de préstamo fuera perfecta con anterioridad a la fecha de presentación a las Cortes del proyecto de esta ley, salvo los descuentos de las certificaciones de obras ejecutadas durante los meses de febrero y marzo del corriente año y expedidos antes del 15 de abril; y

2.ª Que la existencia y cuantía de la obligación bancaria, así en principal como en intereses, fuese comprobada directamente mediante inspección de la Contabilidad del establecimiento bancario y de sus justificantes, y sin que éste opusiera resistencia, excusa o negativa al dicho examen.

Art. 6.º En todo lo no reservado expresamente al Consejo de Ministros, la ejecución de la presente Ley queda encomendada a los de Obras públicas y Agricultura, Industria y Comercio, ya conjunta, ya separadamente.

Por tanto:

Mando a todos los ciudadanos que coadyuven al cumplimiento de esta Ley, así como a todos los Tribunales y Autoridades que la hagan cumplir.

Madrid, trece de abril de mil novecientos treinta y dos.—*Niceto Alcalá Zamora y Torres*.—El Ministro de Obras públicas, *Indalecio Prieto Tuero*.

Orden del Ministerio de Fomento, fecha 31 de marzo de 1933 ("Gaceta" del 1 de abril del mismo), disponiendo la distribución del crédito de 60 millones de pesetas que figuraba en el capítulo 22, artículo 2.º, concepto 4.º, del Presupuesto de 1933, para las obras de construcción de nuevos ferrocarriles

ORDEN MINISTERIAL

Ilmo. Sr.: Consignado en el capítulo XXII, artículo 2.º, concepto cuarto de la Sección séptima del presupuesto vigente la cantidad de sesenta millones de pesetas para los obras de construcción de nuevos ferrocarriles, procede, en virtud de la autorización concedida por el artículo 31 de la ley de Presupuestos, efectuar la distribución de dicha suma, de conformidad con el acuerdo del Consejo de Ministros, que como requisito previo exige el mencionado artículo 31.

En el dictamen que los ministros de Agricultura, Industria y Comercio y de Obras públicas presentaron a las Cortes Constituyentes se trazó el parecer del Gobierno sobre la mayor o menor utilidad nacional de los ferrocarriles en construcción, y en diversas ocasiones se expuso ante el Parlamento el criterio ministerial de atender principalmente a aquellas líneas que con mayor rapidez pudieran terminarse en virtud del estado de avance de los trabajos. A esas normas, conjugadas, se ajusta la distribución que se hace del referido crédito, luego de atendidas sin ninguna preferencia las obligaciones pendientes.

Las diferentes contratas de los ferrocarriles, aun sin tener fijada consignación desde el mes de junio último, han seguido realizando, hasta 31 de diciembre último, obras por un total de 27,5 millones de pesetas, y debiendo tenerse presente no sólo razones jurídicas, sino consideraciones de orden moral, parece equitativo se atienda en primer lugar al pago de esa cantidad de 27,5 millones de pesetas (excluidas las liquidaciones) y cuyo detalle aparece en el estado A.

Siendo los ferrocarriles incluidos como preferentes en los artículos 1.º y 2.º del dictamen de 25 de junio de 1932 los de El Ferrol-Gijón, Lérida-Saint Giron, Huelva-Ayamonte, Val de Zafán-San Carlos de la Rápita, Madrid-San Martín de Valdeiglesias, Aguilas-Cartagena, Santiago-La Coruña, Cuenca-Utiel, Alicante-Alcoy y Soria-Castejón, se distribuye la mayor parte de la cifra destinada a obras de infraestructura entre aquellos cuyas obras se hallan más adelantadas, y a los restantes, más a los enumerados en el artículo 3.º del referido dictamen, se les asignan cantidades que permitan terminar obras ya comenzadas, hasta tanto que los Cortes resuelvan sobre el particular. La suma total que se propone para todas las obras de infraestructura es de 17,5 millones de pesetas, según detalle del estado B.

Para que el plan ajustado a la consignación presupuestaria rinda la máxima utilidad es necesario no sólo acelerar las obras de infraestructura, sino para-

lamente completarlas con las de superestructura. No todos los ferrocarriles tienen subastada esta parte, pues excepto los Soria-Castejón, Cuenca-Utiel, Teruel-Alcañiz y Huelva Ayamonte, que la llevan incluida en la contrata general, los demás necesitan sacarla a subasta, y de éstos, los que se encuentran con obras más adelantadas y en condiciones de proceder a colocar superestructura son los de El Ferrol-Gijón, Val de Zafán-San Carlos de la Rápita, Santiago-La Coruña y Jerez-Almárgen, y para los cuales deben redactarse, si ya no lo están, los proyectos correspondientes y fijar en los mismos las diferentes anualidades, considerando como primera anualidad la parte que figura en esta distribución. Con ello se consigue además aliviar la crisis de la industria siderúrgica, y consiguientemente la que también padece la industria hullera.

A fin de evitar que los contratistas destinen cantidades consignadas a este objeto a obras que resulten más convenientes a sus intereses particulares, se señalan expresamente las partidas destinadas a superestructura, y dentro de ésta la parte mínima de material metálico de vía que se deba adquirir.

La suma total que se fija para superestructura es de 15 millones de pesetas, y su distribución aparece en el estado C.

Por todas estas consideraciones, en virtud de la autorización concedida por el artículo 31 de la vigente ley de Presupuestos, y previo acuerdo del Consejo de Ministros, adoptado en el día de la fecha, se dispone lo siguiente:

1.º El crédito de 60 millones que figura en el capítulo XXII, artículo 2.º, concepto cuarto, queda distribuido en la siguiente forma:

a) Para atenciones de las obras ejecutadas y pendientes de certificar según el estado A, 27,5 millones de pesetas.

b) Para atenciones de las obras de infraestructura de todos los ferrocarriles en construcción y gastos de vigilancia de los mismos durante el año, y distribuidos como indica el estado B, 17,5 millones de pesetas.

c) Para atenciones de las obras de superestructura de los ferrocarriles que se indican en el estado C, contratadas o pendientes de subasta, 15 millones de pesetas.

2.º En los ferrocarriles comprendidos en el apartado c) del artículo anterior, cuyos proyectos están sin redactar o aprobar, se procederá a redactar dichos proyectos, consignando como primera anualidad la cantidad que figura en el estado C, y

3.º De las consignaciones anuales fijadas en el estado C se dedicarán a la adquisición de material metálico por lo menos las cantidades que en él figuran.

Madrid, marzo de 1933.

Ilustrísimo señor Director general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera.”

ESTADO A

CANTIDADES QUE SE ASIGNAN PARA EL PAGO DE OBRAS REALIZADAS HASTA 31 DE DICIEMBRE DE 1932 (EXCLUIDAS LAS LIQUIDACIONES)

Ferrocarriles

	Pesetas
Zuera a Olorón, reparación edificio viajeros.....	80.000
Lérida a Saint Giróns, estación Lérida, segunda fase.....	170.000
Idem íd., puente sobre el Segre.....	255.000
Idem íd., obras por Administración.....	5.000
Val de Zafán a San Carlos, sección segunda, trozo segundo.....	640.000
Idem íd., sección tercera, trozos sexto y séptimo.....	60.000
Madrid a Burgos, sección primera, subsección tercera.....	3.295.000
Idem íd., sección segunda, subsección primera.....	45.000
Idem íd., sección segunda, subsección segunda.....	205.000
Idem íd., sección tercera.....	610.000
Soria a Castejón.....	280.000
Madrid a San Martín de Valdeiglesias.....	30.000
Zamora a La Coruña, trozo primero.....	740.000
Idem íd., trozo segundo.....	3.700.000
Idem íd., trozo tercero.....	850.000
Idem íd., trozo cuarto.....	960.000
El Ferrol a Gijón, ensanche explanación Betanzos-El Ferrol.....	5.000
Idem íd., puente del Barquero.....	440.000
Idem íd., Mera a Vivero, trozo segundo.....	170.000
Idem íd., Vivero a Foz, trozo primero.....	100.000
Idem íd., Vivero a Foz, trozo segundo.....	25.000
Idem íd., Foz a Ribadeo, trozo primero.....	60.000
Idem íd., Los Cabos-Ribadeo, trozo cuarto.....	60.000
Idem íd., Los Cabos-Ribadeo, trozo tercero.....	220.000
Idem íd., Gijón, Los Cabos, trozo tercero.....	10.000
Jerez-Almargen, sección tercera.....	425.000
Idem íd., estación de Jerez.....	165.000
Huelva a Ayamonte.....	550.000
Talavera a Villanueva, sección primera.....	265.000
Idem íd., sección segunda.....	110.000
Idem íd., sección tercera.....	50.000
Puertollano a Córdoba.....	1.100.000
Baeza a Utiel, sección primera.....	645.000
Idem íd., sección segunda.....	465.000
Idem íd., sección tercera.....	60.000
Cuenca a Utiel.....	5.470.000
Teruel a Alcañiz.....	4.930.000
Albacete a Utiel.....	250.000
Total.....	27.500.000

ESTADO B

CANTIDADES QUE SE ASIGNAN PARA OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN 1933

Ferrocarriles

	Pesetas
El Ferrol-Gijón, ramal al puerto.....	30.000
Idem íd., ensanche explanación del ferrocarril de Betanzos-El Ferrol.....	30.000
Idem íd., Puente del Barquero.....	200.000
Idem íd., Mera a Vivero, trozo segundo.....	80.000
Idem íd., Vivero a Foz, trozo primero.....	80.000
Idem íd., Vivero a Foz, trozo segundo.....	80.000
Idem íd., Foz a Ribadeo, trozo primero.....	80.000
Idem íd., Los Cabos-Ribadeo, trozo cuarto.....	70.000
Idem íd., Los Cabos-Ribadeo, trozo tercero.....	100.000
Idem íd., Los Cabos-Ribadeo, trozo segundo.....	200.000
Idem íd., Gijón-Los Cabos, trozo tercero.....	50.000
Lérida-Saint Giron, estación de Lérida, segunda fase.....	20.000
Idem íd., estación de Lérida, edificio de viajeros.....	30.000
Idem íd., puente sobre el Segre.....	50.000
Idem íd., sección tercera, trozo quinto.....	150.000
Idem íd., sección cuarta, trozo primero.....	150.000
Idem íd., sección cuarta, trozo segundo.....	100.000
Val de Zafán a San Carlos, sección segunda, trozo segundo.....	1.500.000
Idem íd., sección tercera, trozos sexto y séptimo.....	200.000
Madrid a San Martín de Valdeiglesias.....	200.000
Aguilas a Cartagena.....	20.000
Huelva a Ayamonte.....	600.000
Alicante-Alcoy.....	50.000
Soria-Castejón.....	2.500.000
Cuenca a Utiel.....	6.000.000
Zamora a La Coruña, trozo cuarto (Santiago-La Coruña).....	2.500.000
Idem íd., trozo tercero (Orense-Santiago).....	150.000
Idem íd., trozo segundo (Puebla de Sanabria-Orense).....	300.000
Idem íd., trozo primero (Zamora-Puebla de Sanabria).....	100.000
Madrid-Burgos, sección primera, trozos primero y segundo.....	100.000
Idem íd., sección segunda, trozo primero.....	100.000
Idem íd., sección segunda, trozo segundo.....	50.000
Idem íd., sección tercera.....	200.000
Puertollano a Córdoba.....	100.000
Baeza a Albacete, sección primera.....	50.000
Idem íd., sección segunda.....	50.000
Idem íd., sección tercera.....	100.000
Albacete a Utiel.....	100.000
Talavera a Villanueva, sección primera.....	50.000
Idem íd., sección segunda.....	50.000

	Pesetas
Idem id., sección tercera.....	50.000
Teruel a Alcañiz.....	200.000
Lérida a Alcañiz.....	30.000
Jerez a Almagren, sección primera.....	50.000
Idem id., sección segunda.....	100.000
Idem id., sección tercera.....	50.000
Idem id., sección estación de Jerez.....	100.000
Toledo a Bargas.....	30.000
Totana a La Pinilla.....	20.000
Obras por administración.....	150.000
Gastos de vigilancia.....	150.000
Total.....	17.500.000

ESTADO C

CANTIDADES QUE SE ASIGNAN PARA OBRAS DE SUPERESTRUCTURA EN 1933

	Material m e c á n i c o	Resto de superestructura
Soria a Castejón.....	2.500.000	500.000
Cuenca a Utiel.....	2.000.000	500.000
Teruel a Alcañiz.....	1.200.000	300.000
Huelva a Ayamonte.....	1.200.000	300.000
Zamora a La Coruña, trozo cuarto (Santiago a La Coruña).....	1.600.000	400.000
El Ferrol a Gijón.....	1.200.000	300.000
Val de Zafán a S. Carlos.....	1.200.000	300.000
Jerez a Almagren.....	1.200.000	300.000
Totales.....	12.100.000	2.900.000

Decreto del Ministerio de Obras públicas de 23 de junio de 1932 ("Gaceta" del 24), autorizando al Ministro del indicado Departamento para presentar a las Cortes Constituyentes un Proyecto de ley cumplimentando lo dispuesto en el artículo 2.º de la de 13 de abril de 1932, relativa al Plan de ferrocarriles que se consideraban de utilidad para la economía nacional

DECRETO

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar la presentación a las Cortes Constituyentes de un proyecto de ley cumplimentando lo dispuesto en el artículo 2.º de la de 13 de abril último, relativa al plan de ferrocarriles que puedan considerarse de utilidad para la economía nacional.

Dado en Madrid a veintitrés de junio de mil novecientos treinta y dos.—*Niceto Alcalá-Zamora y Torres*.—El Ministro de Agricultura, Industria y Comercio, *Marcelino Domingo y Sanjuán*.—El Ministro de Obras públicas, *Indalecio Prieto Tuero*.

A LAS CORTES CONSTITUYENTES

La Ley de 13 de abril de 1832, que declaró nulo el plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción aprobado por Decreto de 5 de marzo de 1926 y por las disposiciones complementarias de éste y nulos también los actos emanados del Gobierno, en virtud de las facultades que le fueron conferidas por tales disposiciones, estableció en su artículo 2.º que los Ministros de Obras públicas y de Agricultura, Industria y Comercio, previos los asesoramientos que juzgaran oportunos, presentasen a la aprobación de las Cortes una ponencia del plan de ferrocarriles que puedan considerarse de utilidad para la economía nacional, a fin de determinar las líneas o secciones que hayan de ejecutarse por el Estado, aquellas otras que, habida cuenta de la importancia de sus beneficios locales, hubiese de ser proseguida su construcción mediante aportaciones del Estado y de las representaciones de los intereses locales beneficiados, y aquellas que, por no reunir ninguna de esas condiciones, debiera suspenderse su ejecución.

En cumplimiento de este mandato los Ministros firmantes han pedido el asesoramiento no sólo de elementos técnicos cuya competencia y experiencia les ha especializado en la construcción y explotación de ferrocarriles, sino también, considerándolo esencial, el parecer del Ministerio de Hacienda, ya que este problema es fundamentalmente un problema económico. Fruto de tales estudios es la convicción de que el Estado, por sí solo, únicamente con sus propios recursos, no puede, al menos por ahora, seguir sosteniendo la enorme

carga que representa la continuación de las obras de todos los ferrocarriles en construcción, obras acometidas con simultaneidad notoriamente incompatible con las posibilidades de la Hacienda pública.

En los ferrocarriles en construcción, tanto los incluidos en el Decreto de 1926 como los aprobados en fechas anteriores por Leyes votadas en Cortes, y no incluidos en ese plan, pero ya entonces contratados, se han invertido unos 650 millones de pesetas, y para su completa terminación, comprendidos el asiento de vía y la adquisición de material móvil, será preciso gastar aún unos 1.280 millones más, resultando un costo total aproximado de 1.930 millones de pesetas. Y no se detendría ahí el sacrificio, ya que abiertas a la circulación esas líneas, el déficit de explotación seguro en todas o casi todas ellas y fácil de vaticinar por la crisis cada vez más intensa que vienen sufriendo los transportes ferroviarios, no sólo en España, sino en el mundo entero, determinará un gravamen duro y permanente en los presupuestos de la nación. Otro factor conviene tener también en cuenta: que algunos de esos nuevos caminos de hierro, los más costosos, entablarían una ruda competencia con los hoy explotados, respecto a los cuales no puede desconocerse la considerable participación del Estado, por la proximidad de las fechas de reversión y por las sumas cuantiosísimas, cifradas en más de 1.000 millones, que, para ampliación y mejora de las redes, viene entregando a las Compañías concesionarias.

Si desde el punto de vista de los intereses generales de los de la Nación, pesan factores tan negativos, ha de reconocerse que en mayor o menor intensidad, todas las líneas proyectadas favorecen intereses locales, por lo cual y mediante el auxilio de éstos en la proporción que señala la Ley de 13 de abril de 1932, y con la aportación establecida para el Estado, podrían ser proseguidas las obras de todos ellos, aun cuando haya de calcularse con gran pesimismo su responsabilidad.

Sin embargo, estima la ponencia que deben concluirse por cuenta exclusiva del Estado aquellos ferrocarriles del plan de 1926, con empalmes útiles y cuyas obras se encuentran más adelantadas y señala como tales los siguientes: Santiago-La Coruña, Cuenca-Utiel, Alicante-Alcoy y Soria-Castejón.

Además deben proseguirse también, a cargo exclusivamente del Estado, los ferrocarriles cuya construcción, respondiendo a acuerdos solemnes de las Cortes, recogidos en Leyes anteriores al advenimiento de la Dictadura, estuviesen ya para entonces ejecutándose. Esos caminos de hierro son: Ferrol-Gijón, Lérida-Saint Girons, Huelva-Ayamonte, Val de Zafán-San Carlos, Madrid-San Martín de Valdeiglesias y Aguilas-Cartagena.

Los estados adjuntos a este dictamen revelan que en esos ferrocarriles cuya construcción acordó el Parlamento y que se inició antes de 1926, van gastados 205.800.000 pesetas, faltando por gastar 173.100.000 pesetas. En las líneas ya citadas del plan de 1926, la prosecución de cuyas obras por cuenta exclusiva del Estado se propone, se han invertido 117.300.000 pesetas, y habrá que invertir 116 millones. Es decir que, en total, el Estado habrá de gastar aún para concluir esos dos grupos de ferrocarriles, 289.100.000 pesetas.

En las líneas a cuya terminación deben contribuir los intereses locales beneficiados, van invertidos 332 millones de pesetas, y se necesita invertir todavía 985.700.000 pesetas más.

En virtud de las consideraciones expuestas, los Ministros que suscriben proponen a las Cortes se sirvan acordar:

1.º Que prosigan por cuenta exclusiva del Estado las obras de los ferrocarriles Ferrol-Gijón, Lérida-Saint Giron, Huelva-Ayamonte, Val de Zafán-San Carlos, Madrid-San Martín de Valdeiglesias y Aguilas-Cartagena, todos los cuales responden a Leyes votadas en Cortes y cuya construcción comenzó antes de 1926.

2.º Que se incluyan en el apartado a) del artículo 2.º de la Ley de 13 de abril de 1932 y consiguientemente se ejecuten también hasta su terminación por el Estado: las líneas Santiago-Coruña, Cuenca-Utiel, Alicante-Alcoy y Soria-Castejón, que figuraban en el plan preferente de urgente construcción aprobado por Decreto de 5 de marzo de 1926, derogado por Ley de 12 de enero de 1932 y anulado por la de 13 de abril último.

3.º Que pasen al apartado b) del artículo 2.º de la Ley de 13 de abril de 1932, y en consecuencia, los intereses locales beneficiados hayan de contribuir al costo de las obras en la cuantía y forma establecidas en dicho artículo, los ferrocarriles Zamora-Orense, Orense-Santiago, Madrid-Burgos, Puertollano-Córdoba, Baeza-Albacete, Albacete-Utiel, Talavera-Villanueva, Teruel-Alcañiz, Lérida-Alcañiz, Jerez-Almargen, Toledo-Bargas y Totana-La Pinilla, del plan aprobado por 5 de marzo de 1926, y

4.º Que se arbitren recursos suficientes para dar a los trabajos de los ferrocarriles comprendidos en los dos grupos a que se refieren los artículos 1.º y 2.º de esta ponencia, la máxima intensidad, a fin de acelerar todo lo posible su construcción.

Madrid, 23 de junio de 1932.—El Ministro de Agricultura, Industria y Comercio, *Marcelino Domingo y Sanjuán*.—El Ministro de Obras públicas, *Indalecio Prieto Tuero*.

ESTADO NUM. 1

Ferrocarriles en construcción al amparo de leyes anteriores a 1926

LÍNEAS	Infraestructura			Superestructura			Material móvil			TOTAL		
	Gastado	Por gastar	Total	Gastado	Por gastar	Total	Gastado	Por gastar	Total	Gastado	Por gastar	Total
Ferrol-Gijón.....	78,1	31,5	109,6	>	32,8	32,8	0,6	12,5	13,1	78,7	76,8	155,5
Lérida-San Girons.....	51,5	16,6	68,1	6,4	6,0	12,4	>	3,6	3,6	57,9	26,2	84,1
Huelva-Ayamonte.....	8,2	1,2	9,4	6,7	2,4	9,1	>	2,8	2,8	14,9	6,4	21,3
Valdezán a San Carlos	85,0	19,9	54,9	3,9	11,7	15,6	>	6,7	6,7	38,9	38,3	77,2
Madrid a San Martín	9,5	9,3	18,8	2,1	6,7	7,8	>	6,9	6,9	11,6	21,9	33,5
de Valdeiglesias.....	3,8	>	3,8	>	3,1	3,1	>	0,4	0,4	3,8	3,5	7,3
Aguilas a Cartagena.....												
TOTAL.....	186,1	78,5	264,6	19,1	61,7	80,8	0,6	32,9	33,5	205,8	173,1	378,9

ESTADO NUM. 2

Ferrocarriles del plan de urgente construcción de 1926, que se consideran incluidos en el apartado a) del artículo 2.º de la ley de 13 de abril de 1932

LÍNEAS	Infraestructura			Superestructura			Material móvil			TOTAL		
	Gastado	Por gastar	Total	Gastado	Por gastar	Total	Gastado	Por gastar	Total	Gastado	Por gastar	Total
Santiago-Coruña.....	34,7	8,0	42,7	»	15,4	15,4	»	4,8	4,8	34,7	28,2	62,9
Cuenca-Utiel.....	23,6	30,8	54,4	6,0	9,3	15,3	»	9,3	9,3	29,6	49,4	79,0
Alicante-Alcoy.....	32,6	2,2	34,8	»	8,5	8,5	»	1,4	1,4	32,6	12,1	44,7
Soria-Castejón.....	18,7	13,0	31,7	1,7	10,5	12,2	»	2,8	2,8	20,4	26,3	46,7
TOTAL.....	109,6	54,0	163,6	7,7	43,7	51,4	»	18,3	18,3	117,3	116,0	233,3

ESTADO NUM. 3

Ferrocarriles del plan de urgente construcción de 1926, que se consideran incluidos en el apartado b), artículo 2.º de la ley de 13 de abril de 1932

LÍNEAS	Infraestructura			Superestructura			Material móvil			TOTAL		
	Gastado	Por gastar	Total	Gastado	Por gastar	Total	Gastado	Por gastar	Total	Gastado	Por gastar	Total
Zamora-Orense.....	47,6	151,2	198,8	»	51,4	51,4	»	15,9	15,3	47,6	218,5	266,1
Orense-Santiago.....	12,6	81,4	94,0	»	28,0	28,0	»	8,7	8,7	12,6	118,1	130,7
Madrid-Burgos.....	87,3	99,4	186,7	»	33,8	33,8	»	29,6	29,6	87,3	162,8	250,1
Puertollano-Córdoba.....	7,8	45,0	52,8	»	14,5	14,5	»	21,7	21,7	7,8	81,2	89,0
Bacza-Albacete.....	76,9	49,9	126,8	»	30,0	30,0	»	21,4	21,4	76,9	101,3	178,2
Albacete-Utiel.....	12,1	34,5	46,6	»	14,0	14,0	»	2,5	2,5	12,1	51,0	63,1
Palavera-Villanueva.....	7,5	60,3	67,8	»	21,8	21,8	»	6,2	6,2	7,5	88,3	95,8
Teruel-Alcañiz.....	30,7	22,0	52,7	1,5	15,0	16,5	6,9	6,9	32,2	32,2	43,9	76,1
Lérida-Alcañiz.....	0,7	66,0	66,7	»	13,8	13,8	»	4,8	4,8	0,7	84,6	85,3
Jerez-Almargen.....	41,5	7,6	49,1	»	15,0	15,0	»	7,8	7,8	41,5	30,4	71,9
Toledo-Bargas.....	3,6	1,0	4,6	»	2,1	2,1	»	»	»	3,6	3,1	6,7
Totana-La Pinilla.....	1,9	»	1,9	0,3	2,5	2,8	»	»	»	2,2	2,5	4,7
TOTAL.....	330,2	618,3	948,5	1,8	241,9	243,7	»	125,5	125,5	332,0	985,7	1.317,7

DECRETO

De acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del de Obras públicas,

Vengo en autorizar a éste para que someta a la deliberación y aprobación de las Cortes Constituyentes un proyecto de ley estableciendo, sobre las actuales tarifas ferroviarias de mercancías y viajeros, una tasa o recargo de carácter provisional, con cuyo producto se constituirá un fondo único con el que se podrá suplementar las retribuciones del personal al servicio de los Caminos de Hierro de España.

Dado en Madrid, a veintitrés de junio de mil novecientos treinta y dos.—*Niceto Alcalá-Zamora y Torres*—El Ministro de Obras públicas, *Indalecio Prieto Tuero*.

A LAS CORTES CONSTITUYENTES

Desde hace mucho tiempo, con anterioridad al advenimiento de la República, el personal al servicio de las líneas férreas tiene planteada una petición de mejora de sus haberes. La Hacienda pública, de la cual se pretendió que costeara ese aumento, no está en condiciones de soportarlo, ni los rendimientos actuales de las Compañías ferroviarias, nulos en unas y escasísimos en otras, permiten establecer, a base de ellos, la mejora solicitada. Esta, además, se pide con carácter general para los agentes de todas las Empresas, y aunque a fin de atenderla les fuera autorizada a todas ellas una elevación de tarifas, serían varias las Compañías que aun así, por notoria insuficiencia de recursos, siguiesen imposibilitadas de atender las reclamaciones de su personal. Y de otra parte, es preciso tener en cuenta la limitadísima elasticidad de las tarifas, a cuya elevación no se puede ir en proporciones imprudentes so pena de introducir colapsos peligrosos en el tráfico ferroviario ante la grave competencia del transporte mecánico por carretera y de irrogar daños considerables a la industria y al comercio.

No cabe otra solución sino establecer sobre las tarifas una tasa discreta, de carácter temporal, con cuyo producto se constituya un fondo único que sirva para suplementar, en la medida posible, las retribuciones de los agentes ferroviarios.

Por lo expuesto, el Ministro de Obras públicas tiene el honor de someter a examen y aprobación de las Cortes el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo único. Se autoriza al ministro de Obras públicas para establecer sobre las actuales tarifas ferroviarias de mercancías y viajeros una tasa o recargo de carácter provisional, con cuyo producto, constituyendo un fondo único, puedan suplementarse en la forma que dicho Ministro disponga y previos los asesoramientos que estime indispensables, las retribuciones del personal al servicio de los Caminos de Hierro de España.

Madrid, veintitrés de junio de mil novecientos treinta y dos.—El Ministro de Obras públicas, *Indalecio Prieto Tuero*.

Dictamen le la Comisión de Obras públicas, nuevamente redactado, sobre el proyecto de Ley relativo al Plan de ferrocarriles que pueden considerarse de utilidad pública para la economía nacional. Votos particulares de los señores Marial y Alonso

DICTAMEN

Artículo 1.º Se proseguirán por cuenta exclusiva del Estado las obras de los ferrocarriles:

Lérida a Saint Giron.
Ferrol a Gijón.
Huelva a Ayamonte.
Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.
Madrid a San Martín de Valdeiglesias, y
Aguilas a Cartagena,

todos los cuales responden a leyes votadas en Cortes y cuya construcción comenzó antes de 1926.

Art. 2.º Se incluyen en el apartado a) del artículo 2.º de la ley de 13 de abril de 1932 y, consiguientemente, se ejecutarán hasta su terminación por cuenta del Estado, los ferrocarriles:

Zamora a Orense.
Baeza a Utiel.
Cuenca a Utiel.
Soria a Castejón.
Jerez a Almargen.
Teruel a Alcañiz.
Lérida a Alcañiz.
Santiago a La Coruña, y
Alicante a Alcoy,

que figuraban en el plan preferente de urgente construcción, aprobado por Decreto de 5 de marzo de 1926, derogado por Ley de 12 de enero de 1932 y anulado por la de 13 de abril siguiente.

Art. 3.º Pasan al apartado b) del artículo 2.º de la Ley de 13 de abril de 1932 y, en consecuencia, los intereses locales beneficiados habrán de contribuir al costo de las obras en la cuantía y forma establecidas en dicho artículo, los ferrocarriles:

Madrid a Burgos.
Orense a Santiago.
Córdoba a Puertollano.
Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena.

Toledo a Bargas, y
Totana a La Pinilla.

Art. 4.º Cuando circunstancias de interés nacional reclamen el paso de alguna de las obras incluidas en el artículo 3.º a la relación de las incluidas en el artículo 2.º, ello habrá de verificarse mediante propuesta de Gobierno, convertida en Ley por el voto de las Cortes.

Art. 5.º Las relaciones de los ferrocarriles que se mencionan en los artículos 2.º y 3.º podrán ser incrementadas con aquellas otras líneas que constituyan parte de planes sucesivos votados por las Cortes.

Art. 6.º Se consignarán en las leyes de Presupuestos venideras los recursos suficientes para dar a los trabajos de ferrocarriles comprendidos en los artículos 1.º y 2.º la máxima intensidad, a fin de acelerar todo lo posible su construcción.

Palacio de las Cortes, 20 de julio de 1933.—El Presidente, *Gabriel Pradal*.—El Secretario, *Juan Lozano*.

FERROCARRILES QUE HAN DE CONSTRUIRSE POR CUENTA EXCLUSIVA DEL ESTADO

Kiló- metros	Presu- puesto líquido	Gastado	Por gastar	Vía por gastar	
	Millones de pesetas	Millones de pesetas	Millones de pesetas	Millones de pesetas	
Del plan urgente:					
Zamora a Orense.....	249	198,8	56,8	142,0	24,9
Baeza a Utiel.....	363	159,4	96,8	62,6	36,3
Cuenca a Utiel.....	113	58,9	39,1	19,8	"
Soria a Castejón.....	108	36,8	23,0	13,8	"
Jerez a Almargen.....	125	46,6	43,0	4,6	12,5
Teruel a Alcañiz.....	164	57,6	39,0	18,6	"
Lérida a Alcañiz.....	31	7,5	0,7	0,8	3,1
Santiago a La Coruña.....	85	42,8	37,6	5,2	8,5
Alicante a Alcoy.....	66	32,0	32,0	"	6,6
Anteriores al plan de urgencia:					
Lérida a Saint Girons.....	85	80,5	51,9	28,6	"
Ferrol a Gijón.....	311	109,6	79,2	30,4	31,1
Huelva a Ayamonte.....	50	18,5	15,5	3,0	"
Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.	151	70,5	39,6	30,9	"
Madrid a San Martín de Valdeiglesias.	183	26,6	11,6	15,0	"
Aguilas a Cartagena.....	44	6,9	3,8	3,1	"
Totales.....	"	954,0	569,6	384,4	123,0
Cantidad necesaria para concluir estos ferrocarriles.....				507,4	
Cantidad consignada para obras en el Presupuesto vigente.....				32,5	
Resto a consignar entre los Presupuestos venideros.....				474,9	

FERROCARRILES QUE SE INCLUYEN EN EL APARTADO B) DEL ARTICULO 2.º DE LA LEY DE 13 DE ABRIL DE 1932

	Kiló- metros	Presu- puesto líquido <i>Millones de pesetas</i>	Gastado <i>Millones de pesetas</i>	Por gastar <i>Millones de pesetas</i>	Vía por gastar <i>Millones de pesetas</i>
Madrid a Burgos (1).....	203	118,7	95,3	23,4	35,0
Orense a Santiago.....	130	94,3	16,4	77,9	13,0
Córdoba a Puertollano.....	116	50,7	9,6	41,1	11,6
Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena.....	182	67,8	8,3	59,5	18,2
Toledo a Bargas.....	18	4,6	3,6	1,0	1,8
Totana a La Pinilla.....	20	7,0	2,0	5,0	2,0
Totales.....	"	343,1	135,2	207,9	81,6
					289,5

Palacio de las Cortes, 20 de julio de 1933.—El Presidente, *Gabriel Pradal*.—
El Secretario, *Juan Lozano*.

VOTO PARTICULAR DEL SR. MARIAL

Artículo 1.º Proseguirán por cuenta exclusiva del Estado las obras de los ferrocarriles Ferrol-Gijón, Lérida-Saint Giron, Huelva-Ayamonte, Val de Zafán-San Carlos de la Rápita, Madrid-San Martín de Valdeiglesias y Aguilas-Cartagena, por estar incluidos en leyes votadas en Cortes y cuya construcción comenzó antes de 1926.

Art. 2.º Quedarán incluidos en el apartado a) del artículo 2.º de la Ley de 13 de abril de 1932 y, consiguientemente, se ejecutarán también hasta su terminación por el Estado las líneas Orense-Zamora, Coruña-Santiago, Cuenca-Utiel, Alicante-Alcoy, Soria-Castejón, Madrid-Burgos, Baeza-Albacete, Teruel-Alcañiz y Jerez-Almargen, que figuraban en el plan de urgente construcción aprobado por Decreto de 5 de marzo de 1926, derogado por la Ley de 12 de enero de 1932 y anulado por la de 13 de abril siguiente.

Art. 3.º Pasarán al apartado b) del artículo 2.º de la Ley de 13 de abril de 1932, y, en consecuencia, los intereses locales beneficiados deberán contribuir al costo de las obras en la cuantía y forma establecidas en dicho artículo, los ferrocarriles Talavera-Villanueva, Lérida-Alcañiz, Toledo-Bargas, Totana-La Pinilla, Orense-Santiago, Albacete-Utiel y Córdoba-Puertollano.

Art. 4.º Se autoriza al Gobierno para arbitrar los recursos necesarios a

(1) Para completar el ferrocarril de Madrid a Burgos, hay que construir la primera sección—aún no contratada—, que tiene una longitud aproximada de 74 kilómetros, y un coste, también aproximado, de 80 millones de pesetas.

Los datos de estos cuadros están referidos a 31 de diciembre de 1932.

fin de dar a los trabajos de los ferrocarriles comprendidos en los dos grupos a que se refieren los artículos 1.º y 2.º de esta Ley la máxima intensidad, dando prioridad a aquellas líneas que permitan una más rápida explotación.

Palacio de las Cortes a 20 de julio de 1933.—*Melchor Marial*.

VOTO PARTICULAR DEL SR. ALONSO

“Se adiciona a la relación de ferrocarriles que comprende el artículo 2.º de dicho dictamen nuevamente redactado y, por tanto, queda incluido en el artículo 2.º, apartado a), de la Ley de 13 de abril de 1932, a los efectos de su construcción total por el Estado, el ferrocarril Santander-Mediterráneo.”

Palacio de las Cortes, 20 de julio de 1933.—*Bruno Alonso*.

Desarrollo de la red ferroviaria española y su comparación con las principales redes ferroviarias extranjeras. (De "El problema de los ferrocarriles españoles", 1933.)

LINEAS Y MATERIAL

Iniciada con el retraso que es notorio la construcción de los ferrocarriles españoles, respecto de los principales países europeos, aún languidece su ritmo en los primeros años, por causa de las difíciles circunstancias políticas por que atraviesa el país en los años de 1848 a 1854 y por la repercusión que ellas tienen en la situación económica.

Hacia 1855 este ritmo de construcción se acelera, iniciándose poco después el período de más intensa construcción de la historia ferroviaria de España, que es el correspondiente al decenio de 1858 a 1868. En esta última fecha, la red española mide ya 5.380 kilómetros, un tercio, aproximadamente, de su longitud actual.

Tras una aminoración de este ritmo en los años de 1868 a 1873, vuelve a normalizarse la construcción de ferrocarriles en España, que se mantiene en una medida aproximadamente constante, algo menor que la del período anterior, hasta fin del siglo XIX.

Al comenzar el siglo XX puede decirse que están construídas ya todas las líneas realmente necesarias de la red española. El escaso resultado efectivo de la legislación estimuladora de la construcción de ferrocarriles secundarios hace que, en los años que van de 1904 a 1926, aquel ritmo de construcción se reduzca muy sensiblemente.

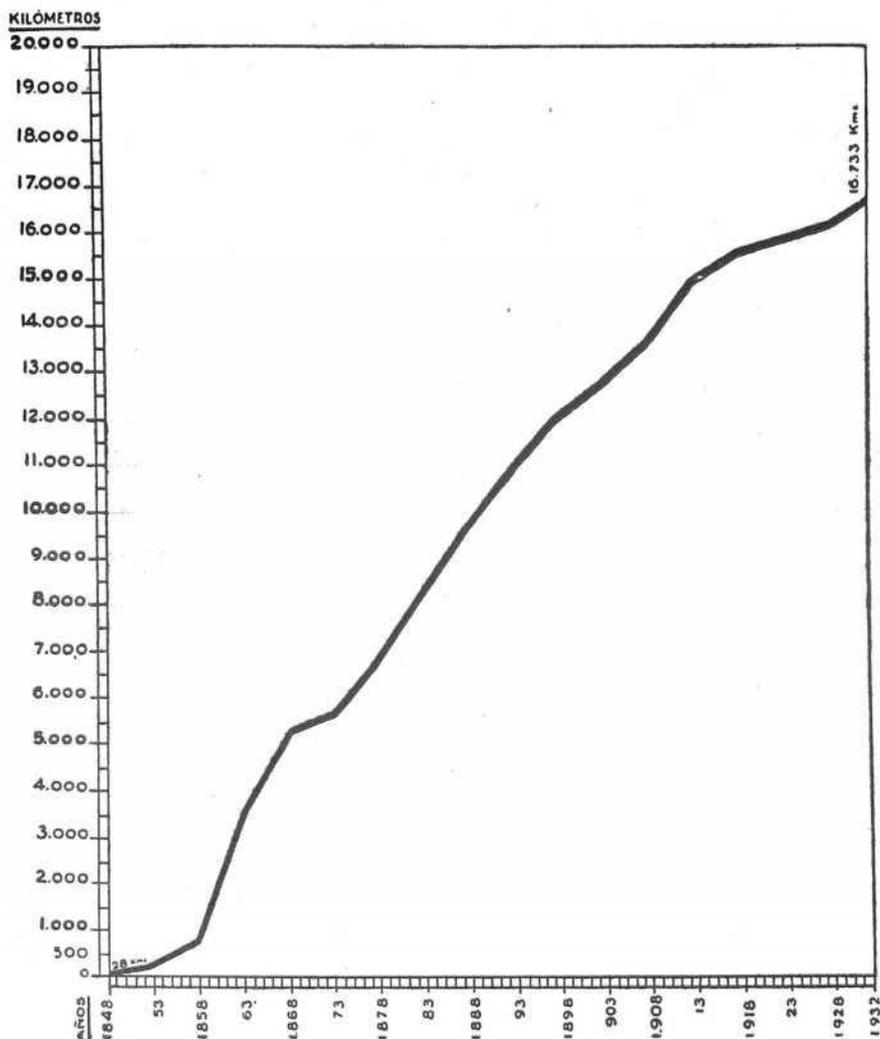
Ante el hecho de la extensión que han tomado los transportes mecánicos por carretera, aquel fracaso de la legislación sobre ferrocarriles secundarios puede calificarse sin duda como un hecho feliz para la economía española.

De 1926 a 1930 la Dictadura acomete la construcción de gran número de líneas ferroviarias, que por estar en su mayor parte aún sin ultimar no se reflejan debidamente en los datos estadísticos que van a continuación:

Desarrollo de la red ferroviaria española

AÑOS	Longitud de las líneas abiertas a la explotación cada año	Longitud de la red ferroviaria en cada año	AÑOS	Longitud de las líneas abiertas a la explotación cada año	Longitud de la red ferroviaria en cada año
	Kilómetros	Kilómetros		Kilómetros	Kilómetros
1848.....	28	28	1890.....	227	10.000
1849.....	"	28	1891.....	233	10.233
1850.....	"	28	1892.....	456	10.689
1851.....	48	76	1893.....	161	10.850
1852.....	25	101	1894.....	464	11.314
1853.....	118	219	1895.....	215	11.529
1854.....	115	334	1896.....	415	11.944
1855.....	143	477	1897.....	24	11.968
1856.....	50	527	1898.....	100	12.068
1857.....	146	673	1899.....	53	12.121
1858.....	182	855	1900.....	82	12.203
1859.....	298	1.153	1901.....	165	12.368
1860.....	765	1.918	1902.....	236	12.604
1861.....	456	2.374	1903.....	167	12.771
1862.....	359	2.833	1904.....	285	13.056
1863.....	831	3.564	1905.....	275	13.331
1864.....	503	4.067	1906.....	144	13.475
1865.....	764	4.831	1907.....	114	13.589
1866.....	320	5.151	1908.....	78	13.667
1867.....	42	5.193	1909.....	69	13.736
1868.....	187	5.380	1910.....	25	13.761
1869.....	65	5.445	1911.....	135	13.896
1870.....	27	5.472	1912.....	230	14.126
1871.....	18	5.490	1913.....	826	14.952
1872.....	28	5.518	1914.....	139	15.091
1873.....	118	5.636	1915.....	90	15.181
1874.....	231	5.867	1916.....	308	15.489
1875.....	251	6.118	1917.....	69	15.558
1876.....	181	6.299	1918.....	56	15.614
1877.....	187	6.486	1919.....	12	15.626
1878.....	222	6.708	1920.....	101	15.727
1879.....	398	7.106	1921.....	113	15.840
1880.....	372	7.478	1922.....	71	15.911
1881.....	257	7.735	1923.....	21	15.890
1882.....	109	7.844	1924.....	50	15.940
1883.....	402	8.246	1925.....	36	15.976
1884.....	436	8.682	1926.....	157	16.133
1885.....	249	8.931	1927.....	7	16.140
1886.....	288	9.219	1928.....	"	"
1887.....	200	9.419	1929.....	177	16.317
1888.....	162	9.581	1930.....	372	16.689
1889.....	192	9.773	1931.....	"	"
			1932.....	44	16.733

El desarrollo anual kilométrico de la red española destaca más acusadamente en el gráfico siguiente:



La red española medía en 1913, 14.952 kilómetros. Mide actualmente 16.733; la diferencia de 1.781 kilómetros representa un crecimiento de 11,96 por 100 en los diecinueve años transcurridos. Por año, el aumento es de 93,7 kilómetros, es decir, del 0,62 por 100.

Las cinco grandes Compañías representaban en 1913 el 63,65 por 100 de la longitud total de la red. En 1931 representaban el 65,81 por 100.

En cuanto al ancho de vía, las líneas de vía normal medían en 1913, 11.408

kilómetros, lo que representaba un 76,30 por 100 de la longitud total de la red. Las de vía estrecha, 3.544 kilómetros, es decir, 23,70 por 100 del total.

En 1931 las líneas de vía normal miden 12.060 kilómetros, 72,07 por 100 del total, y las de vía estrecha, 4.673 kilómetros, 27,93 por 100 del total.

COMPARACION CON EL EXTRANJERO

Sabido es que la red ferroviaria española tiene una longitud menor que la de los principales países europeos en proporción a sus respectivas superficies.

Esta diferencia es lógica dada nuestra menor densidad de población, nuestra menor riqueza y lo accidentado de nuestra orografía.

Las cifras correspondientes son las siguientes:

	Kilómetros en explotación	Km. lineales por 100 Km. ²
España.....	16.733	3,3
Francia.....	42.200	9,7
Alemania.....	58.660	12,6
Inglaterra.....	34.416	14,2
Italia.....	21.000	6,8
Suiza.....	6.038	14,6
Bélgica.....	11.000	36,5

Mucha mayor importancia tiene la longitud de la red ferroviaria en relación al número de habitantes, porque este dato expresa la longitud de la red ferroviaria en proporción a las necesidades que ha de servir, supuesto el mismo grado de riqueza y el mismo "standard" de vida de la población.

Los 6.038 km. de la red suiza representan 15,2 km. por 10.000 habitantes.

Los 11.000 km. de la red belga representan 14 km. por 10.000 habitantes.

Los 42.200 km. de la red francesa representan 13,3 km. por 10.000 habitantes.

Los 58.660 km. de la red alemana representan 9,3 km. por 10.000 habitantes.

Los 34.416 km. de la red inglesa representan 7,5 km. por 10.000 habitantes.

Los 16.733 km. de la red española representan 7,3 km. por 100.00 habitantes.

Los 21.000 km. de la red italiana representan 5,1 km. por 10.000 habitantes.

Pero como evidentemente la riqueza y el "standard" de vida del español medio son, por desgracia, muy distintos de los del francés o el inglés medio, sus necesidades de desplazamiento son también muy distintas, y muy distintos también su consumo individual y, con él, el transporte de productos de toda índole.

Por ello, el dato más interesante para juzgar de una manera racional, objetiva y fundada de la suficiencia o insuficiencia de una red ferroviaria en relación a las necesidades de transporte de viajeros y mercancías que ha de servir, es el de la relación entre su longitud y su tráfico.

Frente a los principales países de Europa, la red española se presenta en este aspecto en la forma siguiente:

La longitud respectiva de la red ferroviaria por 100 millones de viajeros y de toneladas kilométricas es la siguiente:

	Kilómetros
En Suiza.....	22
En Alemania.....	49
En Inglaterra.....	49
En Francia.....	55
En España.....	78
En Italia.....	79

Si se tiene en cuenta que las redes de estos dos países resultan hoy excesivas para el tráfico que por ellas circula, porque el automóvil ha venido a suplirlas en parte, se acusa mejor el hecho innegable de que la red española de ferrocarriles es, con las líneas actualmente en explotación, no suficiente, sino excesiva para las necesidades que ha de servir.

Racionalmente, no ha de desarrollarse más, mientras la economía española no experimente un amplísimo desenvolvimiento.

PUBLICACIONES DE LA ASOCIACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES POR VÍA FÉRREA

- SIN NUMERO.**—ASAMBLEA EXTRAORDINARIA.—Celebrada durante los días 9 y 10 de mayo de 1932 para tratar de los problemas actuales que afectan a los Ferrocarriles y Tranvías.—Mayo de 1932.
- NUMERO 1.**—CONFERENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES.—Decreto de convocatoria.—Discurso inaugural del señor Ministro de Obras Públicas.—Discursos pronunciados por los vocales representantes de las Compañías concesionarias de Ferrocarriles y Tranvías.—Septiembre de 1932.
- NUMERO 2.**—EL PROBLEMA DE LA COORDINACION DE LOS TRANSPORTES FERROVIARIOS Y DE LOS MECANICOS POR CARRETERA.—Aportación a los trabajos de la Conferencia Nacional de Transportes, por *D. Blas Vives*.—Septiembre de 1932.
- NUMERO 3.**—REGIMEN FISCAL DEL TRANSPORTE MECANICO POR CARRETERA.—Aportación a los trabajos de la Conferencia Nacional de Transportes, por *D. José Luis Anchústegui*.—Septiembre de 1932.
- NUMERO 4.**—NOTAS SOBRE LA REGLAMENTACION JURIDICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MECANICO POR CARRETERA.—Aportación a los trabajos de la Conferencia Nacional de Transportes, por *D. Ignacio Villalonga*.—Septiembre de 1932.
- NUMERO 5.**—MODIFICACIONES A INTRODUCIR EN LA EXPLOTACION DE LOS FERROCARRILES EN RELACION CON EL TRANSPORTE MECANICO POR CARRETERA.—Aportación a los trabajos de la Conferencia Nacional de Transportes, por *D. Juan Antonio Bravo*.—Septiembre de 1932.
- NUMERO 6.**—DICTAMEN SOBRE LA ORDENACION JURIDICA Y FISCAL DE TRANSPORTES MECANICOS POR CARRETERA Y SU COORDINACION CON LOS TRANSPORTES POR VIA FERREA.—Elevado al Gobierno de la República, por la *Conferencia Nacional de Transportes Terrestres*.—Octubre de 1932.
- NUMERO 7.**—COMISARIAS DEL ESTADO EN LOS FERROCARRILES. Intervención permanente en los ferrocarriles explotados en consorcio con el Estado. Funciones inspectoras de las Comisarías como organismos sustitutivos de las Divisiones de ferrocarriles. Enero de 1933.
- NUMERO 8.**—ACTUACION DE LA ENTIDAD A PARTIR DE 1 DE JUNIO DE 1932.—Instancias y notas sobre los problemas que afectan a los ferrocarriles y tranvías.—Se publica en pliegos encuadernables en el *Boletín* mensual de la ASOCIACIÓN.
- NUMERO 9.**—ASPECTOS DE LA POLITICA FERROVIARIA EN 1932, por *D. Blas Vives*, Administrador de la Compañía de los Ferrocarriles de M. Z. A.—Artículo publicado en el número 1 de la revista *Economía Española*, con un anexo sobre el problema ferroviario en Francia.—Febrero de 1933.
- NUMERO 10.**—EL CONGRESO DE FERROCARRILES DE EL CAIRO.—Artículo publicado en el número 2 de la revista *Economía Española*, por *D. Federico Reparas*.—Marzo de 1933.
- NUMERO 11.**—LA ELECTRIFICACION, DESDE EL PUNTO DE VISTA ECONOMICO.—Consideraciones sobre el desarrollo de la electrificación de los ferrocarriles franceses.—La tracción Diesel-eléctrica. La electrificación de la línea y la electrificación del material motor.—Primera edición. Abril de 1933.—Segunda edición. Enero de 1934.
- NUMERO 12.**—PRIMER CONGRESO MUNICIPAL DE LA CIRCULACION. Celebrado en Madrid durante los días 9 al 15 de enero de 1933.—Mayo de 1933.
- NUMERO 13.**—EL PROBLEMA FERROVIARIO FRANCES, por *D. J. Muñoz Abad*, Secretario de la A. G. T. V. F.—Artículo publicado en el número 4 de la revista *Economía Española*.—Mayo de 1933.

PUBLICACIONES DE LA ASOCIACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES POR VÍA FÉRREA

(Viene de la página anterior)

- NUMERO 14.**—EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DEL TRABAJO.—Estatutos de la Mutualidad "Ferrovias".—Disposiciones legales.—Instrucciones para el cumplimiento de la legislación.—Junio de 1933.
- NUMERO 15.**—AUTOMOTORES PARA FERROCARRILES CON MOTOR DE COMBUSTION INTERNA, por *Emilio Santiago Puertas*, Ingeniero Jefe de la Dirección de M. Z. A.—Septiembre de 1933.
- NUMERO 16.**—UNIFICACION DEL MATERIAL FERROVIARIO, por *D. Antonio Mendoza Vilar*, Jefe de la Oficina de estudios de unificación del material de los ferrocarriles españoles.—Octubre de 1933.
- NUMERO 17.**—EL PROBLEMA DEL FERROCARRIL Y DE LA CARRETERA EN FRANCIA Y EN LOS PRINCIPALES PAISES EXTRANJEROS, por *M. Marcel Peschaud*, Secretario general del Comité de Dirección de las grandes Redes francesas. Enero de 1934.
- NUMERO 18.**—LA SITUACION JURIDICA DE LOS FERROCARRILES.—Dictamen emitido por el letrado *D. Nicolás Pérez Serrano*, acerca del valor legal del régimen ferroviario establecido por el Decreto-ley de 12 de julio de 1924.—Enero de 1934.
- NUMERO 19.**—UN PLAN DE SUSTITUCION DE LAS LOCOMOTORAS ANTIGUAS O DEFICIENTES.—Informe de la Comisión nombrada por el Ministerio de Obras Públicas por Orden de 2 de septiembre de 1933.—Madrid, enero de 1934.
- NUMERO 20.**—LAS ENTIDADES ECONOMICAS Y EL PROBLEMA FERROVIARIO.—Febrero de 1934.—Madrid.
- NUMERO 21.**—EL PROBLEMA DEL CARBON EN LOS FERROCARRILES. Marzo de 1934.—Madrid.
- NUMERO 22.**—EL PROBLEMA DE LOS PASOS A NIVEL, por *Ramón Sárches-Moreno*, Director de la Revista *Ferrocarriles y Tranvías*.—Madrid, mayo de 1934.
- NUMERO 23.**—DECRETO DE CONVOCATORIA, CUESTIONARIO Y PRC PUESTAS DE LA PONENCIA SEGUNDA (SOLUCIONES URGENTES).—Junio de 1934.
- NUMERO 24.**—DEFINICION JURIDICA DE LA RELACION ENTRE EL ESTADO Y LAS COMPANIAS Y SUS CONSECUENCIAS ECONOMICAS.—Junio de 1934.
- NUMERO 25.**—REGIMEN ADMINISTRATIVO Y FISCAL DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA Y SU COORDINACION CON LOS TRANSPORTES POR FERROCARRIL.—Dictamen de la Comisión.—Madrid, junio de 1934.
- NUMERO 26.**—ESCRITO FINAL DE LA REPRESENTACION DE LAS COMPANIAS CON REFERENCIA AL CONJUNTO DE LA LABOR DESARROLLADA POR LA COMISION.—Madrid, junio de 1934.
- NUMERO 27.**—EL FERROCARRIL DE MADRID A BURGOS POR SOMOSIERRA.—Madrid, junio de 1934.

PUBLICACIONES DE LA COMISIÓN MIXTA DE LAS COMPAÑIAS DEL NORTE Y M. Z. A.

- EL PROBLEMA FERROVIARIO.—Estudios y medidas legislativas adoptadas en España para intentar su resolución.—Madrid, septiembre de 1933.
- EL PROBLEMA FERROVIARIO.—Anexos.—Madrid, septiembre de 1932.
- EL PROBLEMA DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES.—Antecedentes. Datos. Soluciones.—Madrid, mayo de 1933.
- EL PROBLEMA DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES.—Sus causas. Sus soluciones.—Madrid, mayo de 1933.
- LA ORDENACION FERROVIARIA.—Documentos parlamentarios.—Madrid marzo de 1934.