

Comisión Burgalesa de Iniciativas Ferroviarias

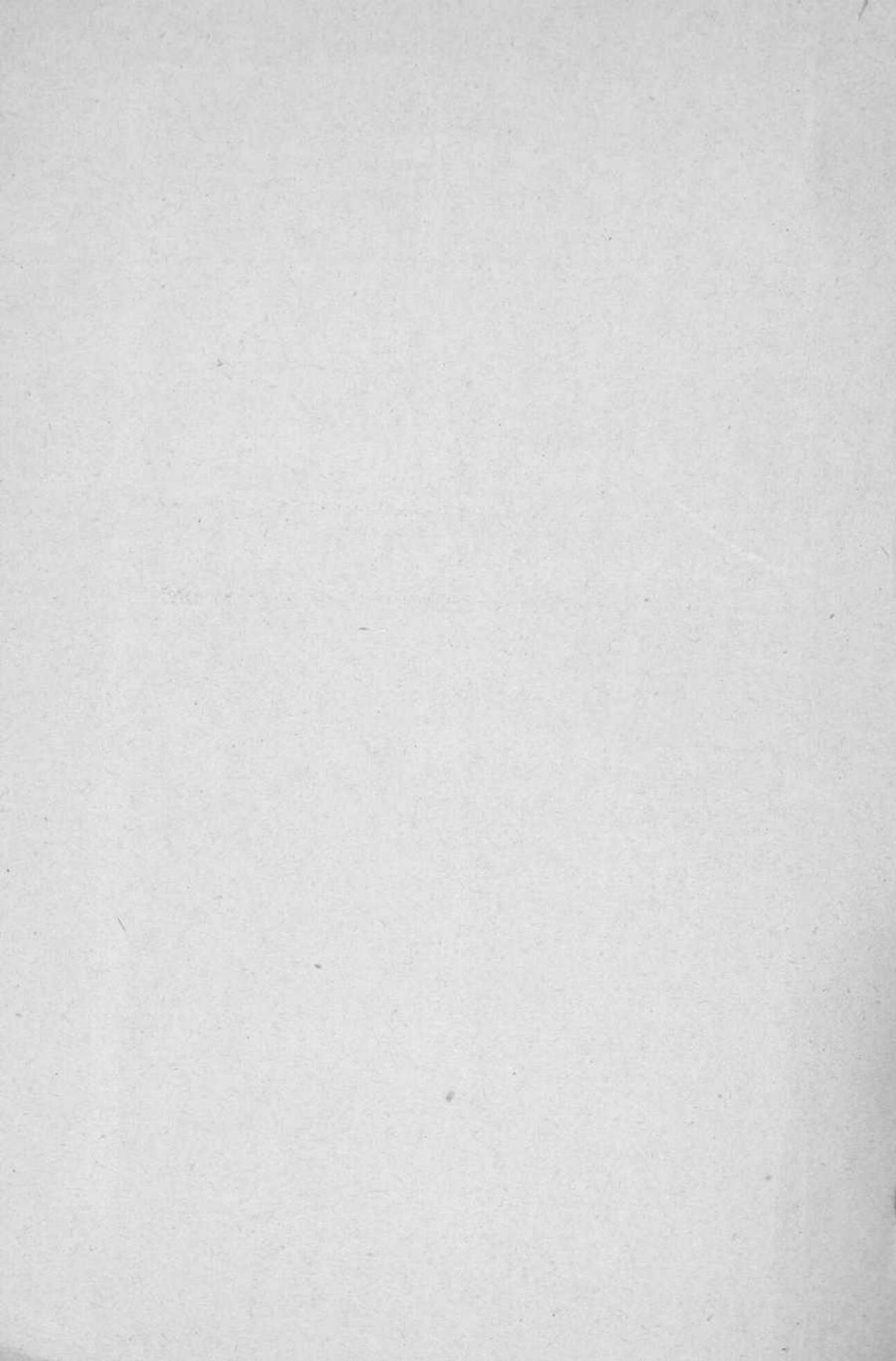
El ferrocarril Madrid-Burgos

Aspectos económicos y de rentabilidad

Conferencia pronunciada el día 29 de mayo
de 1935 en la Sociedad Económica Ma-
tritense de Amigos del País por el abogado
DON LUIS GARCIA LOZANO

Burgos 1935

G-F 3526



Preca
Doc.
A

Comisión Burgalesa de Iniciativas Ferroviarias

Produce de

El ferrocarril Madrid-Burgos

Aspectos económicos y de rentabilidad

Conferencia pronunciada el día 29 de mayo de 1935 en la Sociedad Económica Matritense de Amigos del País por el abogado DON LUIS GARCIA LOZANO

Burgos 1935



Establecimiento tipográfico de la Diputación

n: fit-i 61074
c.b: 1095578

R. 51840

PROLOGO

Invitado por la Sociedad Económica Matritense de Amigos del País el Abogado y ex-Presidente de esta Comisión D. Luis García Lozano a dar una conferencia sobre el tema de interés nacional que sirve de título a esta publicación, ocupó la tribuna de dicha entidad el día 29 de mayo, y en ella analizó, con aplauso unánime, el informe que, como Ministro de Hacienda, emitió el Sr. Zavala. Trituró, los fútiles e infundados argumentos aportados por dicho señor, con poderosas e incontrovertibles razones legales que avalan una vez más su sólido prestigio de jurisconsulto y puso de relieve cómo a veces, desde los cargos de máxima responsabilidad, en que ocupar el fiel de la balanza de la justicia debe ser la pesadilla del titular, se desconoce ésta en favor de intereses privados, con tal claridad, que seguramente constituirá la sorpresa y asombro de los españoles que cumplan el deber ciudadano de leer estas líneas, encaminadas a manifestar "coram populi" los estudiados e inconsistentes obstáculos opuestos a la realización inmediata de la construcción del ferrocarril directo Madrid-Burgos, cuya explanación, construída desde el final de la línea en 207 kilómetros, no puede cruzar la sierra de Guadalix y unirse a la penetración en Madrid de dicho ferrocarril que, en su mayor parte ejecutada, avanza desde Atocha hasta 15 kilómetros al norte de Fuencarral, faltando solo 45 kilómetros para salvar la solución de continuidad.

La divulgación de este estudio lo estima la Comisión Burgalesa de Iniciativas Ferroviarias de máximo interés, y por ello lo acoge y patrocina con cariño, recomendando su atenta lectura, en la seguridad de que, el que así lo haga, será un fervoroso

auxiliar de la causa nacional que defendemos en beneficio de España.

De acuerdo con las normas de estudio formal que desde hace 18 años viene practicando esta Comisión, a la conferencia del Sr. García Lozano acompaña como anejo el texto íntegro correspondiente al informe del ex-Ministro de Hacienda Sr. Zavala, para que de esta manera puedan apreciarse objetivamente y con toda claridad los crasos errores en que incurrió.

Burgos 1.º de junio de 1935.

Por la Comisión Burgalesa de Iniciativas Ferroviarias:

EL PRESIDENTE,

Manuel Ruera

EL INGENIERO SECRETARIO,

Eladio Martínez Mata

El ferrocarril Madrid-Burgos

Aspectos económicos y de rentabilidad

Atentamente invitado por la Sociedad Económica Matritense de Amigos del País para ocupar esta tribuna y disertar sobre el ferrocarril directo de Madrid a Burgos, he aceptado tan honrosa distinción, consciente de la modestia de mi nombre y de mis conocimientos, por estimar un deber—mayor aún en los momentos presentes, de extrema gravedad para la realización definitiva de esa importante obra nacional e internacional—prestar una aportación, aun insignificante como mía, al estudio y esclarecimiento del asunto, contra el que se han pronunciado particulares intereses de empresa, usando de toda clase de armas y prevaliéndose de todo género de influencias. Sintiendo, como siento, verdadero fervor por ese ferrocarril, consecuencia del convencimiento reflexivo de los beneficios que al país ha de producir, no podía desatender el requerimiento que se me hacía, so pena de traicionar mis propias convicciones y desertar del elemental cumplimiento de mis deberes.

Son de todos conocidos los detalles e incidencias surgidas al iniciarse y plantearse la necesidad de construir el directo Madrid-Burgos, no sólo porque han sido expuestas en el Parlamento, en la prensa, en conferencias y divulgadas en folleto publicado en 1932 por la Comisión Burgalesa de Iniciativas Ferroviarias, en ocasión en que los azares de la política me pusieron en trance de presidir, pero a pesar de ese conocimiento no creo inoportuno recordar brevísimamente algunos extremos que servirán para comprender ciertas actitudes recientes, de otro modo, realmente inexplicables.

La Ley general de ferrocarriles de 23 de noviembre de 1887, aprobatoria de los llamados de «interés general», la de Ferrocarriles complementarios de 25 diciembre de 1912 y 19 julio de 1914 y las de 23 de febrero de 1912, de Ferrocarriles secundarios y estratégicos, más alguna otra especial, integraban la legislación en la materia, un tanto confusa y prestada a interpretaciones perjudiciales a la marcha normal de una buena política ferroviaria. En evitación de tales inconvenientes

se redactó un plan por la Sección de planes y proyectos del Consejo *Superior* de Ferrocarriles que clasifica las líneas en nacionales, regionales y locales. Fué sometido a información pública (a la que acudió la Comisión Burgalesa de Iniciativas Ferroviarias). Era un plan extenso, aunque resultaba reducido comparado con la amplitud del conjunto de los primitivos; pero hubo que reducirlo todavía más para adaptarlo a las posibilidades económicas de la Nación, motivando la redacción del de *urgente construcción* (5 de marzo de 1926) que por ello puede considerarse como «una ordenación de planes anteriores superabundantes».

En este plan de ferrocarriles de urgente construcción, destacan tres grandes líneas.

La de Madrid-Burgos, que rectifica el eje ferroviario de España, acercando la costa cantábrica y la frontera francesa a Madrid, y cuya obra completa en la parte meridional el Córdoba-Puertollano.

El de Zamora a la Coruña.

Y el de Baeza-Utiel-Teruel-Lérida.

Las tres líneas estaban comprendidas en los planes anteriores, y circunscribiéndonos a la de Madrid-Burgos, tema de mi conferencia, baste recordar la ley del de Madrid a Santander (15 junio 1894), y en la general de ferrocarriles además de la existente, otra de Segovia a Madrid, y en la de complementarios, la de Segovia-Aranda-Burgos.

El cimiento jurídico del Madrid-Burgos no puede, pues, ser más sólido y firme.

Además, este ferrocarril es consecuencia de un clamor general de la opinión pública, exteriorizado en diversas asambleas, al intentarse construir el llamado de los Alduides, defendiéndose y consiguiéndose por el país, el de Madrid a Burgos, como una acertadísima variante del de la frontera francesa a Algeciras.

Bien pronto empezó a combatirse el ferrocarril. En las postrimerías del régimen monárquico, un informe debido a tres señores Ingenieros de Caminos, que se conocen en el *argot* de este asunto con el nombre de *Comisión de los Tres*, sostuvo la peregrina idea de que el ferrocarril fuese de una sola vía, consiguiendo, para llevarla a efecto, una Real orden de 24 mayo 1930 que, gracias al esfuerzo de las provincias directamente interesadas, que redactaron una razonada instancia haciendo ver los crasísimos errores del informe de «Los Tres», fué revocada el 23 de junio del mismo año. Como muestra de la parcialidad e inconsistencia del repetido informe de «Los Tres» recordaré que se daba el caso de que la construcción de la explanación para una sola vía era más cara que para dos.

Debo hacer resaltar que al defenderse en dicho informe el ferrocarril de Madrid a Burgos con una sola vía, fundados en que *tres* vías

(las dos de Valladolid y la del Directo) eran suficientes para el tráfico desde Madrid a los puertos del Cantábrico y a la frontera francesa, se venía a reconocer implícitamente: primero, que la actual línea de la Compañía del Norte, incluso con su doble vía, no bastaba para llenar las necesidades sentidas, ya que confesaban que era precisa una tercera vía más: la del Directo; y segundo, que el Madrid-Burgos, con vía única, como ellos propugnaban, era también insuficiente, so pena de clasificar a los usuarios en dos categorías, una de preferencia y privilegio, integrada por los que pudieran utilizar el ferrocarril Directo, y otra, de desventaja y postergación, constituida por los que forzosamente tendrían que emplear la doble vía de la Compañía del Norte, ya que todos sería materialmente imposible que lo hiciesen por la del Madrid a Burgos.

Otro momento de grave peligro fué cuando ya proclamada la República, desde el Ministerio de Hacienda, regentado a la sazón por D. Indalecio Prieto, se lanzó a los cuatro vientos aquello de «ni una peseta más para nuevos ferrocarriles» que, aprovechado y explotado por los intereses privados de Empresa, llegó a conseguir que desde el mismo Ministerio se propusiera la suspensión de la sección de Somosierra a Lozoya, lo que privaba al ferrocarril de su verdadero carácter nacional (e internacional) al no cruzar la cordillera Carpeto-Vetónica, dejándole reducido al rango de regional, sin valor apreciable en la organización general de la red española. La propuesta no prevaleció, porque en el Ministerio de Obras públicas (entonces de Fomento) se pusieron de manifiesto los errores que entrañaba.

La persistencia y tenacidad del señor Prieto, en orden a la paralización de las obras de los nuevos ferrocarriles, hizo que el Directo pasara por circunstancias de inminente peligro, haciendo necesarias reuniones y campañas, que culminaron en la magna asamblea celebrada aquí en Madrid el 7 de abril de 1932, por el Comité de Grandes Iniciativas de Madrid, en colaboración con otros organismos, aprobándose unas conclusiones que proclamaban la intangibilidad del ferrocarril y propugnaban un acceso o penetración a Madrid, digno del decoro y grandeza de la capital de la República.

Fortísimos habían de ser los razonamientos defensivos del directo Madrid-Burgos, cuando hasta la tenacidad y voluntad del señor Prieto hubieron de replegarse y de reconocer noblemente que procedía seguir adelante su construcción.

Con este último criterio de D. Indalecio Prieto coincidieron los Ministros de Obras Públicas que le sucedieron en este alto puesto.

Los intereses creados siguieron laborando y, aunque con protesta de algún asociado, la Asociación general de Transportes por vía férrea, en su publicación número 27 «El ferrocarril de Madrid a Bur-

gos por Somosierra», atacó como ruinoso la construcción de este ferrocarril con argumentos manidos ya expuestos y oportunamente contradichos en el Consejo Superior de ferrocarriles al examinar el estudio de conjunto.

En la Memoria que por iniciativa del ex-Director general de ferrocarriles D. Pedro Redondo redactaron las Jefaturas de estudios y construcción de ferrocarriles, figuraba este folleto acompañado de una detalladísima refutación, que recomendamos a los que deseen informarse debidamente de la cuestión.

Es lástima que los cambios políticos no hayan permitido se complete la obra del Sr. Redondo imprimiendo esta Memoria sumamente interesante y poco conocida. Sería de desear que el nuevo Director general Sr. Vélez no abandonase la idea.

Merece mención especial por su entusiasmo en pro del ferrocarril el ex-Director Sr. Redondo y D. Rafael Guerra del Río, quien en todas partes ha proclamado la procedencia y apremiante necesidad de su construcción inmediata. En consonancia con sus palabras estuvieron sus actos, producto, unos y otras, del íntimo convencimiento de que el ferrocarril servía intereses nacionales e internacionales, imposibles de desatender, y en su última etapa ministerial en el Gobierno anterior al que hoy rige los destinos del país, llevó el expediente, concluso de todos los trámites legales, a Consejo de Ministros, para que se aprobara y acordara la subasta del trozo de Colmenar al río Lozoya.

Y cuando todo hacía esperar confiadamente que el calvario sufrido iba ¡al fin! a terminar, en aquel Consejo de Ministros, el de Hacienda Sr. Zavala, solicitó aplazamiento para estudiarlo. Verdadera sorpresa causó en cuantos de cerca seguimos atentos el desenvolvimiento de este asunto, más aún, a los que sabíamos que días antes el propio Ministro de Hacienda Sr. Zavala, había afirmado por escrito que por su parte no existían dificultades, pues era cuestión de la exclusiva competencia del Ministro de Obras Públicas. Pero la sorpresa no tuvo límites cuando en uno de los Consejos siguientes, el Sr. Zavala, solicitaba y conseguía volviera el expediente al Ministerio de Obras Públicas para nuevo estudio, por ser el proyecto *antieconómico*.

Otra vez, señores, el ferrocarril en peligro, otra vez los intereses nacionales, NACIONALES, burlados, otra vez desoídos y olvidados aspectos internacionales transcendentales, otra vez la fortaleza de empresas privadas—en todos los regímenes privilegiadas—venciendo y hollando los esfuerzos desinteresados de quienes sólo buscan un mejoramiento patrio y, señores, si no se trabaja rápidamente y sin descanso, otra vez casi volver a empezar, si transcurre el 30 de junio sin resolver la cuestión, por la necesidad imperiosa de cumplir nuevamente los requisitos de la ley de Contabilidad.

Y todo ello por un criterio del Sr. Zavala, injustificado, plenamente injustificado, como voy a tratar de demostrar examinando su informe y poniendo de manifiesto su temeraria parcialidad y la carencia total de razones serias.

Y quiero previamente advertir, que cuanto, impugnando las pretensiones fundamentales del Sr. Zavala, voy a exponer, descansa en documentación oficial, que en cualquier instante podrá advenir la exactitud de mis afirmaciones, así como que mis palabras tienden a estudiar objetivamente la cuestión, ya que en la intimidad de mis propósitos no hay nada que directa o indirectamente pueda suponer, no ya un agravio, ni siquiera la más ligera molestia para persona alguna, que a todas por igual rindo mis respetos. He de decir la verdad, repito, que sobre documentos oficiales, dispuesto siempre a rectificar, si se demostrara que había incidido en algún error. Esta es la prueba, anticipada, de mi buena fe.

Es interesante además estudiar el informe del ex-Ministro de Hacienda Sr. Zabala, no sólo porque él marca una etapa en la tramitación del ferrocarril, añadiendo nuevas dificultades para su realización, siendo lo más reciente y actual que sobre el mismo puede decirse, sino porque en el decurso de mi examen irán recordándose y puntualizándose extremos importantísimos en orden a su conveniencia, rentabilidad, coste de lo efectuado y de lo por construir, penetración en Madrid, etc.

Comienza el Sr. Zavala diciendo en su informe *que no entra a hacer un estudio técnico, por ser ajeno a su misión*, pero «que no puede pasar sin hacer ciertas observaciones respecto de las cargas que haya de soportar la Hacienda, por la ejecución del proyecto (o sea sobre el coste y VALOR del ferrocarril) y la necesidad del cumplimiento de ciertos requisitos legales en la subasta». He aquí la primera contradicción, o si se quiere anomalía, si no se examina el aspecto técnico del ferrocarril ¿cómo va a precisar su valor económico? El ferrocarril es una industria, y como tal ha de tratarse. ¿Podría el señor Zavala precisar el aspecto económico de cualquier industria, si no conoce el sistema de fabricación y el coste de la producción? Lo mismo ocurre con el ferrocarril. Aquí se produce la mercancía-transporte, y si el Sr. Zavala ignora su coste y el número de unidades producidas ¿cómo va a juzgar de la conveniencia del ferrocarril? Al Ministro de Hacienda no le interesan como tal, más que dos cosas, saber primero si el expediente de crédito se ha hecho con arreglo a las disposiciones vigentes; segundo, si hay partida en el presupuesto para ello. Ambas cosas están cumplidas, pero no hagamos manifestaciones anticipadas y examinemos el informe del ex-Ministro Sr. Zavala.

Dice en el apartado 1.º, que la ley de 13 de abril de 1932, declaró



nulo el plan de ferrocarriles de urgente construcción aprobado por Real orden de 5 de marzo de 1926, en el cual estaba comprendido el Madrid-Burgos y—continúa—que en el artículo 2.º de aquella ley se ordenó que los Ministros de Obras Públicas y Agricultura, Industria y Comercio presentaran a la aprobación de las Cortes una ponencia del plan de ferrocarriles que pueda considerarse de utilidad para la economía nacional con arreglo a dos apartados: el A, comprendería los ferrocarriles que habrían de ser construídos directamente por el Estado, y el B, los ferrocarriles que por no estar compensado su coste por los solos intereses generales, se limita la parte costeada por el Estado y no se permite que éste acometa la obra sin que los intereses locales aporten los recursos necesarios para completar los del Estado. Agregando el Sr. Zavala que, en cumplimiento de ese artículo 2.º, se presentó el proyecto de ley de 23 de junio de 1932, que contiene la ponencia de los dos Ministros antes mencionados, y en él se clasifica el Madrid-Burgos en el apartado B, es decir, en el grupo de ferrocarriles que no pueden construirse por el Estado sin la aportación de los intereses locales y—termina—que en el expediente no aparece que se haya dado cumplimiento a la ley de 13 de abril de 1932, ni mucho menos que los intereses locales beneficiados por el proyecto hayan entregado, ni ofrecido, sus aportaciones.

El argumento, pues, del Sr. Zavala es, en síntesis, el siguiente: Como el ferrocarril Madrid-Burgos es de los incluídos en la Real orden de 5 de marzo de 1926 y éste ha sido anulado por la ley de 13 de abril de 1932, no debe construirse el ferrocarril Pero además, como se incluyó en el apartado B de esa ley, según el proyecto de 23 de junio de 1932 y no consta que los «intereses locales beneficiados hayan entregado. NI OFRECIDO, sus aportaciones», tampoco puede legalmente construirse

Es verdad que la ley de 13 de abril de 1932 anuló el plan de ferrocarriles de urgente construcción, aprobado por REAL DECRETO-LEY de 5 de marzo de 1926, pero también es verdad que lo hizo sin perjuicio de la firmeza de las situaciones jurídicas creadas a su amparo, porque antecedente de la ley de 13 de abril de 1932 es el Decreto de 3 de julio de 1931, en cuyo artículo 1.º se dice: «se deroga el Real decreto-ley de 5 de marzo de 1926..... sin perjuicio de la firmeza de las situaciones jurídicas creadas a su amparo». cuyo sentido y criterio sigue la ley de 13 de abril de 1932, como puede verse con la simple lectura de su artículo 3.º que dice textualmente: «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 cré-

ditos excedan de 20 millones de pesetas.» O sea, que a pesar de la anulación impuesta en la ley de 13 de abril de 1932, ella misma, en su artículo 3.º, ordena la consignación de crédito para continuar las obras de los ferrocarriles en construcción (y por tanto del Directo) durante el plazo de tres meses, en cuyo tiempo habrá de fijarse el plan definitivo. Ello presupone no sólo el reconocimiento en la misma ley del respeto a las situaciones jurídicas creadas al amparo del Real decreto-ley de 5 de marzo de 1926, sino además el de la necesidad de continuar las obras de los ferrocarriles en construcción, por un plazo de tres meses, dentro del que debiera fijarse el plan definitivo, y como resulta que tal plan definitivo no se ha fijado, es evidente que habrá que seguir consignando en los presupuestos las cantidades necesarias para continuar con un ritmo normal las obras de los ferrocarriles en construcción

No es esta una interpretación apasionada, sino que descansa en la que todos los Gobiernos que se han sucedido desde el año 1932 han dado al problema, ya que desde 1.º de abril de ese año se han gastado por el Estado en obras de ferrocarriles del plan de urgente construcción de 5 de marzo de 1926, ciento noventa y un millones de pesetas.

Pero el Sr. Zavala razona en su argumentación con un PROYECTO de ley de 23 de junio de 1932, lo que, con todos los respetos, es poco serio, porque aparte de que es un PROYECTO y como tal no tiene ninguna fuerza de obligar, fué retirado y substituído por otro, pendiente de discusión de las Cortes, en el que precisamente el ferrocarril directo de Madrid a Burgos se incluyó en el apartado A de la ley de 13 de abril de 1932, esto es, entre los ferrocarriles que, por ser de interés nacional, habrían de ser construídos directamente por el Estado.

Y razonando el Sr. Zavala sobre ese *proyecto* de 23 de junio de 1932, y respecto de que el Madrid-Burgos se incluía en el apartado B entre los ferrocarriles que habrían de ser costeados por el Estado con aportación de los intereses locales, afirma que «en el expediente no aparece que los intereses locales beneficiados hayan entregado NI OFRECIDO sus aportaciones», lo que implica una gran ignorancia de la realidad, ya que la Excma. Diputación de Burgos tiene ofrecidos los terrenos necesarios para el ferrocarril.

En el extremo 2.º del informe del ex-Ministro Sr. Zavala se dice: «Al parecer se trata de un nuevo proyecto, aunque en el fondo sea el mismo que el primitivo Madrid-Burgos, con alguna reforma de trazado. Aparece aprobado por Orden Ministerial de 19 de enero de 1935. No consta que haya sido sometido al preceptivo informe del Consejo de Ferrocarriles.»

Creo que en un informe de la transcendencia y responsabilidad que supone el que estoy comentando, deben hacerse consideraciones firmes y no manifestaciones en tono dudoso o incierto. O es un nuevo pro-

yecto o es el primitivo, pero no «al parecer», «aunque en el fondo». El proyecto es realmente el primitivo, pero la 2.^a Jefatura de Estudios y Construcciones propuso en él una variante que tiene la ventaja de economizar 9 kilómetros, cuya variante es la aprobada en enero de 1935.

En cuanto a que no conste «que haya sido sometido al preceptivo informe del Consejo de Ferrocarriles», debemos aclarar que el Consejo de Ferrocarriles sí ha informado y, además, lo ha hecho favorablemente; al que no se ha oído ha sido al llamado Consejo SUPERIOR de Ferrocarriles, organismo cuya misión puramente administrativa está relacionada con los capitales aportados por el Estado a las Compañías para mejorar el establecimiento de los ferrocarriles, pero que nada tiene que ver con los ferrocarriles de nueva construcción que se construyen en absoluto por el Estado y que, consiguientemente, no tenía por qué informar respecto de la variante de la sección de Colmenar al río Lozoya

En el tercer extremo del informe del Sr. Zavala se habla de «falta de proporcionalidad en la distribución del gasto que determina el dictamen desfavorable del Consejo de Estado», y juzgo que no estará de más indicar que la opinión del Consejo de Estado descansa en una interpretación, a mi juicio extensiva, de la ley de 19 de marzo de 1912 (*Gaceta* del 20. página 797). cuya ley, referida exclusivamente a la concesión de un crédito extraordinario para carreteras y puertos, no debiera haber sido aplicada a ferrocarriles, entre otros motivos, porque cuando se dicta en el año 1912, el Estado no construía directamente ferrocarriles. Reconocemos, sin embargo, que los artículos 3 al 6 de repetida ley, por su redacción, se prestan a aquella interpretación amplia y a intentar su aplicación como de carácter general, más aún después de lo establecido por la Real orden de 21 de abril de 1915. Pero insisto en mi creencia de que su interpretación, en sentido estricto, sólomente autoriza que se aplique a la concreta concesión del crédito extraordinario para las obras de carreteras y puertos que se puntualizan en sus artículos 1.º y 2.º, en modo alguno a ferrocarriles, como el Directo, construídos por el Estado, hecho éste ni mencionado ni previsto en la ley de 1912, ni en la Real orden de 1915, porque—repito—que en esas fechas el Estado no construía ferrocarriles, siendo además digno de hacer notar que los artículos 3.º y 4.º imponen al Gobierno la iniciativa de determinadas obligaciones, no cumplidas, en relación con los ferrocarriles, ya que no se han tenido en cuenta en los proyectos de ley orgánica, la de ordenación de créditos que debe reemplazar a la anulada del plan de urgente construcción, ni en las consignaciones anuales presupuestarias, cumplimiento que ha de preceder al que exija el de extender estas disposiciones a otra clase de obras públicas no previstas en la ley de 19 de marzo de 1912, tanto más, cuanto que al

desenvolverse los preceptos de la Ley de lo concreto a lo genérico, su aplicación «in extenso» debe tener igual carácter.

Creo también que el informe desfavorable del Consejo de Estado no puede obstaculizar la continuación de las obras del ferrocarril de Madrid a Burgos, pues son muchas las obras públicas que tienen el mismo dictamen desfavorable del Consejo de Estado y, sin embargo, por nadie se ha puesto reparo a que su construcción siga adelante.

El Sr. Zavala manifiesta que «no se sabe si la anualidad de once millones de pesetas rebasa las cantidades de la dotación presupuestaria». Nos llevaría muy lejos el estudio de la anticuada, aunque vigente ley de Contabilidad, y por ello he de limitarme a indicar que es menor que la media gastada en los años transcurridos: 16 millones; con penetración en Madrid, 19 millones.

Se contienen en el apartado 3.º del trabajo del Sr. Zavala que estoy estudiando, algunas afirmaciones cuya gratuidad se evidencia con sólo enunciarlas. Por ejemplo, da a entender que las obras de ferrocarriles no sirven para aliviar el paro obrero; con recordar la naturaleza de esas obras, de movimiento de tierras, de fábrica, de vía, etc., se demostrará cómo en ellas han de encontrar forzosamente colocación multitud de obreros, las fábricas siderúrgicas, metalúrgicas, cementeras, etc., reduciéndose el pavoroso problema del paro.

Que «todos los ferrocarriles en España y en el extranjero se explotan con pérdidas». Esto no es verdad, y concretándonos a España —aunque me sería sencillo citar estadísticas del extranjero—básteme recordar, porque enseguida he de volver sobre ellos, los ferrocarriles Central de Aragón y Santander-Mediterráneo. Además no ha de olvidarse que la técnica en lo referente al material en los ferrocarriles ha avanzado con muchísima más rapidez que la empleada por las Compañías en amortizar y substituir el que emplean, colocándolas en condiciones de explotación de inferioridad y desventaja en relación con otros medios de transporte, que probablemente serían vencidos si, desechando el material actualmente utilizado, se substituyese por el nuevo.

Que «la construcción de nuevos ferrocarriles es ruinoso para el Estado»; que «el directo de Madrid a Burgos, en el supuesto de que llegara a ser rentable, lo sería a costa de la línea de la Compañía del Norte, consorciada con el Estado»; que «las obras públicas que el Estado acometa para resolver o aliviar el paro han de ser reproductivas y beneficiosas para la riqueza nacional, no destructoras de riqueza ya creada».

Estas afirmaciones me fuerzan a contradecirlas hablando de la rentabilidad del directo Madrid-Burgos: Entre los estudios hechos sobre este aspecto del ferrocarril directo, merecen ser destacados el de la 2.ª Jefatura de Estudios y Construcciones, que cifra el tráfico por

kilómetro en 105.000 pesetas ⁽¹⁾; el de la Comisión Burgalesa de Iniciativas Ferroviarias, 100.000 pesetas kilómetro, algo inferior al anterior, y el de la Comisión de Obras Públicas del Congreso, que obtiene un tráfico (por defecto) dividiendo el ingreso total de la línea Madrid-Irún y ramales por el número de kilómetros de esta línea, 909, sumados a los 269 del Madrid-Burgos y aplicando los datos de la Memoria de la Compañía del Norte de 1933, resultan 96.700 pesetas kilómetro.

Destaco estos tres estudios, porque el de la 2.^a Jefatura y el de la Comisión de Obras Públicas del Congreso, son incriticables desde el punto de vista de su imparcialidad, dados los organismos dictaminadores. Y el de la Comisión Burgalesa de Iniciativas Ferroviarias—que el Sr. Zavala da a entender que puede obrar con prejuicio a favor del Directo—para evidenciar su absoluta seriedad, al coincidir con la 2.^a Jefatura de Estudios y Construcciones.

La rentabilidad del ferrocarril resultará esencialmente: 1.^o, de la utilidad en su explotación, y 2.^o, del interés que se obtenga al capital de establecimiento.

En cuanto a la utilidad en la explotación del Directo, es evidente y bastará para convencerse con hacer un ligero estudio comparativo con la de los ferrocarriles Central de Aragón, administrado y dirigido por la Compañía del Norte, y con el Santander-Mediterráneo.

El Central de Aragón, con un coeficiente de explotación de 73 por 100 y unos productos de 38.000 pesetas por kilómetro, obtiene una utilidad de 10.260 pesetas en números redondos.

Pues si eso ocurre con el Central de Aragón ¿cómo ha de negarse la rentabilidad positiva al directo Madrid-Burgos, con mejor recorrido, mayor ingreso, etc.?

El Santander-Mediterráneo, a pesar de su anormal situación terminando en Cid, materialmente taponado sin conseguir llegar al puerto de Santander, boicoteado por otras empresas ferroviarias, tiene unos ingresos brutos que no llegan a 10.000 pesetas por kilómetro y logra nivelar gastos e ingresos, siendo su coeficiente *legal* de explotación un 80 por 100 (le llamo *legal*, a virtud de la fórmula convenida por el Estado en el concierto que con él tiene y cuyo cumplimiento por parte del Santander-Mediterráneo, garantiza éste, con una fianza de 17 millones de pesetas). ⁽²⁾

Pues bien, si a la Compañía Santander-Mediterráneo se le encargase la explotación del ferrocarril directo Madrid a Burgos, regulando los gastos con igual fórmula de explotación, lo que podría hacer con notoria ventaja sobre su línea, teniendo en cuenta las mejores carac-

(1) El tráfico local lo computa evaluando una población de 150.000 habitantes en zona inmediata y 70.000 en otra más alejada. Prescinde de las poblaciones de Madrid y Burgos, tomando 5 viajeros y 1,5 por habitante (form.^a de Campoglio). Para tráfico de tránsito, el 40 por 100 del Norte.

(2) La fórmula es: 1.500 más 0'65 I, igual gastos totales, en la que I representa ingresos por kilómetro.

terísticas de ésta, y el tráfico de 100.000 pesetas kilómetro, se obtendría un coeficiente de explotación legal de 66 por 100 y una utilidad líquida de 33.000 pesetas kilómetro.

Pero el Sr. Zavala, al preveer la rentabilidad del Madrid-Burgos, indica que ello será a costa de la línea de la Compañía del Norte Madrid-Valladolid-Burgos, a la que, por cierto, califica de «consorciada» con el Estado.

Es verdad que esa línea de la Compañía del Norte perderá tráfico, porque es natural que los usuarios, en cuyo beneficio debe laborar principalmente el Estado, al encontrar 100 kilómetros de economía en el recorrido, preferirán el directo Madrid-Burgos, sin que ello suponga colocar en situación de ruina a la Compañía del Norte, no sólo porque ésta se ocupará de tráficos complementarios que hoy tiene descuidados, sino que explotando inteligentemente, como por ejemplo lo hace con el Central de Aragón, las utilidades que habría de obtener no son nada despreciables. Con efecto, la línea de Madrid-Irún por Avila y Segovia y ramales (Villalba al Verrocal, Quintanilla-Barruelo, etc.) tiene un ingreso por kilómetro de 123.777'79 pesetas y un gasto por kilómetro de 86.720'29 pesetas, con una utilidad por kilómetro de 37.057'50 pesetas. Por mucho tráfico que perdiese con la explotación del Directo le quedarían, según el cálculo de la Comisión de Obras Públicas del Congreso a que antes me he referido, 96.700 pesetas por kilómetro (en números redondos) y en esta situación ¿puede decirse que se coloque en trance de ruina a la Compañía del Norte en la explotación de la línea mencionada?

No puedo pasar sin comentario el que el Sr. Zavala llame a la Compañía del Norte «consorciada» con el Estado, pues desde hace varios años pretende dicha Empresa conseguir tal calificativo, que por su transcendental importancia a efectos jurídico-económicos, vienen acertadamente negando los señores Abogados del Estado asesores en el Ministerio de Obras Públicas, y me parece que es la primera vez, que en un documento oficial, se emplea esa palabra de «consorciada» y precisamente por un Ministro de Hacienda que, además de competente juríconsulto, es Abogado del Estado.

Respecto al interés que se obtenga al capital de establecimiento y refiriéndome al ferrocarril propiamente dicho, dejando aparte la penetración en Madrid, resulta:

| | |
|--|---|
| La longitud del directo de Burgos a Fuencarral es de 269 kilómetros. | |
| El coste total. | 244.312.051 pesetas (sin material móvil). |
| Coste por kilómetro. | 908.223 pesetas (id.) ⁽¹⁾ |
| (Coste del material móvil por kilómetro, 186.000 pesetas). | |

(1) Inferior al Zamora-Coruña, aun incluida en el Directo la colocación inmediata de las dos vías.

Supone una utilidad por kilómetro de 33.000 pesetas, que equivale al 3'53 por 100 de las 908.233 pesetas del coste por kilómetro. (Y con material móvil al 3'01 por 100).

Es posible que se estime este interés—considerado aisladamente y sin tener en cuenta otros beneficios de que luego he de ocuparme—poco halagüeño, pero suponiendo, por un momento, que prosperara la idea del abandono de las obras efectuadas, deben entonces compulsarse los siguientes datos:

Quedan por gastar 129.795.496 pesetas.

El coste por kilómetro de lo que falta es 482.511 pesetas.

La utilidad por kilómetro, 33.000 pesetas. (Números redondos).

Esa utilidad supone un interés del 6'85 por 100 al capital que falta por gastar (con material móvil aproximadamente un 5 por 100).

Es preciso salir de la situación de constante duda en que se encuentra la tramitación relativa a la construcción del directo Madrid-Burgos y que se señale una norma fija o se adopte una definitiva resolución. Si el Estado va a continuar las obras, que lo haga sin zozobras ni vacilaciones, y si se decide a abandonarlas, que lo diga de modo terminante y claro, para que el capital privado pueda cumplir los fines nacionales e internacionales que el ferrocarril ha de llenar. Es preciso una solución, la que fuere, todo menos seguir sin orientación y sin rumbo determinado, con incuestionable quebranto económico y moral del propio Estado.

Pero hay también que tener en cuenta otros beneficios, que suelen clasificarse, por quienes a estos estudios se dedican, en directos e indirectos. Entre los primeros, figuran por ejemplo (siguiendo las cifras de la Compañía del Norte):

A. Impuestos satisfechos por la Entidad ferroviaria:

La Compañía del Norte en 1933 ha pagado por este concepto, 12.971.872 pesetas.

B. Impuesto de transportes:

La Compañía del Norte ha recaudado para el Tesoro en 1933, 32.324.581 pesetas.

C. Economías realizadas por el Estado.—Servicio de Correos, transportes militares, de penados, etc.:

La Compañía del Norte calculó para el año 1933, 9.552.842 pesetas.

El total de los productos A, B y C dividido por el número de kilómetros de la red del Norte, da por kilómetro 14.300 pesetas, ingreso que tendría asimismo el Estado en el Madrid-Burgos. Esta cifra representa el interés del capital de lo construído, en la hipótesis supuesta precedentemente de que se abandonase y se otorgase como subvención a la iniciativa privada.

D. Ventajas de tipo social:

Asentamiento de un término medio de agentes ferroviarios, necesarios para la explotación, que no bajarían de 10 por kilómetro, que equivale a 2.690 familias, que se redimirían del paro obrero.

E. Rendimiento a los usuarios:

100 kilómetros menos de recorrido, supone un ahorro aproximado para los usuarios de una tercera parte.

Absorción de tráfico por carretera, con ventaja para los usuarios, pues a igualdad de recorrido en distancias largas es más barato el ferrocarril. El ferrocarril de Madrid a Irún no puede aspirar a ello, por ser su recorrido de 132 kilómetros más que la carretera de Madrid a Irún.

Disminución de recorridos por carretera de los centros de producción al ferrocarril, pues la línea del Directo cruza dos mallas de la actual red, una de las cuales tiene 8.377 kilómetros cuadrados y la otra 16.092.

Respecto de los beneficios indirectos se calculan, según los procedimientos de Dupuit, por M. Varroy, Ingeniero y Ministro de Trabajos Públicos de Francia, recordado por D. Alberto Machimbarrena en su folleto «Utilidad de los ferrocarriles», en el doble de la recaudación bruta. Proporción que eleva al triple Freycinet.

El Sr. Machimbarrena, estudiando la cuestión en su aplicación a nuestro país, calcula esos beneficios indirectos en el doble, que supondrían, por tanto, en el Madrid a Burgos, 200.000 pesetas por kilómetro.

He de ser forzosamente breve, pues cada uno de los puntos mencionados da materia sobrada para una conferencia, y por tanto me limito realmente a una simple enunciación de los mismos.

En el 4.º extremo del informe del ex-Ministro Sr. Zavala, se consigna que «en el expediente no se dice el gasto hecho hasta ahora». Ello es natural, ya que se trata de un expediente de crédito, donde se habla de *las obras a subastar*, pero no de las ya realizadas, como acaece en todos los de esa clase. Sin embargo reconoce que también ese detalle consta en el expediente, aunque en «nota anónima», olvidando que el expediente llega al Ministerio de Hacienda, procedente del de Obras Públicas, regentado a la sazón por D. Rafael Guerra del Río, y ya en la «nota anónima» consta que lo gastado son 114 millones de pesetas, y si se cuenta la penetración en Madrid, 136 millones de pesetas.

Y llega por fin a sentar como conclusiones: 1.ª, «que antes de subastar las obras de Colmenar al Lozoya, a que el expediente se refiere, debe el Gobierno discutir su política ferroviaria, por lo menos en lo que atañe a construcción de nuevos ferrocarriles, con un sentido

nacional y no localista.» Es decir, paralizar, suspender la construcción del Directo, hasta que se discuta y fije una política ferroviaria, sin determinación de tiempo y sin dar importancia a lo que tal paralización implica, y hablando de «nuevos ferrocarriles con un sentido nacional y no localista», al tratar concretamente del Directo de Madrid a Burgos, que nadie ecuánimemente puede llamar de interés local, sin desconocer la realidad y finalidad del ferrocarril.

Y 2.^a, «que en todo caso, aunque siguiera el proyecto adelante, habría que suplir las deficiencias de tramitación de que adolece». Deficiencias que no existen, y que por lo visto sólo se achacan al ferrocarril Directo, pues en iguales condiciones se han hecho multitud de obras, recordando ahora la estación de Zamora (7 millones de pesetas), el viaducto del Esla (3 millones de pesetas), las adicionales de las obras ejecutadas (14 millones de pesetas), que constituyen claramente nuevas situaciones jurídicas, habiendo además gastado desde 1.^o de abril de 1932 en obras de ferrocarriles del plan de urgente construcción (situaciones jurídicas creadas con anterioridad), 191 millones de pesetas.⁽¹⁾

No se explica, ciertamente, este informe del señor ex-Ministro de Hacienda que reputo de infundado y que produce profunda tristeza a cuantos, como yo, sientan íntimamente las inquietudes actuales de España, pensando en los problemas patrios, sin apetencias ni miras personales. Yo expreso mi deseo, como español, de que los hombres que por sus indudables merecimientos llegan a ocupar puestos de responsabilidad en las altas esferas de la gobernación del país, se encuentren en condiciones de idoneidad e independencia para poder resolver aquéllos con la vista puesta exclusivamente en los intereses nacionales.

No quiero terminar sin dedicar unos minutos a la penetración en Madrid del ferrocarril Directo:

Desde hace mucho tiempo el pueblo madrileño tiene dos aspiraciones interesantes, una la comunicación rápida y barata con la Sierra, y otra el metropolitano Atocha-Chamartín. En estudios recientes se ha demostrado que ni una ni otra pueden llenarse con obras independientes, es decir, que ni puede construirse el ferrocarril a la Sierra con este exclusivo objeto, ni el enlace subterráneo de Atocha a Chamartín, porque no existe densidad de población suficiente ni en la Sierra ⁽²⁾ ni en la zona de Chamartín a Atocha, donde no llega a 25.000 habitantes por kilómetro que la experiencia considera como un mínimo. Pues bien, el ferrocarril Directo penetra en Madrid subterrá-

(1) Con posterioridad a mi conferencia y en la *Gaceta* de 31 de mayo, página 835, se subastan por el Gobierno actual las obras de acceso a la estación de Murcia-Zaraiche desde la población, con las mismas «deficiencias» que las señaladas y creando una nueva situación jurídica.

(2) Ver trabajo del Ingeniero D. José de Aguinaga, titulado: «Los grandes problemas de la Villa y Corte.—La sierra de Guadarrama, Parque de Madrid».

neamente, mediante una estación lineal de tipo moderno y como corresponde al rango de la capital de la República, y a la vez se realizan aquellas dos aspiraciones. El competente Ingeniero Sr. Hernández Bayarri, Jefe que fué de la 2.^a Jefatura de Obras y Construcciones (actualmente Consejero del M. Z. A.) en el primer cálculo de conjunto del Madrid a Burgos, presupuestó 40 millones de pesetas para una estación no subterránea. Ahora se calculan para la lineal, de que acabo de hablar, 73 millones de pesetas, o sea que con un exceso de 33 millones sobre la cifra del Sr. Hernández Bayarri, se consigue el ferrocarril a la Sierra y el Metropolitano de Atocha-Chamartín.

A todos interesa la definitiva construcción y terminación del directo Madrid-Burgos, pero especialmente a los madrileños, por eso yo, al hablar aquí en Madrid, me atrevo a solicitar de quienes ostentan representaciones oficiales, Cámara de Comercio, Entidades, etc., que se unan en un supremo esfuerzo común y hagan llegar a los Altos Poderes la necesidad de que tengan realización inmediata sus aspiraciones, en petición urgente, porque si transcurre el próximo mes de junio sin haberse subastado las obras de la última sección de Colmenar al Lozoya, habrá el ferrocarril sufrido un duro quebranto, un enorme retraso, porque se tendrán que cumplir nuevamente los trámites y exigencias de la ley de Contabilidad en expedienteo laborioso; petición respetuosa, pero viril, apoyada en la razón y en la justicia que son los asientos firmes del Directo, consiguiendo su efectividad e impidiendo que puedan triunfar torpes maniobras de empresa privada, en oposición a intereses nacionales que todos, como ciudadanos, estamos obligados a servir.

He dicho.

ANEJO

Texto íntegro del informe al Consejo de Ministros emitido por el Sr. Zavala

El Ministro de Hacienda ha estudiado el expediente, que quedó sobre la Mesa, de subasta del trozo 3.º, subsección 1.ª y subsección 2.ª de la sección 1.ª del ferrocarril Madrid-Burgos, según proyecto aprobado en 19 de enero de 1935, con un presupuesto de contrata de 56.889.645'79 pesetas.

No ha de entrar a examinar aspectos técnicos del problema, que son ajenos a su competencia; pero debe sí formular algunas observaciones, inspiradas unas en la preocupación de las cargas que haya de soportar la Hacienda por la ejecución del proyecto, y motivadas otras por el deseo de que la subasta—si llegara a acordarse—fuera precedida del cumplimiento de los requisitos legales exigibles:

1.ª La ley de 13 de abril de 1932 declaró nulo el plan de ferrocarriles de urgente construcción, aprobado por Real decreto de 5 de marzo de 1926, en el cual estaba comprendido el Madrid-Burgos. El artículo 2.º de aquella Ley de la República ordenó que los Ministros de Obras públicas y Agricultura, Industria y Comercio, presentaran a la aprobación de las Cortes una Ponencia del plan de ferrocarriles que pueda considerarse de utilidad para la economía nacional, con arreglo a dos apartados. El apartado a) comprendería los ferrocarriles que habrían de ser construídos directamente por el Estado, y el b) comprendería los ferrocarriles que, por no estar compensado su coste por los solos intereses generales, se limita la parte costeada por el Estado y no se permite que éste acometa la obra sin que los intereses locales aporten los recursos necesarios para complementar los del Estado.

En cumplimiento del artículo 2.º de esta ley se presentó el proyecto de ley de 23 de junio de 1932, que contiene la ponencia de los dos Ministerios antes mencionados, en el que se clasifica el ferrocarril Madrid-Burgos en el apartado b) del artículo 2.º de la ley de 13 de abril de 1932; es decir, en el grupo de ferrocarriles que no pueden construirse por el Estado sin la aportación de los intereses locales.

En el expediente no aparece que se haya dado cumplimiento a la ley de 13 de abril de 1932, ni mucho menos que los intereses locales beneficiados por el proyecto hayan entregado—ni ofrecido—sus aportaciones.

2.ª Al parecer se trata de un nuevo proyecto, aunque en el fondo sea el mismo que el primitivo Madrid-Burgos, con alguna reforma de trazado. Aparece aprobado por Orden Ministerial de 19 de enero de 1935. No consta que haya sido sometido al preceptivo informe del Consejo de ferrocarriles.

3.ª No sólo existe la falta de proporcionalidad en la distribución del gasto que determina el informe desfavorable del Consejo de Estado y las observaciones de la Intervención general y Ministerio de Hacienda. Falta también la certificación de las cantidades comprometidas para ferrocarriles en construcción para años sucesivos, con lo que no se sabe si las sumas de 11.000.000 anuales que se dedican a

esta contrata rebasan o no las cantidades excedentes de la presunta dotación presupuestaria. Aparte de esto, el Ministerio de Hacienda tiene la decisión de proponer al Consejo de Sres. Ministros, al elaborar los Presupuestos, una importante reducción en el crédito consignado en los pasados para nuevos ferrocarriles. Se hace cargo del problema de paro que le merece una preocupación preferente, pero no cree que las obras públicas que pueden acometerse con el intento de aliviarle artificialmente, deban de ser ferrocarriles, cuando la realidad nos muestra que todos los ferrocarriles—en España y fuera de España—se explotan en pérdida, aun los que tienen creada una gran intensidad de tráfico conseguida a través de largos años de explotación. La construcción de nuevos ferrocarriles es ruinoso para el Estado, no sólo por el coste de construcción, sino lo que es más grave, por el déficit de su explotación futura. Y aun en el caso más favorable, como el de Madrid-Burgos, la rentabilidad de la línea—si llega a ser rentable—sería a costa de la desviación de tráfico de la línea Norte en el ramal semiparalelo Madrid-Valladolid-Burgos. Es decir, que el directo Madrid-Burgos no resolverá ningún problema fundamentalmente de tráfico y comunicación, y en cambio agravará el problema de las actuales grandes redes que hoy representa ya para el Tesoro una carga importante, y cuya situación, aun sin el Madrid-Burgos, se ha presentado en términos de inquietante angustia en estos días ante el Consejo de Sres. Ministros. En definitiva, el Estado va a construir una línea con la que se hará la competencia a otra línea consorciada con el Estado, y que representa para éste desembolsos y compromisos que van siendo insoportables.

Las obras públicas que el Estado acometa para resolver o aliviar el paro han de ser reproductivas y beneficiosas para la riqueza nacional, no destructoras de riqueza ya creada.

4.^a En el expediente no se dice el gasto que se ha hecho hasta ahora. En nota particular anónima, unida al expediente, se consigna que el gasto hasta ahora ha sido de 114.000.000. Se dice que con estos trozos, cuya subasta se propone, y que importan 56.000.000, terminan las obras. Pero se refiere naturalmente a las obras de fábrica y explanación. Faltan después las obras de tendido de vías, mecanismos, estaciones, depósitos, material móvil, etc. Y me figuro que también el acceso a Madrid. Con todo ello, es de suponer que el coste sea más del doble de lo hasta ahora gastado. Un folleto editado, en apoyo de la construcción, por la Comisión Burgalesa de Iniciativas Ferroviarias, y que me ha sido anónimamente remitido en estos días—me figuro que también lo habrán recibido los demás señores Ministros—señala el probable coste del ferrocarril en condiciones de explotación, en 268.000.000. Y es de suponer—considerando la entidad que edita el folleto—que esta cifra no haya sido calculada con exceso.

Por todo ello, el Ministro de Hacienda estima:

1.^o Que antes de bastar tan importantes obras, el Gobierno debe discutir su política ferroviaria, por lo menos en lo que se refiera a construcción de nuevos ferrocarriles con un sentido nacional y no localista.

2.^o Que en todo caso, aunque siguiera el proyecto adelante, habría que suplir las deficiencias de tramitación de que adolece.

INDICE

| | <u>Páginas</u> |
|--|----------------|
| PROLOGO..... | 3 |
| EL FERROCARRIL MADRID-BURCOS.—Aspectos económicos y de rentabilidad..... | 5 |
| ANEJO.—Texto íntegro del informe al Consejo de Ministros emitido por el Sr. Zavala | 21 |

PUBLICACIONES
DE LA
COMISION BURGALESA DE INICIATIVAS FERROVIARIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Los transportes en relación con la crisis hullera de Asturias.

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