

# PROYECTO DE MODIFICACION DE CONCESIONES FERROVIARIAS

PROYECTO DE LEY LEIDO POR EL SEÑOR MINISTRO DE  
FOMENTO SOBRE TRANSPORTES, OBRAS PUBLICAS  
Y FOMENTO DE LA RIQUEZA NACIONAL

*A LAS CORTES*

España sufre hoy una intensa crisis económica. Gran parte de la industria fabril, paralizada; las minas de carbón y de plomo, obligadas a disminuir su trabajo, y muchas de ellas en forzado paro también. El servicio de ferrocarriles, necesitado de completa reorganización y sin poder satisfacer las exigencias de la economía nacional. Para hacerlo eficaz es indispensable gastar sumas enormes, y cuando la mejora se haya logrado, todavía resultará España con menos de la mitad de las líneas férreas que necesita. Los inmensos sacrificios hechos por el Estado para la construcción de carreteras se ven amenazados de resultar inútiles, porque la reparación de las mismas se retrasa casi indefinidamente, y la conservación de las que todavía son inutilizables es tan deficiente que sobrevendrá en breve plazo su destrucción. En vano claman los pueblos por que se construyan obras hidráulicas que fomenten el regadío y hagan más productivas las tierras que, de secano, no dan frutos suficientes para que territorio tan extenso como el de España tenga la población que otras más venturosas naciones. Nuestros puertos exigen con imperio mejoras y ensanches que aseguren el tráfico y fomenten la riqueza de las regiones que sirven.

Reclaman nuestros montes trabajos forestales inaplazables, y la agricultura, las minas, todas las ramas de nuestra producción piden amparo en la gran crisis económica por que atraviesa el mundo.

Hace mucho tiempo que se debió realizar el esfuerzo supremo para remediar todos esos males e impulsar el desarrollo de la ri-

queza patria, y en el momento presente debemos decir que si no nos decidimos ahora, nunca, tal vez, llegará el engrandecimiento económico, base de nuestra independencia.

El proyecto que presenta el Gobierno responde, sin duda, al anhelo nacional. Las Cortes decidirán si una vez más se frustrará el intento, o si, felizmente, la concordia patriótica de todos permita realizar lo que, por tanto, aplazamiento, parecía vana ilusión.

Grandes sacrificios se imponen al país en este proyecto, que resuelve el problema ferroviario y atiende a las más urgentes necesidades nacionales; pero sin esos sacrificios pronto quedaríamos en atrasos definitivos e irremediables respecto a los demás pueblos, que curan sus heridas y trabajan febrilmente para volver a ocupar el lugar que por su laboriosidad y riqueza les corresponde.

Queremos que en la noble lucha del trabajo la raza española no sea inferior a las demás, y pedimos a las Cortes que den solución a los problemas planteados, pasando por encima de discordias que nada significan ante el porvenir de España.

El Ministro que suscribe tiene el honor, en atención a las consideraciones expuestas, de someter a la deliberación de las Cortes el adjunto

## PROYECTO DE LEY SOBRE TRANSPORTES, OBRAS PUBLICAS Y FOMENTO DE LA RIQUEZA NACIONAL

### ARTÍCULO 1.º

#### *Régimen de Ferrocarriles*

Se autoriza al Gobierno para modificar la legislación vigente de ferrocarriles y promulgar, con el carácter de ley, las disposiciones necesarias para establecer el nuevo régimen a que obligatoriamente han de sujetarse las actuales concesiones y las Empresas que las explotan, con arreglo a las siguientes.

### B A S E S

1.ª Se constituirá un organismo con carácter permanente, adscrito al Ministerio de Fomento, que se titulará "Consejo Superior

de Ferrocarriles”, cuyo cometido consistirá en informar y asesorar al Gobierno y ejercer las funciones que, a virtud de estas bases, se le conceden en todos los asuntos referentes a la explotación, organización y régimen de los ferrocarriles españoles. En la composición de este Consejo se procurará que tengan representación las Compañías ferroviarias, el personal ferroviario y los intereses generales de la Nación. El Ministro de Fomento nombrará los vocales, y las Compañías ferroviarias designarán sus representantes en la forma que se determina en la ley. El presidente será nombrado también por el Ministro de Fomento. Se procurará la ponderación entre todos estos elementos.

El Consejo Superior informará y asesorará al Ministro sobre todas las cuestiones de interés común a las redes en materia técnica, comercial, administrativa y financiera, y especialmente sobre las que siguen:

- Construcción de nuevas líneas.
- Modificación en la construcción de las actuales redes.
- Modificaciones en el régimen financiero de las mismas.
- Proyectos de mejora, ampliación y adquisición de material móvil.
- Electrificación de redes.
- Reglamentos generales.
- Cuestiones relativas a la situación, régimen de trabajos, remuneración de personal, etc.
- Policía y seguridad de los ferrocarriles.
- Tarifas aplicables a cada una de las redes.
- Un reglamento especial detallará el funcionamiento del Consejo Superior.

2.ª Se establecerá un consorcio entre el Estado y cada una de las Compañías concesionarias actuales para la explotación y mejora de los ferrocarriles, mediante el cual cada Compañía tendrá la administración y explotación de sus líneas con intervención de funcionarios del Estado, que podrá designar el Ministro de Fomento para cada uno de los Consejos de Administración, y con participación en esos Consejos.

Para fijar el capital de aportación de las Compañías concesionarias se tendrá en cuenta la media que resulte de las cotizaciones de sus acciones en los diez años anteriores a la presente ley, agregando como precio de afección una cantidad que será del 10 por

100 sobre el valor nominal de las acciones, cuando llegue el de la aportación al 75 por 100 del nominal, disminuyendo el límite máximo de esa prima en proporción a lo que disminuye el valor de la aportación en relación con el nominal en cada Compañía:

Si no se hubieran cotizado acciones en España, se atenderá a los beneficios repartidos o a la estimación del activo por procedimientos periciales.

El Estado aportará a este consorcio las sumas adelantadas a las Compañías para pago del personal y adquisición de material móvil a partir de 1.º de enero de 1920, y las sumas que para las obras y mejoras de las líneas, adquisición de material y adelantos de todas clases que en lo sucesivo se empleen en las concesiones. Todos esos anticipos y empleo de cantidades devengarán a favor del Estado, a partir del establecimiento del consorcio, el interés del 5 por 100 anual, que será carga de las explotaciones respectivas.

3.ª Las acciones de las Compañías percibirán como dividendo fijo durante el consorcio el término medio de los beneficios que cada Compañía haya obtenido en los diez años anteriores al establecimiento de dicho consorcio, teniendo en cuenta, no sólo los distribuidos a sus acciones, sino todos los beneficios aplicados a reservas o a otros fines sociales, sin que pueda exceder ese dividendo fijo del 3 por 100 del capital reconocido en la aportación a cada una de las acciones de la Compañía.

Cubiertos con los ingresos de las Compañías todos los gastos de explotación, cargas financieras, pensiones de retiro y el tanto por ciento del dividendo asegurado a las acciones, de los beneficios que resulten tendrán las Compañías derecho a percibir, con carácter preferente, hasta el 2 por 100 sobre el capital que represente su aportación. Además, podrá atribuírseles una prima por las economías y aumentos de tráfico que se obtengan cada año en las Compañías mediante fórmulas de explotación, que el Consejo Superior de Ferrocarriles determinará, sin que pueda exceder nunca en cada año esa prima de buena gestión del 1 por 100 del capital reconocido en la aportación a la Compañía. Igualmente podrá atribuirse al personal de cada una de éstas un tanto por ciento equivalente al que ellas perciban por buena administración, en relación al aumento de tráfico y economía en el servicio.

Después de pagado el 2 por 100 preferente, el Estado percibirá el 2 por 100 correspondiente a su participación, e igualado así

con cada Compañía respecto al importe del beneficio preferente, se distribuirán los excedentes entre las Compañías y el Estado en la misma proporción de sus aportaciones respectivas.

4.ª Las tarifas que han de regir en cada Compañía se fijarán, a propuesta de su Consejo de Administración, por el Consejo Superior de Ferrocarriles, sometiéndolas a la resolución definitiva del Ministerio de Fomento. Esas tarifas han de bastar con sus productos para cubrir todos los gastos de explotación, cargas financieras, pensiones de retiro, dividendo fijo asignado a las acciones y beneficio preferente hasta el 2 por 100, así como la prima de buena administración, hasta el 1 por 100 a que se refiere la base 3.ª El Consejo de Ministros, sin embargo, oyendo al Consejo de Administración de cada Compañía y al Consejo Superior de Ferrocarriles, podrá fijar tarifa inferior a la necesaria para cubrir todas esas atenciones si considera que en algún tiempo, o en determinadas zonas españolas, no es posible establecer tarifas más elevadas sin daño para la economía nacional. En tal caso, el Estado, bien satisfaciendo parte de las cargas financieras correspondientes a las Compañías, o bien cubriendo directamente el déficit, saldará la liquidación anual comprendiendo en ella el beneficio preferente de la Compañía, si se comprobara que la insuficiencia de productos obedecía exclusivamente a la disminución de la tarifa impuesta por el Estado. En este caso, en los años sucesivos el Estado percibirá después de cubiertos los gastos y cargas y el 2 por 100 de beneficio preferente de las Compañías, lo necesario de los excedentes de beneficios que resulten para reintegrarse del déficit que hubiera satisfecho, sin que puedan distribuirse beneficios en ningún año entre Compañía y Estado en la proporción de sus aportaciones hasta que este último haya obtenido dicha reintegración.

5.ª El Estado se reserva la facultad de adquirir todas las acciones de las Compañías concesionarias de líneas cuya media de reversión en toda la red no sea menor de treinta años, o que convenga con el Estado en reducirla a treinta años y durante ese tiempo, por el valor que resulte capitalizando al 5 por 100 el dividendo medio obtenido por todos conceptos en los diez últimos años anteriores al del rescate, sin que este tipo pueda ser superior nunca al valor nominal de cada acción ni inferior al que resulte de capitalizar al interés también del 5 por 100 la cantidad que represente el 3 por 100 del dividendo fijo que se le reconoce en estas bases.

Respecto a las Compañías que tengan media de reversión en el conjunto de sus concesiones inferior a treinta años, habrá de hacerse uso de dicha facultad dentro del plazo de reversión que resulte. La adquisición se hará parcial o totalmente por medio de sorteos, y esas acciones aumentarán las aportaciones del Estado al consorcio. Las demás aportaciones procedentes de adelantos, obras y adquisiciones de material en las líneas tendrán igual condición de capital acciones para todos los efectos legales, sin perjuicio del derecho expresado anteriormente a percibir el interés del 5 por 100 como cargas de las explotaciones por tales aportaciones.

Las acciones de las Compañías se convertirán en nominativas, y de los Consejos de Administración sólo podrán formar parte extranjeros hasta un tercio de sus componentes, pero sin poder desempeñar los cargos principales de tales Consejos.

Todas las Compañías se entenderán desde luego naturalizadas y sometidas a las leyes españolas.

6.ª Para la gestión de todos los asuntos financiados y operaciones previstas en estas bases, o que sean consecuencia de las mismas, se creará, con la denominación de "Caja Especial de Valores Ferroviarios", un organismo dependiente del Ministerio de Hacienda y convenientemente relacionado con el de Fomento y en especial con el Consejo Superior de Ferrocarriles.

Este organismo tendrá a su cargo, en cuanto a la Hacienda interesa, toda la parte económica de aquellos asuntos y operaciones, y en particular el servicio, emisión y negociación de Deuda especial, contabilidad de los anticipos hechos a las Compañías, cobro de las anualidades correspondientes a las mismas y de la participación del Estado en los beneficios de las Compañías, construcción de nuevas líneas, adquisición de obligaciones, si así se estimase por el Consejo, y, en resumen, como antes se ha dicho, la gestión de todos los fondos procedentes de las operaciones previstas en estas bases. Igualmente se hará cargo la Caja de las acciones del Estado adquiridas de las Compañías.

También centralizará todas las operaciones contables relativas a la construcción de nuevas líneas, tanto cuando se efectúen con fondos procedentes de la participación en los excedentes correspondientes al Estado, como cuando se realicen con recursos obtenidos mediante negociación de títulos de la Deuda especial.

Esa Caja cuyo funcionamiento se regirá por un reglamento espe-

cial, tendrá como uno de sus principales fines establecer una separación absoluta entre los recursos y saldos por la misma administrados y los correspondientes a los Presupuestos generales del Estado.

7.ª Las obligaciones hipotecarias emitidas hasta la fecha de esta ley por las Compañías ferroviarias quedarán a cargo del negocio común y serán respetadas.

8.ª Las Compañías, al entrar en el consorcio, deberán liquidar todas sus deudas, salvo las hipotecarias, o asegurar las que no tengan este carácter, en forma tal, que, en ningún caso, al adquirir el Estado las acciones, puedan pesar esas deudas sobre él. No podrán las Compañías, en lo sucesivo, adquirir nuevas deudas ni enajenar sus bienes sin autorización expresa del Estado. Sobre los valores (deudas del Estado, acciones, bonos, obligaciones cédulas, etc.), de cualquier clase que sean, propiedad de las Compañías al iniciarse el nuevo régimen, adquiridas con fondos procedentes de reservas constituidas por beneficios no repartidos, se establecerán pactos especiales entre el Estado y las Compañías.

9.ª Las obras y adquisiciones de material que el Estado ha de realizar para mejorar las líneas actuales y ponerlas en buen servicio, se harán interviniendo el Estado y las Compañías en la forma que determine el Ministro de Fomento a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

10. Se autoriza al Gobierno para construir directamente, aplicando la legislación de Obras públicas, los ferrocarriles estratégicos, secundarios, complementarios y todos los que han sido aprobados por las Cortes, o mediante autorización, y los demás que, con audiencia del Consejo Superior de Ferrocarriles, del de Obras públicas y del de Estado, el Gobierno determine. Se le autoriza asimismo para fijar el ancho de vía, y las condiciones de cada uno de esos ferrocarriles y para la adquisición de material fijo y móvil necesario a los mismos, determinando luego la forma de explotar esos ferrocarriles, bien incorporándolos a las redes actuales, o bien en cualquier otra forma que, con los mismos requisitos de audiencia de los tres Consejos expresados, acuerde el Gobierno.

11. Se autoriza al Gobierno para la emisión de Deuda perpetua o amortizable, fijando en este último caso cuándo ha de comenzar la amortización para atender a todos los gastos a que se refieren las bases anteriores, procurando obtener las cantidades necesarias

para que, al comienzo de cada obra, el capital indispensable para no interrumpirla exista en la Caja de Ferrocarriles, con aplicación exclusiva a cada obra, entendiéndose para ello ampliados los capítulos del presupuesto correspondiente al pago de interés y amortización de Deuda. Asimismo podrá emitirse Deuda para el rescate definitivo de las acciones de las Compañías concertadas.

12. Al rescatarse todas las acciones se entenderán transmitidos al Estado, no sólo los derechos de concesión sino todas las propiedades y derechos afectos o no directamente a la explotación de las líneas que correspondan a las Compañías. Asimismo se entenderán transferidas las líneas concedidas a perpetuidad que pertenezcan a dichas Compañías, e igualmente todo el material afecto a las mismas.

13. Si en algún caso las Compañías estuvieren en tal situación económica que no pudieran valorarse sus acciones, podrían sustituirse a éstas, para los efectos de la presente ley, los obligacionistas con los cuales el Estado habría de regular el consorcio.

14. Para todas las reclamaciones contra la administración de las Compañías ferroviarias a partir del consorcio, se establecerán Tribunales y procedimientos especiales, formándose aquéllos con personal de la Magistratura y de la Administración general. En cada provincia habrá uno de estos Tribunales y contra sus fallos sólo procederá el recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Supremo.

15. Todo el material fijo y móvil empleado en la mejora y construcción de los ferrocarriles a que se refiere esta ley será de construcción nacional, y para ello el Gobierno podrá celebrar contratos de suministro durante varios años con las Empresas fabriles, procurando regular los precios con arreglo a la situación del mercado en cada época. Si algún elemento de aquel material hubiera de ser importado del extranjero, será preciso que se demuestre la imposibilidad de que en tiempo oportuno la industria española lo facilite, pero ello ha de ser previa información pública y dictamen del Consejo Superior de Ferrocarriles, del Consejo de Obras públicas, de la Junta de Protección de la Industria nacional y del Consejo de Estado, resolviendo el Gobierno especialmente en cada caso, y siendo preferible, cuando el interés público no sufra quebrantos,



aplazar la ejecución de las obras hasta tanto que la industria nacional se halle en condiciones de concurrir a aquélla.

Podrán hacerse adelantos para el ensanche de las instalaciones siempre que se trate de grandes empresas de solvencia notoria.

El Gobierno queda autorizado para resolver sobre el ancho de vía de los ferrocarriles actuales y de los que se construyan en lo sucesivo. Para todo ellos se procurará unificar el material ferroviario.

16. Queda autorizado el Gobierno para emitir Deuda perpetua o amortizable, a fin de construir en un plazo de cinco a diez años la red nacional de distribución de energía eléctrica proyectada por el Ministerio de Fomento hasta 200 millones de pesetas.

17. Esta ley será obligatoria para todas las Compañías ferroviarias de servicio general y uso público, y por virtud de la misma se entenderán modificados sus Estatutos en cuanto se opongan a su cumplimiento. También se entenderán derogadas las leyes que se opongan a lo que en estas bases se establece. El Gobierno aplicará estos preceptos a todas las Compañías de servicio general y uso público que estime deba ser objeto de transformación en su régimen, procurando formar redes de la mayor extensión posible para que la administración resulte más beneficiosa para los intereses generales.

Al aplicarse este régimen, las Compañías equiparán las líneas que les hubieran sido conferidas a perpetuidad con las de reversión, y para todos los efectos legales, el tiempo de la concesión se entenderá de noventa y nueve años, a partir de la fecha en que las líneas fueron concedidas.

18. Queda acordada por la presente ley la absoluta exención del impuesto por ampliación de capital, creación y emisión de nuevas acciones, operaciones de conversión y nacionalización de los valores ferroviarios, fusiones y adquisiciones de líneas para completar y perfeccionar las redes de las Compañías y en general cuantos actos se realicen como consecuencia de las presentes bases.

19. Todas las cuestiones que surjan entre las Compañías y sus agentes serán sometidas al arbitraje del Gobierno, el cual, oído el Instituto de Reformas Sociales, resolverá, siendo obligatorio su acuerdo.

20. El Gobierno, en el término de un mes, desarrollará las presentes bases en el articulado de una ley y dará cuenta a las Cortes.

## ARTÍCULO 2.º

*Obras públicas*

Se autoriza al Gobierno para convertir los créditos consignados en el presupuesto del Ministerio de Fomento que al final de este artículo se expresan, en anualidad con destino al pago de intereses y amortización en su caso de Deuda perpetua o amortizable, que podrá emitir para los siguientes servicios:

1.º Hasta 648 millones de pesetas para la construcción de carreteras, travesías y puentes incluidos en el plan general de las del Estado (gastos de jornales, materiales, personal facultativo y demás especificados en los diferentes conceptos del artículo 1.º del capítulo 20 del presupuesto vigente del Ministerio de Fomento), que se llevarán a cabo en diez y tres años, respectivamente, con plazos de ejecución de uno a cuatro para cada obra, pudiendo desde luego verificarse la subasta o autorizarse la construcción con arreglo a las disposiciones legales vigentes de cuantas quepan dentro del importe del primer año.

2.º Hasta 493 millones de pesetas con destino a la reparación de todas las carreteras del Estado que la necesiten (gastos de jornales, materiales, personal facultativo y demás especificados en los diferentes conceptos del art. 2.º, capítulo 20), que se llevarán a cabo en el plazo de seis años, variando de uno a tres el de ejecución de cada obra, pudiendo, desde luego, verificarse la subasta o autorizarse la construcción con arreglo a las disposiciones legales vigentes de cuantas quepan dentro del importe del primer año.

3.º Hasta 157 millones de pesetas para aplicarlos a los gastos de la construcción (subvenciones, anticipos, maquinaria, impresos y personal facultativo necesario) que se lleve a cabo del modo más rápido posible, dentro de tres años, de los caminos vecinales y puentes económicos, procedentes de los cuatro concursos de subvenciones celebrados y de los contratos vigentes estipulados con las Diputaciones provinciales, con arreglo a las disposiciones legales vigentes, pudiendo, desde luego, verificarse la subasta o autorizarse la construcción de cuantas quepan dentro de dicha cantidad total.

4.º Hasta 900 millones de pesetas con destino a las obras hidráulicas de riego de defensa y encauzamiento y abastecimiento de po-

blaciones (incluidas las indemnizaciones al personal facultativo), ya se hallen en curso de ejecución, con proyecto aprobado o pendiente de aprobación, o en estudio, pudiendo, desde luego, reducirse el plazo de ejecución de las ya empezadas y emprender las restantes, una vez aprobados sus proyectos, dentro de lo que permita la cantidad que por la operación se obtenga. La ejecución de estas obras se efectuará en un plazo máximo de veinticinco años.

5.º Hasta 60 millones de pesetas con destino a lo siguiente:

a) Adquisición, reforma y montaje de aparatos de faros.

b) Para terminar las obras que por administración realiza el Estado en los puertos de interés general, dragado en ellos o en sus ríos y adquisición del material necesario.

c) Para construir los edificios, torres, construcciones auxiliares y caminos de servicio de los faros, comprendidos en los planos aprobados para el alumbrado marítimo de las costas, incluyéndose en cada uno de estos conceptos los correspondientes gastos de personal. Las obras comprendidas en los tres apartados anteriores se efectuarán en el plazo máximo de diez años.

d) Para ultimar, con urgencia las obras de los puertos de Algeciras, Melilla y Ceuta.

6.º Hasta cuatro millones de pesetas para intensificar la construcción de las balizas que deben establecerse.

7.º Hasta 20 millones de pesetas para avalar el interés anual de una suma total de empréstitos, indispensables de emitir por las Juntas de obras de los principales puertos, entre los de mayor tráfico o de situación geográfica privilegiada, a juicio del Estado.

Al pago de los intereses y amortización de la Deuda que se emita, en uso de la autorización anterior, se declaran afectos los créditos consignados en los capítulos 20, artículo 1.º, conceptos 1 al 6; capítulo 2.º, artículo 2.º; capítulo 21, artículo único; capítulo 24, artículos 1.º, 2.º y 3.º; capítulo 17, artículo 2.º, concepto 3.º capítulo 23, artículo 1.º, concepto 1.º; artículo 2.º, concepto único; todos de la sección 8.ª del presupuesto vigente, y capítulo 1.º, artículo 4.º, concepto 1.º y 2.º de la sección 13 de dicho presupuesto, y, además, el capítulo 23, artículo 1.º, concepto 2.º de la sección 8.ª en la parte no comprometida, como garantía de los empréstitos autorizados que tienen en circulación las Juntas de Obras de Puerto.

## ARTÍCULO 3.º

*Agricultura, Minas y Montes*

Igualmente se autoriza al Gobierno para convertir los créditos consignados en el presupuesto del Ministerio de Fomento y que al final se expresan, en anualidad con destino a pago de intereses y amortización, en su caso, de la Deuda perpetua o amortizable que podrá emitir para aplicarla a los servicios siguientes:

1.º Hasta 110 millones de pesetas para dar impulso a los trabajos de un alto Cuerpo de investigación científica, Establecimientos agrícolas existentes, de enseñanza y experimentación, adquisición de ganado, maquinaria, tractores mecánicos, semillas seleccionadas, enseñanzas ambulantes, aparatos de proyecciones, hojas divulgadoras, estadísticas de producción y consumo, concentración parcelaria, mapa agronómico de España, formación de vivero, especialmente de morera, para la producción de la seda, fomento de la riqueza olivarera, inspección de abono, estudios de las características de los vinos, guardería rural, campos de experiencia y de demostración, Servicio Meteorológico Agrícola, Divisiones hidro-agricolas, exposición y concursos, laboratorio, fomento de crédito agrícola, edificio para Escuela de Ingenieros Agrónomos, en construcción; oficinas provinciales y personal técnico necesario para la ampliación de estos servicios.

2.º Hasta 44.300.000 pesetas:

a) Para estudios e investigaciones por cuenta del Estado conducentes a explotar sustancias del reino mineral no descubiertas, o cuya producción sea insuficiente para las necesidades nacionales, pudiendo reservarse el Estado la superficie de terreno que estime conveniente, exceptuándolo del derecho del registro minero, con la siguiente distribución: estudios e investigaciones de sales potásicas, hasta la cantidad de nueve millones de pesetas; para los de petróleo, hasta la de 4.500.000, y para los de diversas sustancias, hasta la de diez millones.

b) Formación del inventario general de los criaderos minerales de España, catálogo descriptivo de los mismos y noticias sobre sus condiciones industriales, hasta la cantidad de 600.000 pesetas.

c) Investigación y alumbramiento de aguas subterráneas por cuenta del Estado en las comarcas donde por ser escasas las superficiales no ha alcanzado la agricultura el desarrollo que pudiera tener, atendiendo a la naturaleza de los terrenos, hasta dos millones de pesetas.

d) Adquisición de material de sondeo y de consumo de sonda, gastos de conservación, traslación, personal y estudio necesario para situar los sondeos, hasta la cantidad de ocho millones de pesetas.

e) Instalación de un Centro industrial con carácter oficial, dedicado a ensayos industriales de nuevos procedimientos minero-metalúrgicos adaptables a la minería nacional, y destilación de sustancias hidrocarbonadas invirtiéndose hasta la cantidad de cinco millones de pesetas.

f) Auxilios a Empresas o particulares para investigaciones en zonas de reconocido interés, cuyas labores de explotación, después de alcanzar desarrollo importante, se encontrarán inactivas a causa de accidentes geológicos o por falta de medios económicos para efectuar amplios reconocimientos de los criaderos, siempre que se aprecie la conveniencia de ejecutar dichas labores de investigación.

Estos auxilios sólo podrán prestarse previa la conformidad de informe de la Jefatura del distrito minero, del Instituto Geológico de España y del Consejo de Minería. El auxilio, en todo caso, no podrá exceder del 50 por 100 del presupuesto de los trabajos aprobados por las entidades técnicas antes mencionadas.

Dichos auxilios deberán ser reintegrados antes de diez años, si los reconocimientos dieran lugar a nuevas explotaciones industriales. La cantidad disponible para estos auxilios será, en conjunto, de 1.400.000 pesetas.

g) Estudio para el establecimiento de un plan general de comunicaciones mineras que efectuará el Cuerpo Nacional de Ingenieros de Minas, pasando, una vez terminados, a la Dirección General de Obras públicas, para que, con arreglo a la legislación vigente, se proceda a formular los proyectos oportunos de ferrocarriles, carreteras y puertos, dedicándose para aquellos estudios la cantidad máxima de 400.000 pesetas.

h) Se destinará a la instalación de las estaciones de salvamento minero que proponga el Consejo de Minería hasta la cantidad de 600.000 pesetas.

i) Para la construcción e instalación del edificio destinado a Instituto Geológico de España, Museo y colecciones en los terrenos ya adquiridos con dicho objeto, se invertirá hasta la cantidad de 2.800.000 pesetas.

3.º Hasta 106 millones de pesetas para dar mayor impulso a los trabajos hidrológico-forestales, repoblación de terrenos eriales y esteparios, aplicación de la ley de 24 de junio de 1908, ordenaciones de montes, construcciones de casas y caminos forestales, ejecución de deslindes y amojonamientos, establecimiento de nuevos viveros y ampliación de los existentes, sequerías, depósitos de semillas, catálogos, Instituto de experiencias técnico-forestales, extinción de plagas, redención de servidumbres, fomento de pastizales y de la riqueza piscícola, construcción de un edificio para Escuela de Ingenieros de Montes, aumento de las guarderías forestales y del personal facultativo indispensable para el rápido desenvolvimiento de este servicio.

Al pago de la anualidad y la amortización, en su caso, de la Deuda que se emita en uso de la autorización a que se refiere este artículo, se consideran afectos los créditos que figuran en el capítulo 7.º, artículos 1.º, 2.º y 3.º; capítulo 9.º, art. 1.º, conceptos 12 y 13 y art 2.º, concepto 6.º; capítulo 10, artículos 1.º, 2.º y 3.º, y capítulo 26, artículo único, conceptos 2.º y 3.º, y se conceda el suplemento de crédito necesario para completar las anualidades correspondientes al servicio de Agricultura y Montes que carezca de consignación suficiente en el presupuesto actual, sin que dicho suplemento de crédito pueda exceder, en ningún caso, de 12 millones de pesetas.

Madrid, 13 de mayo de 1921.—El Ministro de Fomento, Juan de la Cierva.

El Sr. Ministro de Fomento (CIERVA): Siguiendo la costumbre de explicar brevemente, antes de leerlos, los proyectos de ley que se consideran de gran trascendencia, me voy a permitir cumplir yo también ese deber, dando a los Sres. Diputados una ligera idea del que voy a tener la honra de leer inmediatamente.

El Gobierno ha estimado que no podía demorar ya ni un momento más el planteamiento de las grandes cuestiones que envuelve este proyecto. Ha tenido que hacer honor a la promesa que ante la Cámara formuló de procurar dar solución al gran problema de transportes en España, y al mismo tiempo ha entendido que las circunstancias del país, la grave crisis económica por que atraviesa, exigen que se desenvuelva un plan de obras públicas con toda la extensión necesaria para servir los intereses públicos que las demandan y al mismo tiempo para abrir un ancho campo de trabajo fecundo para la Nación.

En este proyecto, que se divide en tres artículos, con varias bases, todos esos problemas se presentan ante el Parlamento. Hemos querido hacer una obra de conjunto para que se pueda apreciar por el Parlamento y por el país, y todos piensen en los sacrificios que de momento demanda y en la importancia que para su porvenir tiene. De este modo no venimos aquí planteando cuestiones que parcialmente resuelvan los problemas; es preferible que se pueda apreciar el conjunto de lo que en sentir del Gobierno es necesario para responder a la situación actual; y aunque parezca realmente extraordinario, aunque, pensando en lo que ha acontecido otras veces, aparezca una sonrisa de escepticismo en los que ahora nos hagan el honor de escuchar, yo no he vacilado en venir ante vosotros para pedir todo aquello que considero absolutamente necesario e inaplazable para que nuestra España sea lo que debe ser. Hace ya muchos años que vengo tratando estas cuestiones y diciendo que es inaplazable su solución que no podemos perder momento en el trabajo incesante, en la organización de todos los servicios, para que la economía española se expanda y se desenvuelva, y se pongan en riqueza sana regiones enteras de nuestra Patria que no están cruzadas siquiera por un ferrocarril; para que pueda facilitarse ese desenvolvimiento económico, para que no suframos la verdadera humillación que ante nuestro patriotismo representa, que ni en relación con nuestro territorio, ni en relación con nuestra población tengamos los elementos materiales que tienen los demás pueblos, que han progresado más que nosotros y que han sabido en los momentos más difíciles y más angustiosos, incluso para sus presupuestos con grandes déficit, acometer esta magna empresa, cuyos resultados se han visto al cabo.

de pocos años en el crecimiento de su riqueza y en el progreso en general de esos países; para que eso cese y para que de una vez entremos en este camino neutral, que no tiene nada que ver con los partidos políticos ni con las discrepancias que entre los españoles existan; que se trata de la Patria, que es para todos igual.

Para eso acometemos esta empresa y venimos aquí diciendo cuáles son las soluciones que, a nuestro juicio, deben tener esos problemas, el camino que hay que seguir la manera como todo ello se ha de realizar.

El problema de los transportes es uno de los que si pronto no se resuelven es de temer que ya no se puedan resolver. Con la situación de nuestros caminos de hierro, con los servicios perturbados hondamente en esa indispensable vía de comunicación, con la situación económica de las Compañías, con las reclamaciones constantes de todo el pueblo, que ni para el servicio de viajeros ni para el de mercancías se logra la normalidad, aunque vamos haciendo bastante para llegar a ella, con la conciencia que hay en todos los españoles de que, mientras el régimen ferroviario no alcance en España el desenvolvimiento que debe alcanzar y la perfección a que tenemos derecho, el progreso evidente que se advierte en el trabajo, en la producción nacional, el ansia de desarrollar la industria, de mejorar la agricultura, de desenvolver, en fin, toda la vida económica del país, serán vanos; que son las arterias de la vida nacional las que ahora están realmente sin función, al menos sin aquella proporcionada al progreso obtenido en España, y al que esperamos que logrará en poco tiempo. Problema ferroviario que no es sólo de nuestro país, que es del mundo entero; problema que ni siquiera es de este tiempo, que viene siéndolo desde hace muchos años, porque por haberse aplicado el maravilloso invento en época ya lejana, y cuando, por falta de experimentación, no se podía apreciar exactamente cómo se había de desenvolver y cómo había de servir al progreso de los pueblos, se establecieron sistemas de concesiones, de construcciones directas, de arrendamientos, que se han frustrado en la mayor parte de los casos, y tan sólo los pueblos previsores, los que tuvieron la visión exacta de lo que había de ser el ferrocarril en lo futuro, acertaron a ordenar ese servicio en forma que ha sido la base principal de su progreso. Aun así, nadie pudo calcular exactamente el desenvolvimiento económico, el grado de desenvolvi-



miento que en cada época habían de tener los pueblos, y por eso saben todos los que hayan seguido atentamente este importantísimo asunto y hayan prestado atención a las frecuentes crisis del servicio ferroviario en todos los países, que cada ocho o diez años esas crisis se han producido, aun allí donde el servicio ferroviario, repito, se estableció con mayor perfección; porque el movimiento económico de los pueblos civilizados no es uniforme, y a saltos suele producirse el crecimiento, y la vía que ha de recoger el producto de ese crecimiento no crece tan rápidamente; y se ha visto, repito, en periodos frecuentes en todos los países la congestión de las líneas, la falta de material móvil, la falta de capacidad de la vía misma.

Pues eso, después de la guerra y a consecuencia principalmente de ella, se ha agravado, y en nuestro país ha llegado a punto que, como he dicho antes, y dije antes de ser Ministro, no admite demora. Si queremos desenvolvemos económicamente, tenemos que dar solución al problema ferroviario, y ese problema en España, hoy, consiste en que no tenemos los ferrocarriles que necesitamos, ¡qué hemos de tenerlos! En la extensión de la red ferroviaria nosotros no podemos compararnos con ninguno de los pueblos que han logrado progresar; tenemos escasamente 15.000 kilómetros de ferrocarriles, y Francia, con un territorio poco más o menos como el nuestro, se aproxima a los 60.000; y tiene más que nosotros Italia, con la mitad aproximadamente de nuestro territorio. Y es claro, ¿cómo hemos de lograr el bienestar que nace de la riqueza que se obtiene con el trabajo, si estamos a tanta distancia de los pueblos que han sabido organizar sus servicios y facilitar su crecimiento, como demuestra la comparación que acabo de hacer?

Pero, aun en la red que nosotros tenemos, las deficiencias son tales, que bien puede decirse que no responde en manera alguna a las necesidades nacionales.

No puedo entretener mucho a los Sres. Diputados, porque quiero ser breve; me limito a hacer estas observaciones, que, naturalmente, servirán para el debate.

Las Compañías han llegado a una situación que no les permite mantener los ferrocarriles en buen servicio, mejorar los ferrocarriles, cumplir, en una palabra, el pliego de condiciones de su concesión; por el tiempo que les queda a casi todas ellas de concesión de sus líneas (agotado tal vez en muchos casos el crédito

para obtener capital con la responsabilidad hipotecaria de las concesiones, porque las obligaciones emitidas llegan hasta el límite de la reversión), era imposible, y se ha discutido mucho aquí y en la otra Cámara que las Compañías pudieran por sí mismas responder a sus obligaciones.

No puede negarse que el encarecimiento de la mano de obra, el justo encarecimiento de la mano de obra—lo hemos reconocido todos así—, el encarecimiento de los materiales para la explotación; en suma, gastos de explotación que no guardan proporción alguna con los que las Compañías tenían antes de la guerra, han hecho que si bien los ingresos han aumentado por varias causas, no sólo por el crecimiento del tráfico, que es evidente, sino por la aplicación de tarifas autorizadas por los Gobiernos anteriores, algunas de las cuales exceden del máximo legal, la situación de las Compañías, en general, les imposibilita de continuar prestando los servicios como el pliego de condiciones les impone y de mejorar las líneas como el desenvolvimiento de la economía exige.

El Gobierno se vió obligado a intervenir, autorizando la elevación de tarifas en términos de todos conocidos, y que fué objeto de impugnación, entre otros, por mí.

Después hubo de adelantar, y sigue adelantando, grandes sumas para que los haberes del personal ferroviario lleguen al límite que las mismas Compañías estimaron justo. Además, faltas esas Compañías de material móvil, hubo necesidad de acordar el adelanto de grandes sumas para la adquisición de motores, de vagones y de coches, y se anunció que el Gobierno llegaría a adelantar también las cantidades necesarias para la mejoras de las líneas en su material fijo. Y en esos momentos estamos: el Estado adelantando grandes sumas a las Compañías, y éstas sin contar con los medios necesarios para cumplir sus deberes.

El Gobierno ha tenido que examinar esa cuestión, y partiendo de la base de que sin mejorar el régimen ferroviario es inútil que intentemos desenvolver la vida nacional, ha procurado dar solución al problema, y desde que se constituyó el actual Gobierno estamos trabajando para lograrlo. Nos hemos encontrado con esa situación, con diversas soluciones que se han discutido y se han patrocinado; nosotros hemos creído que debíamos gestionar y tratar con las Compañías para llegar a soluciones prácticas de concordia, de avenencia, entre los intereses públicos y los intere-

ses privados representados por las Empresas. Estas han dicho siempre que tienen un contrato con el Estado y que el Estado no puede unilateralmente resolver la cuestión, y hoy mismo, después de haber llegado en principio a una solución con las dos grandes Compañías Madrid, Zaragoza y Alicante y Norte de España; formulan su protesta por la manera como el Gobierno trae este proyecto, que sólo lo aceptarán por la necesidad, que reconocen, en que se hallan de buscar solución para el problema. Dicen que han pactado con el Estado, y que sólo con su anuencia pueden modificarse los contratos. Jurídicamente yo participo de la misma opinión: cuando el Estado contrata ha de ajustarse a sus obligaciones; pero en el caso presente hemos estimado que hay una necesidad suprema, la defensa legítima de los intereses del país y la realidad misma, que nos muestra la necesidad de dar solución por el Estado a un problema que las Compañías no han podido resolver por sí. Para obrar rápidamente, para imponer las soluciones traemos este proyecto; pero hemos querido armonizar esta suprema facultad del Estado con el respeto a aquellos principios que las Compañías invocan, gestionando con ellas y dándoles a conocer previamente este proyecto, en lo que a ellas afecta. Así creemos que hemos cumplido nuestros deberes. En principio, esas Compañías, a reserva, naturalmente, de lo que acuerden las Juntas generales, en principio digo, las representaciones de las Compañías, con ligeras salvedades de detalle, en lo esencial, están conformes con la solución que aquí damos. Cumpló un deber de lealtad explicándolo así al Parlamento, y diciendo al mismo tiempo que el Gobierno no ha tratado más que con las dos grandes Compañías y ha tenido conferencias con algunas otras; no ha tratado con las demás y, sin embargo, ha creído y cree que tiene facultades y que cumple un deber trayendo ya al Parlamento la cuestión, para que en definitiva resuelva.

Hemos conferenciado, digo, con esas grandes Compañías; el Gobierno se ha asesorado de personas eminentes e imparciales; ha buscado entre los ingenieros de diversos ramos, entre los economistas más notables del país, ese consejo, ha oído a todos los que ha entendido que de momento debía oír, sin perjuicio de pedir y solicitar la intervención en el desenvolvimiento de este proyecto y en su aplicación, si llega a ser ley, de personas que aseguren los intereses nacionales. Yo dije a las Compañías cuando

comenzamos nuestras conversaciones, dije, en nombre del Gobierno: representamos al Estado y no podemos atropellar ningún derecho, que, al fin y al cabo, el Estado es órgano de Derecho; pero tampoco podemos consentir que a costa de los intereses públicos, los generales del país, se beneficien los intereses privados sin justificación ni razón; debemos colocarnos en el mismo plano Estado y Compañías; si lo estamos, llegaremos a la concordia sobre la base de equidad, de proteger el Estado hasta donde sea posible (y compatibles con los intereses generales los que representan las industrias particulares, las Empresas, como estamos protegiendo, en general, a todas las Empresas, al trabajo y a la producción nacionales; pero las Empresas han de comprender que ha llegado un momento en el cual no pueden cumplir sus contratos, y, por tanto, en manos del Estado han de estar, pero no en manos que destruyan, que dañen, que aproveche, en fin, las circunstancias anormales por que atraviesa toda la economía en el mundo para lograr ventajas extraordinarias; el Estado no puede explotar a nadie, no puede beneficiarse a costa de nadie; el Estado se ha de inspirar siempre en la justicia y en la equidad. Con este espíritu hemos llevado las negociaciones, con este espíritu hemos llegado al momento actual. Pronto daré noticia de las bases que aquí se contienen, porque son muy concretas. Yo no haré ahora más que dar una ligera idea del conjunto, de la economía del proyecto, esperando que completen su juicio los señores Diputados con la lectura del mismo. Hemos partido de la base misma de que han partido los que al Gobierno han asesorado con el carácter de técnicos, de que el ferrocarril no puede ya ser considerado como una industria particular; que el ferrocarril representa un gran servicio público que va unido a la Nación y de ella no puede separarse, que ha de acomodarse a los intereses nacionales.

Se nos ha dicho, y tenemos ese convencimiento, que la única manera de resolver todos los problemas relacionados con esos servicios de transportes terrestres es la estatificación; por aquello que he apuntado, por la dificultad de prever el porvenir, por estar tan unido el ferrocarril a la vida nacional, la forma mejor de adaptarlo a esa vida es que el Estado sea único propietario, único explotador de las redes ferroviarias. Pero, al mismo tiempo, se nos ha dicho, y nos hemos dicho nosotros, que, si bien necesitamos caminar en ese sentido y lo más rápidamente posible, no podemos

improvisarlo; hoy no está enteramente capacitado el Estado español para tomar sobre sí la administración total de los ferrocarriles. Yo he sostenido y sigo sosteniendo que ha de prepararse el Estado para ello, pero reconozco—digo—, y nunca he dicho cosa distinta, que, de momento, eso no lo puede hacer el Estado.

Partiendo de estas bases, hemos querido atender a estos aspectos del problema: primero, que las Compañías, como he indicado antes, no tienen hoy medios para transformar los ferrocarriles como demanda el interés público, y el Estado forzosamente tiene que acudir a esa necesidad; segundo, que el Estado necesita intervenir más de lo que intervenía en la administración de los ferrocarriles y procurar tener allanado el camino sin las complicaciones y dificultades que, aplicando la legislación actual y ateniéndose a los pliegos de condiciones de cada concesión, encontraría para que, en cualquier momento en que se considere el Estado capacitado para administrar los ferrocarriles directamente, para explotar los ferrocarriles, lo pueda hacer.

Todos sabéis que en la legislación actual, salvo algunas líneas que se concedieron con arreglo a la legislación de 1868, son temporales las concesiones, y, pasado el período de tiempo que en ellas se señala, revierten al Estado. No es pequeña dificultad para realizar los fines a que he aludido la existencia de esas líneas concedidas a perpetuidad, enlazadas con toda la red y que forman parte de las concesiones de algunas Compañías que tienen otras con el carácter de revertibles al Estado. Pero la reversión, según los pliegos de condiciones y la legislación actual, constituye un semillero de cuestiones, por la manera como se redactaron los pliegos de condiciones y las leyes que luego han desarrollado las cláusulas referentes a las reversiones. ¿Qué se ha de hacer con el capital de primer establecimiento? ¿Qué se ha de hacer con aquellos bienes de las Compañías que no estén afectos directamente a la explotación? ¿Para qué, señores Diputados, he de seguir enumerando el origen de cuestiones, de discrepancias, de litigios en que el Estado forzosamente había de verse envuelto si se aplicaran estrictamente aquellas disposiciones? Para resolver estas dificultades en lo futuro, hemos llegado a convenir lo siguiente: el Estado y las Compañías formarán un consorcio, constituirán un verdadero consorcio para la explotación de las redes en tanto no se decida el Estado para rescatarlas. El capital de aportación de Compañías

y de Estado había que fijarlo; ese capital no se fija por el valor nominal de las acciones, ni por la tasación del activo; ni lo uno ni lo otro ha parecido que podía responder a la necesidad de llegar pronto a la solución, a la solución equitativa que deje tranquila la conciencia respecto a este punto importante. En el quinquenio anterior a la guerra la prosperidad de las Compañías ferroviarias fué grande, en cotizaciones y en beneficios; el quinquenio durante la guerra y ahora no ha sido próspero para las Compañías: ha aumentado el tráfico en ellas, el movimiento de viajeros ha sido muchísimo mayor, los ingresos por la elevación de las tarifas lo han sido también; se han elevado muchísimo los gastos y si el Estado no hubiera acudido en ayuda de las Compañías, la ruina en general de todas ellas habría sido inevitable. Aun así, algunas se encuentran hoy en situación económica deplorable. Cuando se ha tratado de esta cuestión, las Compañías han pedido que nos atengamos siempre al resultado económico del quinquenio anterior a la guerra; han hablado de causas de fuerza mayor, trastornos generales de la economía, de los cuales no se les debía hacer responsables. Nosotros hemos fijado, para determinar el capital de las Compañías en su aportación, la media de las cotizaciones en los diez últimos años, es decir, comprendiendo el quinquenio anterior a la guerra y el inmediato.

Valoradas así esas acciones, a cambio de la cesión de los derechos, el acortamiento del plazo para la réversión que en las dos grandes Compañías se aproxima a cuarenta años, teniendo en cuenta las fechas de cada una de sus concesiones, el acortamiento, digo, de cuarenta a treinta años en esa media de réversión, la cesión en lo que se refiere a las líneas libres o concedidas a perpetuidad, por englobarlas en las demás concesiones, todo eso hemos estimado nosotros que, a lo sumo, podía llevarnos a conceder en la estimación del capital de aportación, para los efectos de la distribución de beneficios, una prima que no excederá del 10 por 100 del capital nominal; prima que ha de rebajarse en la misma proporción en que descienda la media de cotización de las Compañías en estos últimos diez años.

Dividendos. Habíamos de resolver, como uno de los principales problemas, el que se refiere a las tarifas, las cuales, estando en manos de las Compañías, han producido las reclamaciones de todos conocidas. Las Compañías han atendido a su interés y han procu-

rado obtener por las tarifas lo necesario para enjugar los gastos de explotación y los beneficios que ansiaban. Ello ha podido y puede perjudicar a la economía nacional, que a veces no puede resistir tarifas elevadas.

En este consorcio que nosotros pretendíamos y que establecemos, una de las más grandes dificultades era armonizar la necesidad de que en casos extremos el Estado disponga de la tarifa para no dañar gravemente la economía nacional, con la necesidad de que por el uso de esta facultad los legítimos intereses de las Compañías dentro de este consorcio no padecieran. Por eso nosotros hemos establecido que las Compañías percibirán para sus acciones, después de pagadas todas las cargas de la explotación, incluso el 5 por 100 de interés a las aportaciones del Estado (que ese 5 por 100 anual se considera como carga de la explotación), un dividendo fijo proporcional al dividendo medio que hayan tenido en los diez años anteriores, pero que no podrá exceder nunca del 3 por 100, no del capital nominal de las acciones, sino del capital de estimación de esas acciones en la aportación.

No hemos querido que, habiendo de seguir administrando las Compañías con la intervención directa del Estado en la forma que diré, hasta tanto que éste se decida a rescatar por completo las concesiones para administrarlas directamente, si en cualquier momento se considera capacitado para ello; no hemos querido, digo, que dejen de tener estímulos las Compañías para administrar bien, y, por eso, les señalamos en este consorcio otro 2 por 100 más de su capital de aportación, no del nominal, con el carácter de preferente. Y una vez satisfechas todas las cargas de ese dividendo o de ese beneficio, entonces el Estado entra también a participar de los beneficios en proporción a sus aportaciones, además del 5 por 100 de interés que tienen esas aportaciones, como carga que grava la explotación.

Inspirándonos en el mismo propósito de dar estímulos a las Compañías, hemos establecido una prima de buena gestión—así se llama—que no podrá exceder nunca del 1 por 100 del capital de aportación de las Compañías, prima relacionada con la economía en los servicios y con el aumento de tráfico. Hemos establecido, asimismo, que otro tanto por ciento igual, o sea otro 1 por 100 por buena gestión, se pueda atribuir al personal de las Compañías, para sumarlo a sus haberes; pero hemos establecido al mismo tiem-

po que el Estado, de acuerdo con las Compañías y con intervención del Consejo Superior de Ferrocarriles, que aquí se crea, fijará la tarifa en términos que responda siempre a los gastos de explotación y a esos beneficios fijos y preferentes.

Ese es el principio que nosotros aceptamos en el consorcio, pero reservamos al Gobierno, para acordar en Consejo de Ministros, cuando la economía nacional lo exija, la reducción de la tarifa, aunque no cubra esos gastos de explotación y esos beneficios. Claro es que cuando eso haya de hacerse por el Estado, si resulta luego comprobado que por el establecimiento de una tarifa inferior a la que hubiera de responder a todos esos gastos, no se lograra obtener beneficios y hubiera déficit en la explotación, el Estado tendría que satisfacerlo, pero entonces el Estado habría de resarcirse en los años sucesivos y no se repartirían beneficios a las Compañías sobre el preferente hasta tanto que el Estado se hubiera resarcido de los déficit pagados por él en los años anteriores.

Por último, señores, hemos resuelto el problema de la reversión fácil que antes mencionaba yo. El Estado, durante treinta años (y ahora hablo de las dos grandes Compañías que han reducido a ese tiempo la media que les queda de reversión), en cualquier momento de esos treinta años, total o parcialmente, puede hacerlo de una vez o por sorteo, sobre esta base, capitalizando al interés de 5 por 100 la media de beneficios obtenidos en los diez años anteriores, sin que pueda pasar nunca el precio de adquisición del valor nominal de las acciones, ni pueda descender—y ello se desprende de lo que llevo dicho—de la capitalización al mismo interés de 5 por 100 del dividendo fijo, que como maximum puede llegar a 3 por 100.

Fijadas así las condiciones del rescate, en el momento mismo en que el Estado, en cualquier instante, a los dos meses de realizarse este consorcio, estime que se halla en condiciones de administrar los ferrocarriles, o le convenga de todas suertes rescatar las concesiones, puede pagar en esas condiciones todas las acciones, y al Estado vuelven, no sólo las líneas con todo su material, sino el activo de las Compañías, con minas, si las tienen; con edificios, si los poseen; con toda clase de derechos, y no hay que liquidar más, ni hay que valorar más, ni hay cuestión posible de ninguna clase entre las Compañías y el Estado, que al formar el consorcio ha de ver cómo se liquida la situación de cada Compañía.



ña, y de allí en adelante las Compañías no pueden enajenar sus bienes ni contraer nuevas deudas sin autorización expresa del Estado. A nuestro juicio, se despeja así la situación jurídica y económica en relación entre las Compañías y el Estado.

Entretanto, el Consejo Superior de Ferrocarriles, con las representaciones de las Compañías y de los intereses generales, incluso del personal de las Compañías, resolverá todas las cuestiones, y, en último término, el Ministro.

En los Consejos de Administración habrá representantes del Gobierno, y, si lo estima oportuno, consejeros del Gobierno; se podrá poner el veto a todo acuerdo que represente gravamen para los intereses comunes, y, en suma, la intervención está regulada en términos que sólo la negligencia o el abandono de las facultades del Estado podrá explicar que no sea el control tan firme y decisivo como demanda la garantía que siempre deben tener los derechos del Estado.

Este es, en lo esencial, el sistema. Las normas que, en principio y con las reservas que antes he dicho, han sido acordadas por las dos grandes Compañías, serán aplicadas y adaptadas a las demás, y en cuanto el Gobierno quedará autorizado, si este proyecto se aprueba, para hacer todas las obras y mejoras, de acuerdo con las Compañías, en esos ferrocarriles. La aportación del Estado será lo que desde 1.º de enero de 1920 ha adelantado ya a las Compañías para atenciones de personal y material y lo que el Estado pague para realizar todas esas mejoras en los ferrocarriles.

Enormes desembolsos, señores. Advierto a la Cámara que los cálculos hechos— a mi juicio, sin gran exageración—para que la red actual, que ha de ser objeto de este consorcio, responda a las necesidades nacionales, es posible que lleguen a una cifra entre 2.500 y 3.000 millones de pesetas. ¿Necesito explicaros por qué ha de ser eso? En la mayor parte de las líneas no sirven los carriles, ni las traviesas, ni los puentes; si hemos de hacer la doble vía en muchos de ellos o en casi todos; si hemos de adquirir el material móvil adecuado a los transportes, como se hace en todas partes; si hemos de electrificar buen número de ferrocarriles; en suma, si hemos de colocarnos al nivel de los demás pueblos, en cuanto a los transportes terrestres se refiere, esos desembolsos habrá que hacerlos, y el Estado, a medida que los haga, irá pensando si le conviene o no rescatar definitivamente las redes, o si, ensa-

yando el sistema se ve que por esos procedimientos se camina en dirección a la mejora y buena administración de los ferrocarriles.

Alguien pensó en rescatar y en arrendar después. Nosotros hemos buscado este término de concordia y de preparación para lo que el Estado, en determinado momento, quiera decidir. Esa ha sido la intención primera, el propósito más firme de nuestra gestión; pero al mismo tiempo que el Estado ha de hacer esos desembolsos, aquí os pedimos autorización para construir los demás ferrocarriles de España.

¡Temerario puede ser el propósito; sumar miles de millones a miles de millones puede parecer que es un sueño, una audacia o una ficción; pues nosotros venimos seriamente a deciros que eso no puede tampoco aplazarse y que hemos de construir otra red, superior quizá a la que tenemos en número de kilómetros cuadrados en el corazón de España que no tienen una sola línea férrea. Así no se puede seguir; hay que construir los ferrocarriles, y no se han podido construir; tan sólo en unos cientos de kilómetros se les ha dado impulso desde hace quince o veinte años. ¿Cómo ha de seguir España así? Pues si no se pueden construir esos ferrocarriles de otro modo, y entregarlos nuevamente a concesiones sería comenzar la historia que ahora queremos rectificar, es el Estado quien tiene que construirlos, incorporándolos luego a los demás y estableciendo la manera de administrarlos; pero hay que construirlos, que tenemos para ello elementos técnicos sobrados y de absoluta garantía. Todos seguramente pensaréis que aquellos tiempos en los cuales del extranjero tenían que venir los técnicos a dirigir y explotar nuestros ferrocarriles; han pasado; bastan los Cuerpos de ingenieros españoles para responder de que esa obra se puede y se debe hacer, y la pericia suya y el honor suyo responderán de la empresa. Pues eso os pedimos también. Y luego os pedimos los créditos necesarios para preparar la electrificación general de los ferrocarriles mediante el establecimiento de la gran red distribuidora que la ingeniería española concibió y tiene en estudio.

No podíamos contentarnos con eso, y en este proyecto solicitamos, igualmente, que no aplacemos más la construcción de las carreteras y de los caminos vecinales que necesita España, que también es bochornoso comparar el número de kilómetros que nosotros tenemos de esos caminos vecinales con el que tienen los paí-

ses inmediatos, los países vecinos. No puede desenvolverse, no puede desarrollarse nuestra industria, ni nuestra agricultura sobre todo, sin dar un gran impulso a esas construcciones, y por el camino que llevamos, aunque hay que reconocer que se ha venido dotando mejor en los últimos años, el presupuesto de Fomento, ni nuestros nietos verán las vías que necesitamos tener para poder competir en la lucha del trabajo, en la noble lucha del trabajo, con los demás países. El pueblo español tiene derecho a que se le den esas facilidades, y por eso os pedimos que, sin salir, sin exceder, salvo algunas excepciones y muy contadas, de los créditos del presupuesto para construcción de caminos vecinales, para construcción y reparación de carreteras (las reparaciones de carreteras que, con la consignación que ahora tenemos, no podrían hacerse sino en treinta años; es decir, que cuando hubiéramos reparado las últimas tendríamos que empezar a reparar las anteriores) y para hacer y construir los puentes de las carreteras ya construidas, que por no tener esos puentes casi son inútiles (puentes que tienen longitud, sumados todos, de más de 50 kilómetros, con lo cual ya se dice el abandono que en este punto hemos tenido), para eso, digo, os pedimos que nos autorizéis a convertir las consignaciones del presupuesto del Ministerio de Fomento en anualidades de Deuda; porque entendemos que lo mismo los ferrocarriles que estas grandes obras que han de disfrutar las generaciones futuras, entré la nuestra y las que nos sucedan han de ser pagadas, ya que no puede recaer todo sobre una generación. Os pedimos lo mismo en cuanto a las obras hidráulicas, que exigen un gran impulso para extender el regadío en nuestro país, y os pedimos lo mismo para el sondeo y el estudio y la preparación del aprovechamiento, si los hubiere, de petróleos, o la destilación de rocas bituminosas, y os lo pedimos igualmente para dar gran impulso a los puertos españoles, puertos los más grandes de España que a la hora actual puede decirse que agonizan por falta de recursos. Nosotros os pedimos que nos autorizéis para dar el aval a grandes operaciones de crédito para todos esos puertos, a fin de que así vean satisfechas sus aspiraciones Barcelona—uno de aquellos a que aludía cuando hablaba de que agonizaban por falta de medios para proseguir las obras—, Bilbao, que se halla en el mismo caso, y Vigo, que aspira al engrandecimiento que representaba el proyecto que se presentó a las Cortes; y tantos otros de interés general y algunos menos impor-

tantes, pero que necesitan todos el amparo del Estado. Para la agricultura pedimos las mismas facilidades, y los detalles los vais a conocer en seguida.

Yo, después de lo dicho, sólo tengo que manifestar a la Cámara que considera el Gobierno tener derecho a pedir a todos que piensen si ha llegado la hora del resurgir económico de nuestro país. Una crisis económica terrible sufre España. Muchos miles de obreros no tienen hoy trabajo, y no hay manera de dárselo si no podemos desarrollar las obras públicas. A ellas hemos de atender forzosamente. Si pasan estas horas, con el estrago inmediato que eso representaría, pensad, Sres. Diputados, que horas más propicias, aunque tristes bajo ese aspecto, para dar el impulso que necesita nuestra Nación, no vamos a encontrar después. ¿Qué tendrá esta pobre España, señores, que cuantas veces se intenta dar ese impulso se frustra? ¿Por qué será eso? ¿Quién tendrá interés en que nosotros no prosperemos? No puede ser esto debido más que a un vicio que yo quisiera no ver confirmado en el espíritu y en la organización nacionales. En los demás países se lucha, como debe lucharse en la política, con pasión y con ardor, pero cuando se trata de algo que se refiere al engrandecimiento de la Patria, todos se suman.

Señores Diputados, con todas las condiciones que queráis, prescindiendo de las personas que aquí se sientan y pensando que esta obra no es de un Gobierno, ni siquiera de diez o quince años, ayudadnos. Discutid lo que queráis, que estaréis en vuestro derecho; cuantas explicaciones necesitéis, os la daremos; marcadnos el camino, pero no nos lo cerréis.

Repito que si ahora no lo hacemos no lo vamos a hacer jamás, no por las personas, repito, que aquí se sientan, sino porque todos trabajan, todos demuestran actividad en el mundo y quieren ganar el terreno perdido, y nosotros no tendremos la independencia efectiva que corresponde a nuestra historia, a nuestro territorio y a nuestra raza, si no nos desenvolvemos, material y moralmente, como se han desenvuelto y se desenvuelven los demás pueblos. Cada uno llevará su responsabilidad. Yo os pido modestamente que nos ayudéis, vuelvo a decirlo; no nos creéis dificultades que no estén justificadas; si algunas condiciones habéis de poner a estas autorizaciones que os pedimos, ponédlas. Estamos dispuestos a hacer el trabajo común; estamos dispuestos a no pensar ni siquiera en lo

que representamos en la política. Si pudiéramos suprimirnos, a cambio de que todas estas cosas se hicieran como demanda el interés público, en cuanto a mí sería pequeño el sacrificio. He dicho (*Muy bien, muy bien. Aplausos.*)

El Sr. MAURA: Creo que todos comprenderéis, Sres. Diputados, la ineludible obligación que tengo de intervenir en el debate. Aun después de los imponderables discursos que hemos escuchado y de la gran parte de la materia que ha sido en ellos ventilada, todavía es una de las mayores dificultades entresacar aquellos aspectos y aquellos temas en que haya que emplear la limitada paciencia vuestra y mi fuerza, que tampoco es muy sobrada. Es natural el hecho, además inevitable, de que, con ser tanto lo que abarca el proyecto, el asunto ferroviario haya tomado la primacía; y no es extraño, porque es un asunto que traía muchos años de rezago, de lamentable rezago, y en lamentarlo yo soy antiguo, porque las dos únicas veces que he ocupado un puesto en el Gobierno, hace doce años, y en los meses de 1918, ya habéis visto y ya sabéis con qué atención se fijó la del Gobierno en este asunto, y en las contadas semanas de 1919 aquel Gobierno estuvo ya tratando este asunto; había puesto mano en él cuando apenas había comenzado a vivir.

Estamos conformes en que el "statuto quo" es absolutamente insoportable, improporrible, insostenible; por lo tanto, estoy nativamente asociado al propósito de que esta discusión no acabe sin desenvolver y resolver el asunto. A eso vengo, con ese ánimo vengo. Claro es que yo quise que estas deliberaciones fuesen en el seno del Consejo de Ministros; deliberamos aquí, con el mismo espíritu vengo a ello, y excuso decir—creo que excuso decir—cuán grato nos sería poder coincidir con el Gobierno y, señaladamente, con el Sr. Ministro de Fomento en todo; me complaceré en decir las muchas cosas en que coincido, pero me cumple explicar aquellas otras en que no me hallo en posibilidad de asentir. Cuidaré de no criticar nada sin explicar, con toda claridad, lo que creo que, en lugar de lo que critique, se puede hacer; único modo de venir de veras con el ánimo dispuesto, no a impugnar ni a combatir, sino a discutir en alta voz sobre un tema de interés nacional. Las responsabilidades de todos hacen insignificante el agrado

o desagrado de que estemos o no de acuerdo, eso no importa nada; lo que importa es que acertemos ante todo. A eso vengo; es decir, vengo a intentar el acierto, que es muy difícil y, probablemente, erraré mil veces; pero no puedo hacer sino procurar aquel acierto.

Hoy, Sres Diputados, es ya una cosa trivial, generalizadísima, considerar que la industria de transportes no es una manifestación más de la actividad industrial, de la actividad económica, y cuando veo así las opiniones, no puedo menos de evocar el recuerdo del primer acto público de mi vida, hace más de cuarenta años, cuando no era Diputado ni lo había sido nunca. Entonces me tocó intervenir en una información sobre el derecho diferencial de bandera—en el año 1880—y sostuve que el transporte no era sólo un trabajo y una industria: era el ambiente de toda la vida económica de un país y aun, quizá, de su vida entera. Y no olvido (lo recuerdo con gran cariño) los reproches, los regaños de aquellos maestros míos (a cuyas aulas diez años antes asistía, que me habían explicado la entonces incontestable doctrina economista) por haber pronunciado aquel discurso. Naturalmente, ellos, en aquella tendencia suya, en aquella doctrina suya, estaban disconformes conmigo. De modo que a mí me viene de lejos el concepto que ahora prevalece.

Materia de ferrocarriles. No digo que no se discuta y que no se difiera; pero ¿hay género alguno de duda en que predomina la opinión de que sólo el Estado puede construir los ferrocarriles nuevos y al Estado tienen que ir a parar, más o menos pronto, de una o de otra manera, las redes existentes? Las concesiones temporales de usufructo a la industria privada (hay que decirlo en honor y en justicia de todos) no eran un error de los españoles ni una culpa de los gobernantes; nadie se puede sustraer al medio en que vive; ni la impotencia de ahora es culpa de las Compañías, porque su buen o mal vivir no habría nunca cancelado el vicio congénito del sistema, que consiste en que, a medida que el usufructo se adelgaza y se acerca al término, mengua la potencia económica, que se multiplica en necesidad por el desarrollo de los tiempos, y la concesión misma trae la dificultad en el tráfico. Esto es trivial; pero es al mismo tiempo capitalísimo.

Ha sobrevenido la crisis mundial económica y ha resultado que las Compañías no se podían tener en pie: ha sido, pues, me-

nester el auxilio del Estado, que han solicitado y conseguido. De modo que no estamos delante de una desagradable revisión de culpas, sino delante de la necesidad de proveer a una evolución natural de las cosas o al reparo de un error que en el curso de la vida humana, colectiva o individual; suele ser una gran parte de la vida misma. Y con esta frialdad de espíritu, que facilita el espíritu de justicia, hemos de procurar todos el acierto. Es indudable, pues, que tenemos delante el problema de construcción de nuevas líneas por el Estado, y de una reversión más o menos rápida de las redes existentes; realidad que a mí me confirma la sensación que he experimentado cuando, en estos años pasados, he presenciado la lucha, que, mirada de lejos y en frío, es inexplicable; alrededor de la pretensión de resolverlo todo con una elevación de tarifas otorgada a las Compañías concesionarias existentes. Siempre me pareció que se planteaba el problema, no en un callejón sin salida, sino en un absoluto olvido de la realidad del problema mismo.

Hay una disyuntiva que ha tenido aquí personificación en el Sr. Cambó y en el Sr. Ministro de Fomento: el rescate inmediato o el rescate aplazado, empezando a caminar hacia él. Con un entendimiento de la potencia que siempre ha demostrado, y en esta ocasión soberanamente, el Sr. Cambó, y por los recursos, por todos conocidos siempre, del Sr. Ministro de Fomento, los luchadores agigantaban la lucha; pero la agigantaban sin querer, por su propio tamaño, por su propia destreza, porque, si lo miráis bien, es un cañamón lo que los separa. ¿Por qué? Porque el que quiere rescatar inmediatamente necesita improvisar en seguida también una explotación que no sea la del Estado, unas Compañías que hagan la explotación; y el que no quiere ir al rescate inmediatamente, tiene que prorrogar la administración de las Compañías, y el cañamón está en el punto de divergencia de las dos opiniones.

Yo me encuentro con la opción ministerial, que consiste en que el rescate se aplace, que desde ahora se marche hacia el rescate, y que, entretanto, las Compañías concesionarias sigan manejando la explotación, administrando las líneas, y yo, que estoy deseosísimo de coincidencia y desearía que la hubiese, y de todos lados, acepto todo esto, que es, en definitiva, la estructura fundamental del proyecto. Esta es la esencia del pensamiento del

Gobierno; yo me coloco dentro de ese pensamiento; lo que hay es que en el modo de desenvolver y realizar ese pensamiento hallo cosas con las cuales no me es posible conformarme, probablemente por equivocación mía. Tengo que explicaros en qué consiste esta dificultad mía para seguir conformandome—después que me he conformado con el principio fundamental, con el pensamiento—con el cuadro, con el marco:

A mí me parece que es impracticable el pensamiento del Gobierno, y a mí me parece que se puede simplificar enormemente el modo de llegar a la realización del pensamiento del Gobierno. ¿Por qué me parece impracticable? Lo primero que hallo en el consorcio ideado y desenvuelto en las bases es que, a mi parecer, siendo punto común y necesidad ineludible, lo mismo si se parte de la aspiración o del pensamiento del Sr. Cambó que si se arranca desde el punto en que está el Gobierno, siendo lo común y lo ineludible el órgano gestor de la administración para el intervalo de aquí al rescate, el consorcio disuelve, incapacita, anula, suprime ese órgano, y no yendo al rescate inmediatamente, el Gobierno se echa encima—se le viene encima, entre escombros—la administración de los ferrocarriles.

Y vais a ver si estoy equivocado; porque voy a leer, para que juzguéis cada uno por sí y todos juntos. Yo, que tengo tantos años y en cada uno he aprendido lo que estorban las Lecturas en el uso de la palabra, voy a leer, y voy a leer por una cosa, porque son textos del proyecto, del dictamen, y sé que el que oye, por mucha que sea la confianza en la lealtad del que discute, recela de aquella sugestión que, en el convencimiento y en el interés dialéctico, puede ejercitarse, tergiversando algunas ideas. No olvidéis que me propongo con estos textos averiguar si quedan en pie, vivas, útiles, hábiles, las Compañías para administrar los ferrocarriles, que es de lo que se trata, pues de otras cosas hablaremos después.

Dice la base 2.<sup>a</sup>: “Se establecerá un consorcio entre el Estado y cada una de las Compañías concesionarias actuales para la explotación y mejora de los ferrocarriles, mediante el cual cada Compañía tendrá la administración y explotación de sus líneas, con intervención de funcionarios del Estado, que podrá designar el Ministro de Fomento para cada uno de los Consejos de Administración y con participación en estos Consejos.”



"Base 5." El Estado se reserva la facultad de adquirir todas las acciones de las Compañías concesionarias de líneas, cuya media de reversión en toda la red no sea menor de treinta años, o que convenga con el Estado en reducirla a treinta años, y durante ese tiempo por el valor que resulte capitalizando al 5 por 100 el dividendo medío obtenido por todos conceptos en los diez últimos años anteriores al del rescate, sin que este tipo pueda ser superior nunca al valor nominal de cada acción, ni inferior al que resulte de capitalizar al interés también del 5 por 100 la cantidad que representa el 3 por 100 del dividendo fijo que se le reconoce en estas bases. Respecto a las Compañías que tengan media de reversión en el conjunto de sus concesiones inferior a treinta años, habrá de hacerse uso de dicha facultad dentro del plazo de reversión que resulte. La adquisición se hará parcial o totalmente por medio de sorteos, y esas acciones aumentarán las aportaciones del Estado al consorcio. Las demás aportaciones procedentes de adelantos, obras y adquisiciones de material en las líneas tendrán igual condición de capital acciones para todos los efectos legales sin perjuicio del derecho expresado anteriormente a percibir el interés del 5 por 100 como cargas de las explotaciones por tales aportaciones.

"Las acciones de las Compañías se convertirán en nominativas, y de los Consejos de Administración sólo podrán formar parte extranjeros hasta un tercio de sus componentes; pero sin poder desempeñar los cargos principales de tales Consejos.

"Todas las Compañías se entenderán desde luego naturalizadas y sometidas a las leyes españolas."

"Base 7." Las obligaciones hipotecarias emitidas hasta la fecha de esta ley por las Compañías ferroviarias quedarán a cargo del negocio común y serán respetadas."

"Base 8." Las Compañías, al entrar en consorcio, deberán liquidar todas sus deudas, salvo las hipotecarias" (las hipotecarias acaban de entrar a cargo del negocio común), "o asegurar las que no tengan este carácter, en forma tal, que en ningún caso, al adquirir el Estado las acciones, puedan pesar esas deudas sobre él. No podrán las Compañías en lo sucesivo adquirir nuevas deudas ni enajenar sus bienes sin autorización expresa del Estado. Sobre los valores (deudas del Estado, acciones, bonos, obligaciones, cédulas, etc.), de cualquier clase que sean, propiedad de

las Compañías al iniciarse el nuevo régimen, adquiridas con fondos procedentes de reservas constituidas por beneficios no repartidos, se establecerán pactos especiales entre el Estado y las Compañías.

“Base 17. Esta ley será obligatoria para todas las Compañías ferroviarias del servicio general y uso público, y por virtud de la misma se entenderán modificados sus Estatutos en cuanto se opongan a su cumplimiento. También se entenderán derogadas las leyes que se opongan a lo que en estas bases se establece. El Gobierno aplicará estos preceptos a todas las Compañías de servicio general y uso público que estime deban ser objeto de transformación en su régimen, procurando formar redes de la mayor extensión posible, para que la administración resulte más beneficiosa para los intereses generales.”

“Al aplicarse este régimen, las Compañías equipararán las líneas que les hubieran sido conferidas a perpetuidad con las de reversión, y para todos los efectos legales el tiempo de la concesión se entenderá de noventa y nueve años, a partir de la fecha en que las líneas fueron concedidas.”

Estos textos, que necesitaba quedasen recopilados en el Diario de las Sesiones, significan, en suma, que las Compañías actuales, Compañías mercantiles que viven y funcionan con arreglo a leyes que todos conocemos se encuentran con un socio, con un accionista, el Estado, que aporta un capital que tiene para todos los efectos legales el carácter de acciones, con lo cual la soberanía civil de la Junta de accionistas, árbitra y señora del haber social y de todas las decisiones sociales y de la vida de la misma Compañía, ya no pertenece a los accionistas, y el Consejo ya no es sólo la delegación de los accionistas, porque está intervenido por el Estado; pero es que, además, la personalidad jurídica, la personalidad financiera ha variado; ya lo habéis visto; no puede contratar, no puede enajenar, necesita licencia del Gobierno para ello; se ha convertido en otra la índole de la acción; la acción ha dejado de ser un título al portador, se ha trocado el ser de la acción; en una palabra: es evidente que el ente jurídico ha variado; pero sobre todo, el industrial todavía ha variado más; porque todavía por el cordón umbilical del consorcio puede recibir la savia del Estado que le permita vivir, y la conformidad para la acción; lo que no le puede dar el Estado es la realidad económica y financiera y la potencialidad

industrial, porque es un ser capitidismuinido, secuestrado, absorbi-  
do, como que desde el primer día tiene que liquidar; y una parte  
de su pasivo ya se ha transferido, y todo eso para ir limpiando y  
mondando el activo y absorberlo el día que el Estado quiera ir al  
rescate. La Compañía está medio liquidada; está en pie porque  
hace falta una figura, pero es una figura hueca, inerte, a la cual,  
además, le acontece otra cosa, y es que, como a los accionistas, que  
son los partícipes de ese ser colectivo, se les da un dividendo fijo,  
se les sustrae, se les quita el estímulo de la vida industrial, desapa-  
rece todo móvil de lucro, el santo móvil del lucro; porque el Có-  
digo de Comercio enarbola el lucro en su primer artículo; el lucro,  
que es el emblema de la vida industrial y económica; y si todo eso  
desaparece, ¿qué queda? ¿Qué queda para un ministerio tal como  
prolongar por tiempo indefinido la gestión explotadora de las re-  
des actuales? Y esto, con la añadidura, de que se hacía cargo el se-  
ñor Ministro de Fomento una de estas tardes, y si no se lo hubié-  
ramos oído lo supondríamos, de que si para mejorar las corrientes  
del tráfico, evitar irregularidades que en él ha determinado el na-  
tural egoísmo de cada una de las industrias privadas, se adquiere  
o rescata una línea para incorporarla a otra línea, haciendo con  
ello acortamiento de trayectos, economía de recorrido, etc., natu-  
ralmente esa nueva línea tiene que ir a parar a ese ente, que se  
acaba de vaciar; y si el Estado concluye pronto cualquier línea que  
esté dentro de una red, del sistema económico de una red, tampoco  
es fácil que el Estado se decida a organizar una administración  
para explotarla, sino que la entregará a la administradora de aque-  
lla red a la cual pertenece, actualmente, la línea nueva. Quiero de-  
cir con esto, que el consorcio, que es el régimen de intervalo desde  
ahora hasta el rescate, no sólo no aminora la necesidad del vigor  
de la personalidad jurídica y del vigor económico de las Compañías,  
sino que hoy necesitan las Compañías mucho más esas calidades  
y esa consistencia, por sus nuevas relaciones con el Estado, por la  
ampliación de su cometido, por la misma necesidad de permanecer  
frente a frente de la entidad soberana para la relación de las de-  
terminaciones de que nos estamos ocupando en todos nuestros dis-  
cursos.

Este inconveniente es para mí capital. Había de ser el consor-  
cio en sus bases irreprochable, y no ocurrírsele a uno observación  
alguna a los elementos intrínsecos del consorcio, y siempre se pro-

duciría el efecto de narcotizar o matar—yo creo que matar y disolver, en todo caso paralizar—el ente indispensable para seguir la explotación, con lo cual el día del rescate se frustra el intento. Con la añadidura de que el rescate, la expectativa del rescate y su oportunidad, están principalmente referidas por todos, por el Ministro y por todos, a aquel día en que se haya conseguido que el Estado—no precisamente en una época cercana, que nadie pretende eso, y hemos de hablar de ello varias veces—, por ministerio de la ley y de la acción del Gobierno, haya conseguido que exista un organismo capaz de tomar a su cargo la dirección de ese inmenso asunto de los ferrocarriles nacionales. Pues bien, si el tiempo que se tarda en el rescate se emplea en ese vivir de promiscuidad en que las Compañías casi son vivas y casi están muertas, ya que no enterradas, y en que los Consejos son casi Consejos de Administración, porque casi interviene el Gobierno, y en estos casos se disuelve todo, y principalmente la responsabilidad, resulta que nunca estará preparado el Estado para administrar ferrocarriles.

Vamos ahora a ver el tejido del consorcio, las hebras de ese tejido. Lo primero que a uno—ese uno soy yo, puede que a los demás no les suceda lo mismo—, lo primero que a mí me pasó al emprender el estudio de este proyecto, con el mejor deseo, fué una sensación preventiva de recelo; recelo en el sentido de que aún no había llegado a un análisis y ya se me atravesaba la idea de que pudiesen formar unidad bien trabada, eficaz, fecunda, seres tan distintos por su naturaleza, por la inspiración de su actuación; por la finalidad de ella, como el Estado y la Compañía, que, por añadidura, entran en un período de contraposición; porque lo mismo en el intervalo de aquí al rescate, que en el rescate, todo es contraposición; a la contraposición nos llevan las circunstancias, nos llevan las necesidades públicas y va nuestra voluntad. El consorcio entre una Compañía de intereses privados, íntimamente atendida al interés privado, y el Estado necesariamente preocupado de cosas totalmente diversas, acaso opuestas al interés privado, no me cabía a mí en la cabeza.

Pero seguí adelante con el análisis, y me encontré con que el Estado dice que a este consorcio, donde las Compañías acuden con un capital estimado por un procedimiento, que ahora no examino, que fija la base, delante de esa Compañía que aporta un capital estimado por ese procedimiento, el Estado hace una aportación de

los adelantos que ha hecho y de los que haga, de las adquisiciones de material y obras que costee, y dice que toda esa suma es un anticipo al 5 por 100. Pues ese anticipo al 5 por 100 es una ficción absoluta; no hay tal anticipo; es una cosa que inventamos sin poderla realizar. Porque yo puedo inventar, por ejemplo, que iré esta noche al Prado, ya que no hay más que ir; lo que no es tan fácil que invente es que voy a ir a la Luna, porque no puedo ir. Pues ese anticipo no existe ni puede existir. No puede existir porque el Estado no da ese dinero con el ánimo de que se lo devuelvan, con lo cual se acabaría el anticipo; además no se lo da a la Compañía; por lo cual no hay mutuario; luego es un ente de razón, y un ente de razón que se atraviesa en el desenlace del problema nada menos que con esa producción de 5 por 100 de interés desde el primer día, como una carga financiera de las líneas. De modo que en saliendo el dinero para su destino devenga el 5 por 100, y no se sabe—ya hablaremos de eso—cuánto y cuándo ese destino será eficaz para la producción compensadora del dispendio del 5 por 100.

Os he indicado, y quizá me he detenido mucho si he tardado dos segundos en decirlo, que el anticipo es una ficción. Yo digo que, además de que no puede sostenerse (luego veremos los hijos de esta criatura, luego veremos lo que da de sí ese anticipo, ahora hablo de la raíz), no solamente es de por sí una cosa sin realidad, porque no puede tenerla, sino que desaloja una realidad notoria, y la realidad notoria es que el Estado, que, además de propietario de las líneas es curador de la economía nacional y órgano de soberanía, tres cosas en una, decide invertir en obras y material un capital, unos fondos, y desde el momento en que lo que hace es invertir un capital en obras y en material, está, desde el primer desembolso, a las ganancias y a las pérdidas, a los productos de ese capital, y no a un interés de tanto por ciento, para lo cual sería necesario que alguien recibiese el capital y procurase compensar la posible pérdida con un interés. Para las tarifas y para todo el problema, esto tiene una trascendencia enorme, que hallaremos luego.

El anticipo, pues, a mi juicio, es un estorbo, y es un estorbo artificial, absolutamente innecesario.

Dividendo fijo al accionista. Ahora no me detengo —no hace falta— ni a mirar siquiera el tipo, ni la cuantía, ni el modo de regular la importancia pecuniaria del dividendo fijo, en parte asé-

gurado por el Estado, o asegurado en todo, es igual; porque desde que se habla de eso, así como en el anticipo, es decir, en la aportación que el Estado hace al negocio ferroviario, se trabuca y se cambia el título, la intención y el fin del desembolso y de la acción del Estado, aquí también se trabuca y se desvanece a los accionistas; porque ya el accionista no es aquel individuo de una Compañía que iba a buscar en una explotación los provechos del negocio y su participación en él; ya está jubilado; tiene recibida del Estado la seguridad del dividendo, con la particularidad de que el Estado, que sale garante del dividendo, que se lo asegura, no va a administrar las líneas. Porque todavía se explica en el que arrienda una huerta, que diga: "Te daré tantas pesetas, porque cosecharé las hortalizas." El Estado aquí no cosecha nada. Eso será bueno o malo, conveniente o no, pero lo que digo es que va contra la esencia de las cosas y, por lo tanto, no en camino de desenredar, sino en camino de dificultar el desenredo, y como yo ahora no quiero más que dar aquí una muestra de la razón que tengo para no asentir a ello, paso adelante.

¿Cómo efectuará el Estado su aportación? Lo que dice la base 9.<sup>a</sup> es cosa que habrá que aclarar; pero yo precisamente no hago consistir ahora mi observación en la oscuridad, sino en la importancia de la materia. Porque dice la base 9.<sup>a</sup>:

"Las obras de adquisición de material que el Estado ha de realizar para mejorar las líneas actuales y ponerlas en buen servicio, se harán interviniendo el Estado y las Compañías en la forma que determine el Sr. Ministro de Fomento, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles."

Comprendo bien —además lo sabemos todos; lo habíamos de ignorar y nos lo explicaríamos por igual— que las Compañías, que, naturalmente, eran las llamadas a ello y estaban además impulsadas por su interés, muy laudable, tenían estudiadas obras, mejoras, ampliaciones, etc.; y aun en aquellas que no tengan estudiadas, la experiencia de la explotación les hace de un consejo insuperable para oídas, para escuchadas, para consultadas. ¡Ah! Pero la Compañía —que a veces tendrá un interés que al Estado le haya de parecer bien, muchas veces, cumpliendo con su obligación, respondiendo a su naturaleza, persiguiendo su interés exclusivo, que para eso vive— tiene una finalidad totalmente contraria a la del Estado, cuando se va al rescate y a reformar las redes, como

deben ser, y a dirigir las corrientes del tráfico según la conveniencia pública; porque muchas facetas de la vida, de la actuación de las Compañías consisten en la natural rivalidad y en el natural afán de atraer el tráfico a sus líneas y apartarlo de las corrientes de otras Compañías; eso es elemental.

De modo que en opinión mía hay que dejar muy claro que las Compañías no pueden ser más que oídas, pero que la decisión es exclusiva del Estado en cuanto a la inversión del capital, y que esa inversión del capital es la obra de Estado, sin perjuicio de aquella excepción justificada que pueda haber para que en determinado caso la Compañía, que tendrá más facilidades acaso de realizarla, ejecute una obra por cuenta del Estado; pero esa no puede ser la regla, sino la excepción. Y la palabra intervenir me alarma; es decir, me alarmaría en un texto definitivo; ahora me agrada, porque es una ocasión para haberos expuesto la advertencia con que hemos de tratar este punto.

Dice la base que el anticipo del Estado —digamos la aportación del Estado— consistirá en las cantidades adelantadas para pago de personal, las invertidas en la adquisición de material y las que se empleen en obras por el Estado. Pero si las cantidades adelantadas para personal son gastos de explotación de ejercicios pasados, que se liquidaron para provecho exclusivo de las Compañías, ¿cómo se puede sumar esa cantidad con esos otros cientos de millones? Si es una cantidad consumida y además una cantidad anticipada (ésta sí que ha tenido mutuario, con la forma de devolución pactada, con relevo de interés, que no censuro), tiene una situación jurídica y una situación económica: la situación jurídica es haberse anticipado las cantidades en calidad de devolución, sin interés, con aplazamiento para el día incierto en que el excedente de productos baste, sin perturbar el tráfico, para la devolución.

Yo comprendo que eso se mantenga, que no haya motivo para alterarlo o que se modifique más o menos sustancialmente; todo eso lo comprendo; lo que no comprendo es que eso se llame capital de primer establecimiento de líneas, cuando se ha consumido en gastos de explotación en años en que ha explotado la Compañía, en uso de su legítimo derecho, y eso lo debe la Compañía ni más ni menos que si hubiese sido carbón o cualquiera otra materia de las que en gastos generales han sido consumidas. Este no es un reparo artificioso ni de guleyo, no; esta es una realidad que

vuelve a comparecer cuando hablamos de tarifas, y, por de pronto, ya es una desfiguración del consorcio, una dificultad de entender bien ese consorcio, el cual consorcio además no puede menos de ser una intimidación peligrosa —peligrosa sin ofensa para nadie— entre el Estado y las Compañías; peligrosa a causa de la diversidad de seres y de situaciones; a eso aludía.

Excuso decir que con una intención laudable —porque claro es que el Sr. Ministro de Fomento y el Gobierno han redactado el proyecto con el ánimo de redactar el más conveniente proyecto que pudiera redactarse, no cabe duda— entre las cosas plausibles que perseguían al redactar el proyecto, era una la preparación, la facilitación del rescate, y a eso responde esencialmente el consorcio. Ha acercado el Estado a sí las Compañías, se ha puesto a intervenir su administración, se ha hecho accionista, ha secuestrado y sometido a su autorización el funcionamiento, la enajenación, la contratación de las Compañías, ha echado sobre el negocio común la carga hipotecaria y ha liquidado la otra, el otro pasivo de las Compañías; todo eso tiene la sana intención, plausible, de facilitar y preparar el rescate. Lo que hay es que andando ese camino hacia esa venta, vamos juntos; y hay Compañías que tienen una situación normal, desahogada, y otras —sin que por ello haga reproche alguno, ni examine absolutamente ninguna de las causas— positiva y notoriamente están en situación difícil, están en cumplimiento de convenios de acreedores que son el primero, el segundo, el cuarto, con tales y cuáles escabrosidades y dificultades y con tales y cuales deficiencias que ellas lamentarán primero que yo, pero, en fin, que son realidades; y yo digo que esa es una compañía peligrosa, sobre todo porque el ir juntos, el borrar la pared por medio y el tú y el yo y la distinción de personas (no porque se supriman los nombres, sino porque la realidad los entremezcla en el consorcio), está persiguiendo una ilusión, la ilusión de la liquidación. Porque no basta que digamos nosotros en la ley: las Compañías liquidarán el pasivo que no sea hipotecario; no basta, porque las que lo podrán liquidar serán las que menos importe que lo liquiden, aquellas que están en situación desahogada y normal; aquellas cuyo pasivo nos ha de preocupar mucho en cualquier contacto con el Estado, en cualquier difuminación de la línea divisoria de las responsabilidades, en cualquier oscurecimiento de las diversas personalidades contrapuestas, son las Compañías a quienes en balde mandaremos



que liquiden, porque no pueden liquidar, y no podrían liquidar aunque conservasen una libertad jurídica y económica que las bases les quitan; no es falta de base, es falta de caja, falta de dinero; esto es lo que les pasa.

Pero ahora os llamo yo a otra consideración. Quisiera no molestar demasiado, pero el asunto es complejo. Todo esto de que os hablo, estas cuatro o cinco notas que a mí me ha parecido conveniente señalar en el consorcio, por hipótesis las trueco en excelencias, y en vez de los reparos que a mi pobre juicio esas cosas presentan, las convierto en cosas apetecibles y laudables sin reserva ninguna; y digo yo: bueno; y esto ¿cómo se hace? Esto no se hace mas que de una de dos maneras, o con el consentimiento, una por una, de todas las Compañías, o por una violenta imposición de la ley; una de dos cosas. Reconozco que tiene razón sobrada el señor Ministro de Fomento, por eso le alabo, para no haber ni intentado siquiera el avenimiento con cada una de las setenta y tantas Compañías. Evidentemente, el asunto no daba para tanta dilación, ni yo sé si la dilación habría sido fructífera; pero nos habla el señor Ministro de que está, me parece, conforme con las Compañías principales, la del Norte y la de M. Z. A. Aunque S. S. no ha hecho la afirmación, y ha hecho muy bien, categórica, yo doy eso por averiguado y resuelto; no lo sé; no sé sino lo que ha dicho S. S., y S. S. no ha hecho afirmación categórica; me remito en eso, no sólo a lo que ha dicho S. S., sino a más: lo hoy por averiguado. Con eso no hemos adelantado un paso. Con estas dos Compañías, ya lo creo; con éstas sí, estamos conformes, ya lo hemos resuelto todo. Lo que hay es que quedan otras 70 con su albedrío, con su situación distinta, con su lengua expedita para alegar distinción de casos, etc.; y claro es que si en exploración era muy prolijo el intento de avenirse con cada una de estas entidades, "a posteriori", con la ley, con la gravitación de las cosas ya adquiridas y ganadas y a la conquista de lo que queda, excuso decir; quien haya negociado con gentes, ya sabe lo que es eso.

De suerte que no podemos pensar, que no podemos esperar al acuerdo; que no lo espera el Gobierno; porque —me habéis oído leer la base 17— esta ley obliga, deroga estatutos y leyes; y yo digo que eso no se puede hacer; como lo ha dicho todo el mundo; el propio Sr. Ministro lo ha dicho, aunque luego, aludiendo a esa ya casi determinada inteligencia con dos de las Compañías, ha mos-

trado que era un caso excepcional. Pero en eso no hay materia parva; es que no tenemos facultades para hacer eso, es que no tenemos potestad para hacer eso; e independientemente de las consecuencias que tendría el hacerlo, ya en el debate se han 'mostrado, si tuviésemos potestad, la prudencia nos mandaría no hacerlo.' ¿Habéis intentado alguno de vosotros, porque yo lo intenté y no me atreví, habéis intentado lanzar la imaginación sobre las escabrosidades histórico-jurídicas de todas las Compañías españolas y lo que es el atravesar, en esa serie de vínculos, de obligaciones, de derechos, de convenios, de sentencias, de acuerdos, atravesar un precepto, una cuchilla? Pero si todo eso son derechos civiles de españoles y extranjeros, amparados en nuestros Códigos, ¿cómo podríamos nosotros, sin la renuncia de ellos, formalizada, autorizada, eficaz, lanzar al mundo un precepto que arrasase manigua tan intrincada?...

De todo lo que he dicho hasta ahora saco una consecuencia, una consecuencia que me parece la de Sancho Panza, la del sentido común, la más trivial que podéis imaginar, y es que si nosotros estamos delante de un complejo tan intrincado de personalidades, de derechos, de obligaciones, de situaciones varias, en vez de ponernos a inventar cosas, y de ejercitar para ello la voluntad, por bien intencionado que sea, y la facundia, por muy productiva que resulte, lo que debemos hacer es lo contrario: es replegarnos a la realidad y a la estricta justicia; para lo cual no necesitamos el consentimiento de nadie, con tal de que procedamos con estricta justicia y respetemos la realidad.

¿Y cuál es la realidad? Pues la realidad es sencillísima. La realidad es que desde el instante en que el Gobierno —conforme yo con ello— no va al rescate inmediato, ni señala fecha para el rescate, pero lo prepara desde ahora para cuando sea oportuno y deja subsistentes las concesiones, el Gobierno respeta un usufructo, un disfrute temporal que tienen las Compañías. Hemos de respetar, de veras, honradamente, lealmente, el usufructo temporal de las Compañías; y el Gobierno, por motivos de Estado, por motivos de política económica, por toda clase de consideraciones, hasta el punto de haber llegado, me parece, a una casi unanimidad en esa materia —digo yo; respeto las opiniones, que no se han manifestado, en contra— con un general asentimiento se dispone a grandes sacrificios pecuniarios para poner las líneas y su material en estado

de buen servicio y ampliarlas. Pues eso es un propietario (porque lo es el Gobierno de las redes actuales) que mejora su establecimiento, que amplía su establecimiento. No había de existir más que el vínculo civil, había de tratarse de un usufructo civil y privado, y entonces ya el propietario no necesitaría el consentimiento del usufructuario, con tal de respetar el usufructo. Pero aquí, además, intervienen otras muchas cosas: interviene el carácter público del servicio; el carácter público que han tenido siempre las obras; interviene, no ya el beneplácito, que no necesitaríamos, la instancia viva de las Compañías. De manera que no cabe duda que el Estado, sin atropellar a nadie, sin salirse de su derecho, con la frente muy alta y el manto muy limpio, dice: yo voy a mejorar mi obra, mi propiedad, mis líneas. Y como esto lo hace el Estado invirtiendo en las líneas suyas, que han de ser de su propiedad, con un usufructo temporal en las actuales, sin usufructo en las otras que se construya, como el Estado mete en esa obra, en ese establecimiento industrial su capital y no puede el Estado quitarle el usufructo al usufructuario —no lo intenta, ni lo sueña, ni lo desea; pero además no podría—, pues claro es que la indivisibilidad de la explotación y la forzosa explotación del usufructuario hace que el usufructuario sea un gestor obligado de la explotación del capital que aporta el Estado. Esa es una realidad inexcusable.

De modo que la realidad nos ha traído a una comunidad con las Compañías; pero ¿en qué? En la explotación y en los productos, y nada más. ¡Ah!, ya lo veis: la realidad nos recomienda que esa personalidad de las Compañías permanezca incólume, exenta, vigorizada, responsable, capaz de administrar lo nuestro y lo'suyo; no hay más remedio que lo administre; y va a ser administradora de una comunidad de explotación, y vamos a regular la comunidad de explotación; pero ya no es un capricho, ni una invención; vamos a regularla. Y ya nos bastan las dificultades que hay en el camino; pero ¿qué diferencia de eso a las incorporaciones de capitales y a todas las complicadas estructuras que lleva en su seno el consorcio! De todas aquellas cuestiones me ausento; no necesito ya pensar cómo se capitalizan y cómo se fijan los capitales, ni si es bueno el tanto por ciento; de todo eso no necesito ocuparme, porque esas son las invenciones del consorcio que no viene a cuento, que no existe: lo que yo tengo aquí delante es una comunidad de explotación; vamos a regularla y a regularla de modo que na-

die pueda decir que se perjudica a una de las partes, cosa que será ardua, pero que no es el arco de iglesia más grande que se haya construido.

Claro es que, desde el instante en que nos ponemos a considerar la explotación de las líneas, después de la novedad de incorporar el Estado por inversión sus propios fondos, surge por delante y casi se enseñoera el problema de las tarifas.

Notad, señores, qué hasta ahora, desde que hay concesiones de ferrocarriles en España, el torcedor de los Gobiernos, el de los que utilizan los transportes en la economía nacional, probablemente el de las Compañías, no lo sé, lo supongo, han sido las tarifas; porque la posición de las entidades y de los hechos era ésta: que la tarifa era un interés económico privativo de la Compañía y al propio tiempo un influjo formidable sobre la economía nacional, encargada al desvelo tuitivo del Estado, a quien acudían, naturalmente, todos los interesados en el uso de los ferrocarriles, y el Estado tenía en las concesiones un hilillo de facultades, más o menos filtrado, más o menos metodizado, más o menos establecido, con el cual iba bandeándose; porque no es soberano en esa materia de tarifas. Por fortuna, eso ha terminado; ha terminado "ipso jure"; porque ahora la tarifa es tanto de la Compañía como mía; no mía como soberano, ni como tutor de la economía pública, sino mía como patrimonio de una persona jurídica que tiene un capital invertido en un negocio industrial. Esa "Dirección de propiedades" (con este nombre quiero dar figura a la idea), ese Estado propietario, ese es el que se tutea con la Compañía en materia de tarifas, y es tanto como ella, y tiene el mismo derecho que ella; y es claro, la Compañía no puede pretender que sea ella la que establezca la tarifa para explotar mi capital, que acaso sea mañana mayor que el suyo, camino va de eso; ni yo puedo pretender que la Compañía se conforme con lo que diga el mandatario de esa "Dirección de propiedades". No pretendo eso; lo que digo es que ya no estamos como estábamos; que ya no es el interés de la Compañía frente a la autoridad del Gobierno; que son dos patrimonios, uno frente a otro, iguales, tú por tú.

Pero, ¡ah!, la cosa varía fundamentalmente, porque si son dos patrimonios iguales, la Compañía y el capital, la propiedad del Estado, han de deliberar, y se acordarán o no, porque si no se acuerdan habrán que dirimir la discordia de algún modo; pero

deliberan tú por tú. Y eso evoca en seguida la figura del Consejo Superior de Ferrocarriles; porque ahí es donde tienen que deliberar, ahí es donde tienen que concurrir y que buscar el acuerdo. Lo cual significa que ese Consejo Superior de Ferrocarriles no es el de la base primera, ni se parece a él; sin perjuicio de que el tal Consejo tenga aquellas facultades consultivas y todas las demás que queráis asignarle; pero tiene que ser una cosa completamente distinta, tiene que ser la delegación, el mandatario de las Compañías y del patrimonio del Estado, entre otras muchas cosas que le incumben, para las tarifas, para tener él en su mano, con autoridad propia, el establecimiento de las tarifas ordinarias. Yo no creo que sea de derecho, aunque sí de gran conveniencia, que a esa confrontación, además de los dos dueños, los dos propietarios, el propietario y el usufructuario, los dos interesados en la explotación, asistan representaciones auténticas y genuinas de los intereses económico-sociales a quienes afecten las tarifas, no para darles peso deliberativo ni para que prevalezcan, no; pero para que sean oídas, porque oyéndolas, evidentemente, será más fácil poner en la posible armonía las naturales aspiraciones del consumidor de los transportes y la responsabilidad de los gestores de su retribución, de los ordenadores de su retribución.

Me parece que el ánimo del Sr. Ministro de Fomento está diciendo: "Però ¿se ha vuelto loco? ¿Y el Estado? ¡Ah! El Estado, fuera del Consejo, para cumplir su oficio; porque el Estado tiene que cumplir su oficio después. Dentro de ese Consejo pueden ocurrir dos cosas: puede ocurrir que estando el Consejo bien constituido, insuperablemente constituido, en las deliberaciones el número de mayoría para los acuerdos no sea suficiente, para dar a los acuerdos autoridad, y surja el empate. En cualquier Corporación ocurre eso; eso es común a todas las Corporaciones. ¿Quién ha de decidir el empate más que la autoridad suprema de la Nación? Pero hay otro caso: siendo como es el Consejo, no una junta de accionistas, la reunión de intereses homogéneos, sino la cita, y la vista, y el debate, y la contraposición de intereses opuestos, puede ocurrir que las cosas marchen y se concreten dentro del Consejo de modo que se vea un interés acorralado por los otros, en peligro de ser sacrificado inicuaente, y entonces es cuando el Gobierno necesita haber estado fuera para discutir como árbitro, como órgano de justicia, para dirimir, para resolver; que al fin

y al cabo, el Poder público es el que decide de nuestra vida y de nuestra hacienda; no hay otro. Por eso creo que en el régimen ordinario, el Gobierno, como Gobierno, como Autoridad, no ha de asistir; ha de asistir el delegado de la propiedad, que está directamente interesado en que las tarifas tengan las condiciones de que luego hablaré.

Hacer unas tarifas ferroviarias no es convenir prudencial y discrecionalmente los precios de los transportes. Es una operación técnica, es una rama profesional de la economía, que tiene sus polos incommovibles. Decía el Sr. Cambó, con mucha razón, que eso no significa que automáticamente, rutinariamente, haya que ir por kilómetro y peso fijando la tarifa, no; hay un arte, que la experiencia ilumina y rectifica y dirige, para recargar unos trayectos y para disminuir otros. Todo eso es la técnica ordinaria de las tarifas, y en eso es en lo que yo digo que el Gobierno no tiene que estar presente como autoridad, aunque esté el mandatario de su propiedad como lo está en tantos otros asuntos. Eso ha de ser dentro del Consejo Superior una entidad autónoma, una autoridad con facultades ordinariamente propias. ¿Sometida esa autoridad al Estado? Ya lo creo. Pues qué, el mismo Estado, persona jurídica, ¿no comparece a liquidar con nosotros cuando tenemos algo que ver con él, y delante del juez comparece el Estado? Naturalmente. Pues con esa distinción entre el soberano y el propietario es como quiero yo que el Gobierno quede fuera del Consejo para sus menesteres, que son los que he dicho y otros. Porque el Sr. Ministro se preocupa, con mucha razón, de una cosa a la cual no he de volver la espalda; dice y piensa el Sr. Ministro de Fomento: ¿Pero es que el Estado no va a tener la facultad de modificar esa tarifa ordinaria con una rebaja que interesa, permanente o transitoriamente, a una región, a un producto o a un caso? Su señoría quiere reservar al Gobierno esta facultad; yo no quiero privarle de ella. Pero el Sr. Cambó, delante de esto, decía —y yo recomiendo a todos los señores Diputados que reflexionen sobre lo que decía el Sr. Cambó—: Si el Estado Autoridad, si el Gobierno ha de resistir los asedios con alegaciones de motivos para que se rebajen las tarifas ordinarias, estamos perdidos. Esta idea la suscribo yo: estamos perdidos. Sin ofensa para nadie, por la estructura de la dinámica de nuestra vida pública, ahora y en mucho tiempo estamos perdidos; porque todo lo que lograremos ver, cuando lo veamos,

será algún trimestral aplazamiento; el sucesor del que haya resistido accederá. Y el que no opine esto no tiene memoria, porque habrá vivido entre nosotros y habrá presenciado lo que estamos presenciando todos. Por eso dice el Sr. Cambó: lo único que puede garantizar la seriedad de las tarifas y librar al Estado de una ruina incalculable es que los intereses recíprocamente se correspondan, se atemperen, por lo cual una rebaja en una tarifa, en un trayecto, en un período debe suponer la compensación en el resultado global, de modo que vaya embebida en toda la enjundia de las tarifas aquella excepción que se haya tenido que hacer.

Yo reconozco que eso de obtener una rebaja con reversión de ingresos, motivada por consideraciones de política económica, no es una cosa técnicamente perfecta ni recomendable para llevarla a la vitrina de una exposición de economía; lo reconozco. Lo que digo es que con la ropa que usamos aquí, si no nos vestimos así, quedaremos pronto desnudos. Pero, en fin, reconozco que sobre esto caben opiniones, y no me extrañaría que sobre eso no influyera mi parecer.

Para ese caso yo tengo que decir que no podemos aceptar la solución de la base, porque la base resuelve el caso diciendo: "El Consejo de Ministros, sin embargo, oyendo al Consejo de administración de cada Compañía, y al Consejo Superior de Ferrocarriles, podrá fijar tarifa inferior a la necesaria para cubrir todas las atenciones, si considera que en algún tiempo, o en determinadas zonas españolas, no es posible establecer tarifas más elevadas, sin daño para la economía nacional. En tal caso, el Estado, bien satisfaciendo parte de las cargas financieras correspondientes a las Compañías, o bien cubriendo directamente el déficit, saldará la liquidación anual, comprendiendo en ella el beneficio preferente de la Compañía, si se comprobara que la insuficiencia de productos obedecía exclusivamente a la disminución de la tarifa impuesta por el Estado." Comprenderéis —no hace mucho lo ha dicho el Sr. Cambó, y no necesito repetirlo— a qué dificultades se presta esa relación de causalidad excesiva entre la rebaja y el resultado final de la explotación. Pero es que, además, no veo la justicia, aun aparte de la dificultad, de las trabacuentas y quimeras que habrían de surgir constantemente entre el Estado y las Compañías, por este sistema. Para mí la cosa es muy sencilla, después de haber salido

del reducto de prudencia de que hablaba el Sr. Cambó, que yo a eso me atengo.

Pero estoy discurrendo en la hipótesis de que eso no prevalearca, y en esa hipótesis digo que la rebaja de una tarifa o de veinte, en un trayecto o en cien, para un plazo corto o largo, es una cosa cuya tasación no ofrece duda ni dificultad alguna para ese Consejo Superior. Y no se debe hacer rebaja de esta índole sin que, antes de entrar en vigor, esté tasada, evaluada, con guarismos, o con fórmulas algebraicas, que es igual; porque, claro es, como se conoce la explotación por la tarifa modificada y se va a conocer la explotación con la tarifa nueva, con su aumento o disminución de unidades y su producto, para un técnico es coser y cantar evaluar la rebaja. Y esto es lo que hay que hacer; pero no esas fórmulas de las cargas financieras y de pagar el saldo de una explotación.

He hablado hasta ahora del órgano y de la forma y procedimientos para las tarifas. Siento fatigaros demasiado (denegaciones), pero el asunto no consiente ser tratado con vaguedades. Abreviaré todo lo posible.

El criterio esencial para las tarifas es una cosa que está fuera del Consejo Superior. Las tarifas tienen que cubrir: primero, gastos, de explotación y del servicio; segundo, las retribuciones justas del capital actuante en la producción del transporte. Es indudable; que el capital invertido en el instrumento de transporte, en el establecimiento industrial ferroviario no sea estéril, es una necesidad notoria de economía pública, es un supuesto necesario para el uso venidero del crédito. Esto es elemental. Al lado del reembolso de los gastos de explotación, pongo yo la retribución razonable y justa del capital actuante en la producción de transporte.

Vamos a ver cómo la base 4.<sup>o</sup> anuncia la norma sustantiva de fondo a que se ha de atener el Consejo Superior, o quien sea, para hacer, para ordenar las tarifas, en una palabra, el rendimiento que las tarifas han de procurar. Dice la base 4.<sup>o</sup>: "Las tarifas deben tender a un rendimiento que asegure gastos de explotación, cargas financieras (con el 5 por 100, puesto que estoy hablando de la base donde esto figura), pensiones de retiro, diviendo fijo asignado a las acciones y beneficio preferente hasta el 2 por 100, primas de buena administración y para el personal." Claro es que la lista es alarmante con solo leerla. He oído discutir si eso lleva una ele-



vación de 5 por 100, ó de 10 ó de 15 por 100, y no sé de eso una palabra. Por eso, nada digo. Para legislar en esto no necesito saber nada; porque lo que puedo ver son los elementos y la justicia con que se los recapitula. Eso sí que debo conocerlo, en el límite de mis facultades.

Gastos. Lo único que falta ver—no está en la base, sin duda está en la intención, en el pensamiento—es que yo entiendo por gastos todos los que son de veras gastos, provengan de donde provengan, todo lo que se consume en la producción. Estamos conformes.

Cargas financieras. Yo ya he eliminado el 5 por 100; yo no puedo admitir el 5 por 100 para que las tarifas lo cubran, porque eso es una ficción, una cosa extraña a la realidad, que recarga enormísimamente la suma total que han de cubrir las tarifas, que hace imposible las tarifas, a mi juicio, en todo caso las hace injustas, que es lo que a mí me importa más. Las obligaciones emitidas por las Compañías son cargas financieras; pero, entendámonos, las obligaciones cuyo capital, que devenga interés, no rebase la realidad económica actuante en la producción del transporte, sí, porque claro es que las obligaciones que están en este caso son una vía por donde el capital viene a la obra, y si actúa ese capital en la obra y engendra el producto, después el producto ha de cubrir la remuneración de ese capital; ¡ah!, pero si, como acontece muchas veces, además de eso y sin relación ninguna con eso, en una notoria divergencia con eso, en una divergencia históricamente escandalosa, pero eso no me importa, realmente, hoy, hay una expresión de capital en obligaciones que no guarda relación ni se conforma con el capital actuante económicamente en la producción, eso no, porque si se obliga a que éste rente, se impone a la tarifa una carga que no puede llevar, e imponerle a la tarifa, es extraer al contribuyente, al ciudadano, inicualemente esta cantidad. (*Muy bien.*)

Pensiones de retiro. Las pensiones de retiro son incontestables; yo no sé si son gastos de explotación o cargas financieras, sé que son de una legitimidad incontestable, y que las tiene que cubrir la tarifa.

Y llegamos a los dividendos. Yo no he reconocido el 5 por 100 a la aportación del Estado; se me empareja con el dividendo del accionista la retribución del capital del Estado; se me empareja, pero las parejas suelen ser de varón y hembra y no de dos sexos

iguales; aquí le toca al Estado uno de los dos sexos que he nombrado, le toca legítimamente, y no puede quitarse las faldas. (*Risas*). Hay que examinar, hay que considerar separadamente los dos capitales. Decir que no sea seguro ni fijo el dividendo no significa que no deba ser cierto, que no deba ser verdaderamente cierto, con tal que nos refiramos siempre al capital que consiste en el establecimiento que presta el servicio de transportes, y no a figuras nominales de dinero escritas en papeles mejor o peor litografiados, porque eso no da producto ninguno, ni tiene nada que ver con el capital. Repito lo que he dicho antes, porque ocurre con las acciones, aunque no sea tan frecuente, lo que con las obligaciones; pero al capital que actúa en la producción hay que reconocerle un rendimiento cierto. ¿Y el Estado? ¡Ah! El Estado en cuanto adquiere material y construye obras en las líneas y redes que son de su propiedad, hace una inversión de dinero, como podría hacerla en la adquisición de un edificio para servicios públicos de otro género; pero el Estado puede tenerse que resignar con una inversión poco productiva, de inseguros rendimientos, de rendimientos remotos, por móviles muy plausibles que le impulsen con la eficacia de una obligación ineludible. Si él hace la inversión a sabiendas de que no va a tener esa inversión un rendimiento igual o análogo al rendimiento de establecimiento que existe hoy y que está sometido al usufructo, sería contradictorio que el Estado se colocase en una paridad absoluta con la Compañía en lo que se refiere a la efectividad de rendimiento de la tarifa. Y aquí es donde entra, agigantándose, la figura y el cometido del Consejo, porque es el único órgano que puede hacer eso, que puede juzgar, que puede resolver, que puede distinguir eso, porque son los casos innumerables, son de una variedad indefinida; de modo que no podemos decir, yo no puedo decir, a conciencia, que las inversiones del Estado han de tener idéntico trato en la formación de tarifas que las inversiones de capital que ya esté actuando en el establecimiento industrial; y yo no soy capaz de replantear sobre el papel el pensamiento, con números, porque eso requiere una pericia ante la cual me inclino, pero esa pericia tiene que estar en el Consejo Superior porque depende de los casos, de los balances, de las circunstancias todas de cada Compañía.

En cuanto a las primas, la prima al personal es, a mi juicio, gasto de explotación, es una ampliación, un complemento de la

remuneración del personal que sirve en la línea, y la prima de la Compañía, una vez quitado el dividendo fijo, no tiene razón de ser, porque todo el dividendo es y debe ser prima, porque ésa es la naturaleza de las cosas. De modo que las tarifas, en suma, tienen que cubrir los gastos de explotación, todos ellos, con la prima de buena gestión al personal, tienen que cubrir las obligaciones hipotecarias, las obligaciones emitidas por la Compañía, hasta la coincidencia o equivalencia con el capital efectivo actuante en el establecimiento industrial y tienen que cubrir los rendimientos de las acciones, en primer término con la preferencia que dice el proyecto. Naturalmente que la fórmula de expresión es otra dentro del otro sistema; pero por delante del Estado, en línea distinta del Estado, el capital de las acciones, con tal que no exceda, juntamente con las obligaciones, del activo capital económica e industrialmente funcionando en la línea; y en cuanto al Estado, hay que retribuirle en la medida que el Consejo Superior o el Estado (yo no sé que lo pueda definir más que él) reconozca la producción, la rentabilidad, la eficacia productora del capital del Estado.

El sistema del reparto de los beneficios, cuando se mira de primera intención, es muy sencillo. Si no se tratase más que de relaciones de orden privado y las inversiones del Estado fuesen las de un propietario cualquiera de una finca usufructuada con arreglo a la ley común, claro que la proporción del producto indiviso sería en relación a esas inversiones; pero no es tan sencilla la regla, porque intervienen miramientos de economía, respetos de crédito, de los cuales no se puede desentender la ordenación que la ley haga del reparto de los productos de la explotación; pero el sistema de la base consiste en señalar esa retribución, la parte de productos que corresponde a las Compañías por medio de una capitalización de acciones; y yo no voy a insistir sobre lo que ya se ha examinado en este debate y seguirá examinándose probablemente por otros oradores acerca de los años anteriores a la guerra, de la anormalidad, de la mayor o menor amplitud de la base de la media que se busca para la reversión. Lo que digo es que la cotización a mí no me puede parecer nunca criterio, nunca fórmula de justicia, nunca cosa que me tranquilice, nunca, jamás, como quiera que se haga, como quiera que se busque la media, nunca. ¿Por qué? Porque la cotización es la voz delicada, sagaz, penetrante, insuperable del mercado para estimar un complejo intrincadí-

simo de cosas: la producción, el porvenir, las esperanzas, circunstancias más fáciles, manejos de grupos del mercado, ¡qué sé yo! Uno de los elementos de la cotización es la producción, pero notad una cosa, señores, y es que siendo, como es, un elemento muy principal de la cotización el rendimiento de la línea, lo mismo en la parte que se reparte que en la que se reserva, porque todo eso lo estima muy bien el mercado, la cotización en ese elemento del trabajo mira el rendimiento neto, y nosotros ya hemos separado el coeficiente de explotación: ése ya lo hemos traído. Vamos a partir productos netos habiendo nosotros cargado con todas las consecuencias de un mayor o menor coeficiente de explotación.

Pero hay otra cosa más decisiva y más clara. ¿No suben y bajan las acciones? Pues la prueba de que no representan el capital industrial es que suben y bajan, porque el establecimiento industrial no sube ni baja. Subirá o bajará con un ritmo armónico de amortización y de deterioro, pero lo que es valer más hoy que ayer, ¡oh!, eso no, y eso denota que la cotización no es el signo del valor que está produciendo, del establecimiento industrial (*Rumores.*) No hay más que una regla cierta, no hay más que una norma justa para el reparto de los beneficios. Lo que hay que hacer es una proporción con los elementos del establecimiento industrial que los engendra. Al Estado le computamos lo que ha aportado, con un coeficiente de deterioro de las cosas en que se han hecho las inversiones, que se deterioran de año en año; le tasamos su capital por el coste de las obras y del material, corregido el coste por el coeficiente de deterioro, y de la misma manera hay que hacer con las Compañías, computando el coste de los elementos materiales del establecimiento que están trabajando para producir, y ese coste tiene que constar en cualquier contabilidad, y el coeficiente de deterioro, que tenemos que saber. Ya sé yo—ya lo dijo también el señor Cambó; lo ve cualquiera—que una contabilidad no intervenida necesita espurgos, correcciones, y habrá que hacerlos, y ese coeficiente de amortización estará bien o mal en los libros, pero ahí están las cosas para examinar su estado de servicio como medio de contraste. Será engorroso o no; parece haber oído al Sr. Ministro decir que lo consideran muy difícil los técnicos, pero no hay más que este camino, porque todo lo demás es arbitrario; todo lo demás se aleja del camino de la justicia: hay que

acomodar el producto de compra de las acciones al valor real de los establecimientos industriales.

Ya he dicho antes que no estamos dentro de esa relación de mero derecho privado, y que no basta tener los capitales respectivos para referir las cosas a los productos. ¿Por qué? Porque siendo las obligaciones una deuda de las Compañías, privativa de las Compañías, si resultase que el Estado retiraba de los fondos de productos alguna cantidad como beneficios sin haberse completado el pago de las obligaciones hipotecarias, sería muy difícil evitar que el mercado bursátil, el mercado total económico donde están los valores ferroviarios, no creyese que el Estado se llevaba algo que debía respetar, y la consideración de este daño que podría sufrir el crédito de los valores ferroviarios para el porvenir es de un inmenso peso en la conciencia del Gobierno, que asiste, no sólo por el interés del patrimonio que va a las líneas, sino por la tutela que tiene sobre la economía general.

Yo creo que cuando una Compañía esté en situación anormal, cuando una Compañía tenga una representación productiva onerosa para el rendimiento, que no exceda del capital efectivo, el Estado hará bien en anteponer la percepción de los acreedores hipotecarios a cualquiera suerte de dividendos que él retire, que es una parte de justificación de la idea del proyecto, que declara a cargo del consorcio las obligaciones hipotecarias.

A eso no puedo yo llegar, ni creo que debe llegar el Gobierno. Porque hay casos notorios, y entre unos y otros habrá una gradación innumerable, en que se está experimentando que las líneas no soportan, aun después de soportar penosamente los gastos de explotación, el servicio de intereses y de amortización de obligaciones; y cuando la realidad de las líneas es ésta, no habría derecho para llevar los recursos del Estado a colmar esa sima, a sanear eso que halla la ley en mal estado, porque sería insondable la absorción de recursos y el alejamiento de la participación efectiva del Estado en los rendimientos de las mismas líneas.

De modo que en eso del pasivo hipotecario de las Compañías hay que tener siempre un miramiento distinto del estricto derecho del Estado, yo lo reconozco; pero ese miramiento en interés del crédito no puede tenerse con los ojos cerrados, igual para las Compañías que viven en normalidad y que tienen un pasivo proporcionado al capital actuante de la explotación y aquellas otras

Compañías de quienes la experiencia de sus balances y su actuación jurídica y económica dicen que están en descubierto actual y anterior; y el Estado no va a atender a eso, porque eso sería invertir los fondos públicos para no darles el destino a que todos debemos dedicarlos.

En resumen, para el intervalo de ahora al rescate, que es lo último de que tengo que hablar (siento que sea lo último, porque quisiera ya terminar; lo haré cuanto antes), la ley debe circunscribirse a regular la comunidad de explotación, que es la única realidad nueva, y la única cosa que pide nuevas reorganizaciones, dejando todo lo que pueda subsistir de lo actual intacto, y la personalidad de las Compañías archi-intacta, y dentro del régimen de comunidad de explotación, constituir el Consejo Superior de Ferrocarriles, no como un consultor del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de que lo sea, sino esencialmente como un organismo autónomo, al cual hay que transferir, por la ley, las atribuciones sustantivas, las facultades efectivas para todo el régimen económico e industrial de los ferrocarriles del Estado y de los intereses del Estado en las líneas actuales.

Para el reparto de productos y para el fondo esencial de las tarifas, lo que he explicado, fatigando vuestra atención, o lo que sea mejor, rectificando mis errores; porque una cosa es la exposición del concepto total, y otra cosa es que, al exponer mi apreciación, no esté equivocado, que seguramente lo estaré mucho; pero en cuanto a apartarme en absoluto de la idea de establecer el consorcio con las ficciones contrarias a la realidad, y embarazosísimas para el desenlace, que he examinado al principio, en eso mi opinión es absoluta, es irreductible, hasta ahora al menos. Tendría que variar mi convencimiento.

Y vamos a hablar del rescate que, por fortuna, es cosa mucho más breve. El rescate. Estamos conformes. Así como al principio, a propósito del intervalo me conformé, me conformo con la idea sustancial del proyecto del Gobierno: preparar ahora el rescate, dejarlo expedito para cuando se haya de efectuar, sin señalar la oportunidad. Pero se habla de rescate de acciones y rescate de líneas, y son dos cosas enteramente distintas. El proyecto propende al rescate de acciones, cosa complicadísima, porque es claro que, verificándose el rescate de acciones, no necesitaba escribirse la base 12. ¡Pues no faltaba más sino que, al rescatar

todas las acciones, no entrase en el rescate todo eso! Todo eso y lo que no se dice. Porque, ¿cómo se ha de sorber la persona sola? Con esa persona y ese haber va el pasivo, Sr. Ministro, y no basta haber dicho "liquidarás", porque eso se dice con intención de que ya esté saneado al tiempo de sorberlo, pero no se sana, y si hay que sorberlo, se sorbe con todo lo que tiene, y eso es muy antihigiénico.

El rescate de acciones se concibe teniendo delante verdadera, positiva y terminada, la liquidación y el saneamiento, y ya de eso no necesito decir nada de interés, porque estamos todos' enterados. El rescate de líneas. ¡Ah! El rescate de líneas está previsto en las concesiones, y el señor Cambó, no de ahora, de siempre, es un entusiasta partidario, un panegirista de la cláusula; lo ha escrito, lo ha dicho, lo ha repetido hace pocos días en su admirable discurso. Y frente a ésa hay otras opiniones que creen que no es tan perfecta, ni tan eficaz, ni tan útil la cláusula. El Sr. Ministro de Fomento es uno de ellos, y le hemos estado escuchando defender la tesis, frente a la del Sr. Cambó. Principalmente, las observaciones del Sr. Ministro, si no recuerdo mal, atañían a uno de los dos aspectos que tiene el asunto.

Porque la cláusula concesional tiene dos aspectos: mira a la compensación revindicatoria, reversiva del rescate, a lo que comprende, y a lo que la Compañía litiga y discute si comprende o no comprende la reversión, y el otro es el señalamiento de la anualidad.

En cuanto al primero, ya cuidaba el Sr. Ministro, como era natural en su sagacidad, en su experiencia y en su prudencia, de poner en frente de las observaciones del Sr. Cambó las cosas que han ido diciendo las Compañías, y que tenían preparadas y discurridas, que él no aceptaba. ¡Ya lo creo que no aceptaba! Pero, en fin, decía que no se podía forzar. Y sobre eso de forzar y abusar de las Compañías tengo que hablar, porque he oído explicar el tema y me ha atraído. Y vais a ver lo que es, digo, lo que yo opino de eso.

Es indudable, el Estado, todo el mundo lo dice y yo con todo el mundo, el Estado no puede salir a la carretera y echarse al camino a desvalijar a los accionistas y obligacionistas en cualquier forma que lo haga y por cualquier procedimiento de intervención. Eso es evidente. El Estado tiene que ser justo, siempre

justo. Y en esta ocasión, el Estado, movido por consideraciones de interés público, de un celo plausible, por conveniencias nacionales, buscando el fomento de la economía de toda España, su prosperidad, su adelanto, va a hacer cosas notoriamente beneficiosas para las Compañías, provechosas para las Compañías, que las sacan del atolladero, que sanean y ponen otra vez en condiciones normales a las que las circunstancias habían desbaratado enteramente. Yo no pido, yo no pretendo, no aprobaría que se presentase a las Compañías la cuenta de este beneficio, no; porque las Compañías son una realidad económica importantísima en el país, y en provecho de todo el país se hace, y como se beneficiaría una fábrica que tuviese yo y un campo que tuviera otro, se beneficiarían también las Compañías. Pero, ¡ah!, poco a poco que la ley ha de ser justiciera, y si circunstancialmente es bienhechora y provechosa, no se le puede responder con un criterio de artimañas, como el que iba enumerando el Sr. Ministro de Fomento. No se puede corresponder así, porque entonces el Estado tiene la obligación de decir: aquí están los beneficios, si los tomas razonadamente y de buena fe; pero tomar los beneficios y aprovecharse luego y usar de la cláusula y de sus dificultades de expresión para esa serie de cosas que están en los servicios, no hay que tolerarlo.

Lo que significa eso es ahora, ahora, cuando tenemos que definirlo clara y terminantemente, que es lo que queremos, porque el concepto de la cláusula es clarísimo, la verdad sabida y buena fe guardada del lema tradicional no nos dejará vacilar la pluma. Revierte todo lo que pertenece a la explotación de la línea, y lo demás, lo que no pertenece a eso, no nos importa; el Estado no necesita aclararlo, no debe decirlo. Y todo lo que las incipientes cuestiones enseñan se ha de aprovechar para declarar qué es lo que revierte, y si el texto vigente no era claro, que lo sea el de ahora, porque no haremos más que justicia y cumplir con nuestro deber, sin quitarle a nadie nada, porque la revisión es eso.

Ahora la otra fase de la cláusula, que es la de la fijación de anualidades, creo que sería error innovar la cláusula vigente en relación con lo que se da al Estado, que es la legítima facultad de recoger la propiedad y de no desembolsar de presente todo lo que resta del producto, sino ir pagando anualidades, y creo que hay que conservar la opción entre rescatar con anualidades



hasta el fin del término, hasta que deba ser, y rescatar cancelando esa obligación periódica, porque a las dos cosas pueden inclinar las conveniencias públicas circunstanciales. Y en las bases echo de menos, o yo no lo he entendido, y me alegraría, porque todo lo que sea coincidir me agrada, no he entendido que se preserve y se salve este importantísimo derecho. Claro es que puede haber muchas ocasiones en que no convenga ejercitarlo, en que sea más provechoso cancelar de una vez el valor del usufructo, y el Estado ha de poderlo hacer. ¿Y entonces? Entonces la base dice: “El valor de las acciones—se va al rescate de acciones—será la capitalización al 5 por 100 del dividendo medio obtenido por todos conceptos en los diez últimos años anteriores al del rescate, sin que pueda exceder del valor nominal ni sea inferior a la capitalización que representa el 3 por 100 del dividendo fijo que se le reconoce en estas bases.”

Yo confieso que cuantas veces he reflexionado sobre esta base he venido a parar en que debo tener obturada alguna vía mental, porque a mí no me cabe en la cabeza, como se dice vulgarmente, que se hable de capitalizaciones, ni al 5 ni a ningún tipo, a este propósito. Porque ¿qué significa el rescate? El rescate significa la cancelación del derecho del usufructuario, por un número x de años, a percibir una pensión, veinte años, treinta años, catorce años, según cuando ejercite el Estado su derecho. De manera que el número de anualidades que resten por pagar el día que el Estado determine el rescate, es el coste de dicho rescate. ¿Cómo la fórmula de la base prescinde de eso, que es la esencia misma de lo que se va a hacer? Si de lo que se trata es de quitarle, expropiarle, indemnizarle, compensarle al usufructuario las anualidades que le faltan, ¿cómo es que la base no menciona para nada las anualidades que le faltan y resulta que lo mismo se ordena el rescate para hoy que para dentro de veinte años, cuando son veinte anualidades menos las que quedan? Eso no lo comprendo. Como si el Estado no opta por quedar deudor año por año de la anualidad hasta que venza el plazo, porque no le convenga esa opción y le convenga más rescatar, todo se reduce a descontarle los créditos al usufructuario, y es un descuento matemático sencillísimo, que no ofrece dudas; yo no sé donde está la dificultad del rescate: en salirse de la realidad, en ponerse a inventar capitalizaciones, dividendos 3 por 100. Si no se trata

más que de un sencillo descuento; pues descontarlo. ¡Si eso lo hace cualquier carbonero! (*Risas.*)

Así como cuando se trata de repartir beneficios ya os he dicho que no acierto a discurrir con tanta sencillez que no se compliquen fórmulas de crédito con enunciados jurídicos, ahora no, porque es claro que la explotación va a seguir, va a continuar, y si por el momento, para redimir, para rescatar, se paga la anualidad futura, computada por las anualidades de los cinco o de los diez años anteriores, van a venir los cinco o los diez años posteriores a desengañarnos<sup>!!!</sup>, y todo se reduce a que se rectifique y se abone, se compense, para que no quede duda de que no se ha dado más de lo debido. Como se quiera, y por cualquier camino, como se trate de pagar una anualidad de una explotación, yo no creo que sea difícil hacer justicia, que es lo único de que debemos ocuparnos.

Yo no veo más que una dificultad, que no está en la base, me extraña que no esté, y no lo digo en son de censura, lo digo porque en el estudio del asunto se me ha ocurrido pensar en lo que ocurrirá con el rescate de una línea. El Sr. Ministro se ha expresado alguna tarde muy conforme con la realidad, con el pensamiento puesto en esto, que ha de ser lo más inmediato: el rescate de una línea para completar y mejorar una red. Esa línea está en poder de una Compañía que explota una red, de modo que se va a entresacar por el rescate parte de una línea de una red. Entonces, todo lo que se ha legislado sobre el rescate por acciones no sirve, porque las acciones son acciones de una Compañía que tienen una renta, y aunque tuviéramos una contabilidad distinta para cada línea, y el Sr. Ministro alguna tarde me parece que ha dicho que en eso andaban medianamente, teniendo la contabilidad habría que atender a las circunstancias que influyesen en provecho o en contra de aquella línea, y no sería justo que lo que dentro de una red era indiferente, porque era dentro de una Compañía, que llevaba el tráfico por aquí o por allá, luego redundase en indebido lucro o en detrimento de los interesados sólo en esa línea. De modo que eso de rescatar una línea, además de ser totalmente incompatible con el sistema de la base del rescate de acciones, aun rescatando líneas, requiere estudios que no sé si los habrá, pero que no me incumbe, y sig-

nifica un problema un poco arduo, que yo no sé por el momento si se resuelve.

Nuevos ferrocarriles. Dice la base 10, ya lo sabéis, lisa y llanamente que se construirán todos los ferrocarriles secundarios y complementarios, estratégicos, cuantos se hallen aprobados y cuantos sean necesarios. Es evidente, Sr. Ministro, 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, Sr. Ministro, 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 cómo 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 sustancia 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.

Esto me atrae a una de las consideraciones con que termino porque ya comprenderéis (no lo habréis de comprender, si lo estáis padeciendo) que, después de haberme detenido en el principal asunto del debate, no podría dar igual o análogo desenvolvimiento a todo lo demás que el proyecto contiene.

Tengo que decir que oigo reprochar al proyecto por demasiado comprensivo; que oigo hablar de desglose del asunto ferroviario. Yo no sé si pasa en esto que hay una clave que no es del diccionario de la Lengua; una adscripción de significado singular a esa

clave. La tacha que yo pongo al proyecto es que por sí mismo constituye un desglose, que es un indebido desglose, ¿cómo he de querer yo que se aisle el problema ferroviario? Digo que ya el proyecto es un desglose. Por ejemplo, ¿a título de qué nos estamos ocupando de los transportes terrestres y hemos vuelto la espalda a los transportes marítimos, objeto de un proyecto de ley que precedió y está ahí vivo? Pues qué, ¿se pueden separar los transportes terrestres de los marítimos; es decir, del enorme, del enormísimo, del costosísimo problema de la Marina Mercante y de las líneas de navegación? Bastante más tienen que ver con la red actual esas comunicaciones y con la economía relativa a los transportes que las futuras líneas férreas.

Por lo pronto, en materia de transportes se desintegra, por no haber sido capítulo de esta ley, el discutirse juntamente y tomarse en una misma consideración unos transportes y otros. Y yo sí que estoy conforme con el Sr. Ministro en que sin obras públicas las obras públicas de transportes serían incompletas y perderían una parte de su eficacia. Y añado, que sin una actividad económica en el país, sin elementos de trabajo en el país, sin iniciativas para el trabajo y medios de desarrollarlo, las obras públicas quedarían desiertas y estériles; y luego añado que es necesario el acabamiento que consientan las luchas sociales, que paralizan, y entorpecen, y dificultan, y muchas veces esterilizan el esfuerzo económico, y las obras y las empresas; y digo que la cultura; y digo que la vida toda de la Nación. De modo que, en efecto, yo creo que no se puede desglosar nada del complejo vivo, que es toda la economía nacional, toda la vida nacional.

Ahora que todo eso tiene su asiento primero en el crédito: todo eso, lo del Estado y lo de la sociedad; y el crédito y la Hacienda son hermanas gemelas. El crédito se compone de solvencia y de sensatez, y desde que hay hombres en el mundo ha sido más fácil la alegría de gozarlo que la austeridad de merecerlo. (*Rumores.*) De modo que la primera estructura de todo es el crédito, es el estado de la Hacienda, es la normalidad de la vida económica del país.

Eso es evidente. Todos sabemos cómo está, y en este debate ha quedado puesto de manifiesto, que no se puede lograr sin

esfuerzos ásperos, tan ásperos cuando se reduzcan gastos, como cuando se amplíen tributaciones y se fortalezcan los ingresos.

Yo digo que para eso está España en un momento espiritual muy delicado, porque el haber sido nosotros neutrales, el acierto de haber sido nosotros neutrales, respetando todas las opiniones, nos ha librado de muchas tragedias, pero, todo tiene en el mundo su pro y su contra, nos ha separado del acendramiento espiritual de los pueblos que han luchado, y mientras allí todos los sacrificios de la vida, de las haciendas, de las familias, de todo, eran el pan nuestro de cada día, aquí los egoísmos se cuidaban y se cultivaban con la fuerza disgregadora de la más selvática individualidad. Y ahora el llamamiento al deber y al sacrificio, a las prestaciones para el interés público es doblemente violento.

Por esto creo que el proyecto tiene que extender su comprensión y tiene que abarcarlo todo siendo el esfuerzo simultáneo y proporcionado, sin que el desarrollo vicioso de un elemento atrofie y suprima el desarrollo sistemático, armónico, orgánico de que depende la utilidad del esfuerzo. Y una vez que se haga el esfuerzo de la totalidad del resurgimiento, de la totalidad del rescate de tantos años de apatía, entonces digo que no hay que ahorrar nada, ni omitir ningún esfuerzo, ni imitarlo, además de hacer cuanto podamos, y puesto que hablamos de obras públicas, todas cuantas podamos; más que las que podamos sería infantil que lo deseemos, porque no las haremos.

Y no crea el Sr. Ministro, que además me conoce, que esto es una manera de venir a pedir que se aplace este proyecto; yo no quiero que se aplace este proyecto, ni que se aplace nada, no quiero aplazamiento ninguno. Yo no apruebo, no aplaudo que haya venido por delante como un pedazo; pero vamos a despachar este pedazo con tal que lo despachemos con miras a todos los demás que faltan, para que inmediatamente completemos la obra, para que tengamos atención y consideración para todas, pero no para hacer esa sola parte. Vamos a hacer dentro de las obras públicas todo lo que cabe dentro de un concepto en el cual toda la energía, toda la economía nacional sea atendida, y hagamos en este respecto todo lo que sea posible, posible con los medios, posible con la vitalidad del crédito de que disponemos hasta el límite máximo.

Así es como yo puedo colaborar, esa es la actitud que yo ten-

go y la que he venido a manifestar, y como yo me he fatigado y os he fatigado también a vosotros, he hablado demasiado y me callo. (*Muy bien, muy bien.*)

El Sr. Ministro de Fomento (CIERVA). Habría sido para mí, señores Diputados, la más grata de las impresiones en este debate que el Sr. Maura y yo hubiésemos coincidido en absoluto al apreciar este gran problema que discutimos. Sin embargo, antes de oír el admirable discurso que ha pronunciado esta tarde, tenía yo la seguridad de que la nota principal de su intervención sería la serenidad, el patriotismo y el ánimo resuelto a colaborar en materia tan importante para el país.

Resultan coincidencias esenciales entre el criterio de S. S. y el del Gobierno, y así como hablando de las discrepancias que entre el Sr. Cambó y yo existen, afirmaba que en definitiva eran insignificantes, del mismo modo estimo que las afirmaciones del señor Maura, las soluciones que da respecto a varias de las grandes cuestiones que afectan a este problema, coinciden de tal manera en lo fundamental con el espíritu del proyecto que las discrepancias aparentes vienen a ser, en realidad, meros episodios, detalles que tienen realmente importancia, pero que no influyen en la orientación, en el propósito, en la finalidad del proyecto.

No necesito repetir lo que ya he dicho tantas veces: que buscamos realizar una obra común; que deseamos la colaboración de todos; que este proyecto, cualquiera otro que lo sustituyera, aprobado por una Cámara, en discrepancia general, con muchas opiniones contradictorias y sin llegar a un punto de coincidencia, en lo fundamental al menos, que, claro es, que en todos los detalles será imposible, no tendría la autoridad necesaria para resolver lo que el Sr. Maura, con el Gobierno, reconoce que no tiene aplazamiento, lo que importa tanto para el desenvolvimiento de la vida económica de España. De suerte que la intervención del señor Maura, a mi juicio, allana el camino para llegar a todas esas soluciones.

No hay que olvidar que el Gobierno, al plantear la cuestión, ha tenido que someterse en varios extremos de su proyecto a la conveniencia, más aún, a la necesidad que reconocía el señor Maura en todo aquello que ha expuesto respecto a lo que es necesario tener siempre en cuenta, o sea el derecho de las Compañías para no atropellarlo, para que actos del Gobierno o del Poder

legislativo no rompan vínculos jurídicos y situaciones que han de respetarse, si se quiere tener crédito y autoridad. Precisamente porque nosotros hemos entendido así las cosas, aunque hayamos redactado el proyecto en términos que cuando sea ley resulte obligatoria para todos, hemos querido armonizar la necesidad en que nos hemos visto de traerle en esas condiciones con aquella otra, que yo he reconocido desde el día mismo en que le leí aquí, de respetar a las Compañías, de no lesionar sus derechos y de buscar en la concordia la exculpación, si cabe decirlo así, de hacer intervenir al Poder legislativo en la forma que censuraba el señor Maura.

En efecto, quiero repetirlo otra vez, el Gobierno ha deliberado con las Compañías, las dos grandes Compañías, Norte y Mediodía, ha seguido negociaciones con ellas y ha llegado en todo lo fundamental del proyecto, a un acuerdo. También dije, y el Sr. Maura lo recordaba, que hacía algunas de esas salvedades respecto a algunos de los extremos del proyecto, pero que aun siendo, digo yo, importante, no lo son tanto como los puntos fundamentales en los cuales en principio el acuerdo se ha establecido. El Sr. Maura, dentro de ese criterio, naturalísimo en él, consecuente siempre con lo que ha venido manteniendo y practicando en el Gobierno de respeto al derecho, a todo derecho, hace sus observaciones, funda las impugnaciones al proyecto precisamente en que el régimen que establece, que trata de establecer, desnaturaliza, desvirtúa completamente la relación jurídica que existe entre el Estado y las Compañías. El Sr. Maura reconoce que las Compañías no pueden continuar como están, que el servicio público exige un régimen que orille las dificultades, que evite los trastornos, los daños que para todo el sistema de transportes se origina por esa situación de las Compañías, y busca la solución en el mayor respeto al vínculo jurídico con las Compañías, aceptando tan sólo las modificaciones que las circunstancias exigen, y que impongan las variaciones de hecho que esa relación ha sufrido por la insuficiencia de los medios económicos de las Compañías, por las medidas que el Gobierno ha necesitado adoptar. Tan sólo en la medida de esa necesidad quiere el señor Maura que se altere la situación legal establecida.

Ese es el espíritu en que se inspira el Sr. Maura, y así hay que recogerlo y proclamarlo; y yo digo, en nombre del Gobier-

no, que con ese mismo espíritu hemos abordado el problema. No hemos podido, en las negociaciones seguidas, en el estudio de las soluciones posibles, evitar introducir alteraciones mayores de las que el Sr. Maura consentía; pero me parece que examinando la cuestión con la serenidad de que ha dado prueba hoy S. S., logramos, por lo menos, explicar a todos las dificultades que hemos tenido para respetar más aquella situación que habríamos querido dejar intacta. Quizás logremos algo más, comparar soluciones con soluciones y demostrar que a las mismas Compañías, en unión del Estado, conviene la fórmula que nosotros traemos en el proyecto y que el interés público con respecto del interés privado, está mejor servido con estas soluciones que con aquellas otras que podrían resultar de mantener más, de conservar mejor las normas jurídicas anteriores.

La coincidencia en la apreciación de lo que es ferrocarril me parece que va ya siendo general en la Cámara. No sé si al intervenir otros oradores podrán impugnar el criterio que hoy sustentaba el Sr. Maura, que es el del Sr. Cambó, que es el nuestro. Los ferrocarriles son ya, en sentir de todos, grandes servicios públicos. No puede ser indiferente para el país la manera como se rijan, no puede partirse de la base de que por respecto al interés privado adscrito a esos ferrocarriles haya de sufrir el interés general. Todo en el ferrocarril invoca y recuerda el interés público y a él hay que someterse. La dificultad estriba en que, sea por lo que fuere, con acierto o con error, por necesidad es posible, el régimen de los ferrocarriles en España, como así en la mayor parte de las naciones, se ha establecido sobre la base de la explotación particular. Cuando estamos ya conformes en estas ideas el camino se allana y las coincidencias son más fáciles.

Pero el Sr. Maura no encuentra bien el consorcio que es la esencial del proyecto, como medio para llegar a la estatificación. Su señoría ha reconocido que el proyecto está inspirado en el propósito de dejar expedito el camino conducente a la única manera de explotar en lo futuro los ferrocarriles. Podremos equivocarnos y tal vez en España no lleguemos nunca a esa solución; pero todos, digo, en vista de lo pasado, con la experiencia, no sólo de nuestro pueblo, sino de los demás, comprendemos que llegará un día en el cual el Estado español traiga a sí la explotación directa de los ferrocarriles; pero también comprendemos que no pue-



de pasar de pronto un Estado, tan deficiente como el nuestro para la organización metódica y sistemática de los servicios, a realizar esos otros delicadísimos, porque reconocemos que todavía no estamos preparados. Yo creo que bastaría el reconocimiento que se hace de que el proyecto tiende a realizar ese fin, a preparar la estatificación de los ferrocarriles para que pudiéramos estar satisfechos, por lo menos, de haber demostrado claramente que ése era nuestro propósito; porque conocido, y después coincidiendo en que la estatificación es la fórmula del porvenir adecuada para la explotación de los ferrocarriles y partiendo de la base de que se trata de grandes servicios públicos, las coincidencias, repito, pueden ser más fáciles.

Pero dentro del sistema del proyecto, el consorcio del Estado con las Compañías impresiona al Sr. Maura. Le impresiona porque, dentro de los moldes jurídicos, el consorcio no responde a aquellas condiciones normales, usuales de la unión de personas jurídicas, que aportan bienes y trabajo y buscan el beneficio común, y teme el Sr. Maura que, partiendo nosotros de la base de que no estamos todavía preparados para administrar los ferrocarriles, de hecho queramos participar en la administración de los mismos dentro del consorcio que hemos ideado. En efecto, yo reconozco que si el Estado en la fórmula nuestra hubiera de administrar los ferrocarriles, iríamos contra un reconocimiento expresamente hecho de la deficiencia actual del Estado español para administrarlos y explotarlos. Nosotros no hemos querido en el proyecto —podrá resultar de su redacción o del texto de alguna base, o de la relación entre todas ellas o algunas de ellas— que el Estado español administre. Lo que hay es que nos hemos encontrado con una realidad que no estaba en nuestra mano evitar, disimular ni mucho menos borrar. La realidad consiste en que hemos tenido que aportar a las Compañías grandes capitales y anunciar la aportación de otros mayores para asegurar los servicios y para salvar a las Compañías de la situación crítica en que se hallan. Eso se nos ha impuesto a todos, incluso a los que, como el Sr. Maura recordaba, nos hemos opuesto a que se resolviera tan sólo el problema ferroviario autorizando la elevación de las tarifas, porque entonces sólo se resolvía un episodio de la vida de las Compañías en relación con el Estado, y no se podría aprovechar este momento sin presión, sin tortura, sin

iniquidad, como habría resultado si el Estado, viéndolas en tal situación, hiciera con ellas lo que le conviniera, como el hombre más codicioso que cogiera a su deudor y lo estrujara; pero, al fin y al cabo, comprendiendo que en un momento en el cual las Compañías acuden al Estado, éste ha de favorecerlas, y es natural que piense en los intereses públicos que representa y administra.

Así, digo: como nosotros hemos proclamado la necesidad de abordar de lleno el problema, de ir de una vez resueltamente a su solución, cuando hemos tenido que aconsejar los que así pensábamos que no se demorase un día la entrega a las Compañías de lo necesario para elevar los haberes del personal que clamaba, como recuerda la Cámara, ni la adquisición de material móvil que era necesario, si no queríamos que se paralizase el tráfico, y hasta, si fuera necesario, adquirir material fijo y acometer obras urgentes; como digo, no obstante pensar que era necesario aprovechar estos momentos para establecer el definitivo régimen de los ferrocarriles, si hemos tenido que rendirnos ante esa necesidad y esa realidad, prácticamente nos encontramos con el consorcio establecido.

Ya las concesiones, la relación jurídica establecida por la legislación vigente hoy entre el Estado y las Compañías, creo yo que dentro de las instituciones jurídicas no podría calificarse de mero otorgamiento, de permiso para construir, aun con subvenciones, y administrar y explotar los ferrocarriles libremente, aun dentro del concepto de usufructo (que yo reconozco que tiene y podría tener gran aplicación a la situación de las Compañías dentro de las concesiones); el Estado se reserva en las concesiones tales facultades, que siempre creo podría demostrarse que superan a las que tiene el usufructo, el propietario de la nuda propiedad.

Según esas concesiones, el Estado interviene en las tarifas, las ha de autorizar, se han de publicar y después ha de resolver y puede imponer la rebaja con indemnizaciones (esta es cosa que no debe olvidarse discutiendo como discutimos ahora); puede intervenir en el nombramiento del personal ferroviario, puede impedir que sean agentes de la Compañía determinadas personas: todas esas facultades tiene y otras muchas que demuestran que aun viéndose obligado el Estado a entregar a Compañías privadas la construcción y explotación de ferrocarriles, la condición de servicio público que no ha podido olvidarse ni desaparecer en las funcio-

nes contractuales entre el Estado y Compañías, ha obligado al Estado a conservar muchas más facultades que el propietario a que aludía yo antes.

Pero es que, además, el Estado, aun dentro del régimen de concesiones, ha aportado bienes, no sólo ha consentido que en lo que es suyo y conserva, en la propiedad del territorio español que se cede o que se consiente que se expropie para esos servicios, se establezcan las líneas con todos sus servicios accesorios, es que, además, el Estado, por subvenciones, por auxilios, muchas veces ha llevado sus capitales a las Compañías; y ahora, ante la realidad de que vengo hablando, de que no ha podido el Estado evadir la necesidad, que se ha convertido, por serlo, en obligación, de entregar esas sumas para el aumento de haberes del personal y para la adquisición de material móvil, de hecho ha juntado sus capitales con los de las Compañías. Y si, además, resulta que, dentro de la Cámara, tal vez no haya muchos Diputados que duden de que si el Estado no construye las obras necesarias para la transformación de los actuales ferrocarriles y no sigue facilitando lo preciso para completar el material móvil que exige el tráfico, las Compañías no lo podrían hacer, nos encontramos, vuelvo a decir, señores, con el hecho positivo y real de que el Estado tiene que sumar sus bienes, sus fondos, sus capitales a los de las Compañías. Y desde el momento en que esto sucede, el consorcio era inevitable. El señor Maura, naturalmente, con la lealtad de su altísimo pensamiento y de su espíritu, habla de comunidad de bienes en la explotación (el señor Maura: el nombre no me importa). Ya lo sé, y lo comprendo. Voy explicando este pensamiento para que se vea que la discrepancia entre lo que el señor Maura expone y lo que trae el proyecto es mucho menor, a mi juicio, en la mayor parte de los extremos, de lo que a primera vista puede suponerse. Comunidad, consorcio, lo que quiera que sea, no importa el nombre; lo esencial es la situación creada, y me parece que la expongo. Vamos a gastar miles de millones, vamos a transformar los ferrocarriles y a adquirir cuantiosísimo material móvil. ¿Puede desentenderse el Estado de todo esto? Puede limitarse a pensar que es una mejora que introduce como dueño, como señor, como propietario de los ferrocarriles, que tan sólo en usufructo y durante el tiempo de consorcio van a administrar las Compañías? Es evidente que no, y S. S. lo ha reconocido. El régimen antiguo (al decir antiguo me

refero al que todavía está vigente), en absoluto no sirve. La limitación de facultades del Estado, aun siendo muchas, y de ellas he enumerado algunas, no corresponde a la magnitud del sacrificio y del esfuerzo que el Estado hace para mejorar los ferrocarriles y perfeccionar su funcionamiento. Forzosamente avanza en ese negocio, por la necesidad que el Estado ha de sentir de defender, de conservar, de obligar a una buena gestión y administración de los intereses comunes.

Antes, tenía los derechos nacidos de la concesión. Había que procurar, y para ello tenía facultad, fiscalizar, intervenir la contabilidad de las Compañías, examinar todos sus actos. ¿Para qué? No sólo para salvaguardar los intereses generales, que ello bastaría para toda esa intervención en servicio tan delicado, sino para dejar a salvo también los intereses del Estado, que cada año que pasaba, naturalmente, eran mayores, porque se aproximaba el día de la reversión.

Pues, ahora, aumentando el interés económico, en los ferrocarriles por virtud de esos sacrificios, la intervención del Estado ha de permanecer. Pero ¿es que hemos de llegar en esa intervención al punto de que la administración se transfiera al Estado, de que desaparezca la personalidad de las Compañías, como S. S. teme, que éstas pierdan todo su poder y virtualidad para la buena gestión, para la desembarazada gestión de los intereses comunes? De ninguna manera.

En el proyecto nosotros no hemos querido que eso suceda; hemos querido que en toda ocasión el Estado pueda fiscalizar de veras. Lo acontecido nos ha movido a establecer ahí facultades que el Estado podrá, si le conviene, utilizar, porque saben los señores Diputados que las Compañías han estado muy débilmente intervenidas. Yo he oído a un Ministro de la Corona declarar que de hecho en su contabilidad las Compañías no habían sido intervenidas —no digo en el conjunto, globalmente—, pero de aquella manera eficaz que la ley y los reglamentos dictados para la concesión y explotación de los ferrocarriles querían o quieren, no lo han estado. Hemos querido dejar nosotros, hemos considerado un deber, dado lo que el proyecto ordena para el auxilio de las Compañías, que el Estado tenga una intervención mucho más efectiva, y aunque yo lo he dicho muchas veces y se desprende del proyecto mismo, nadie puede dudar que cualquier Gobierno ha

de caminar en el sentido de unificar las redes, de prescindir de muchas Compañías, de disminuir de ese modo los gastos generales, llegar, en suma, a una mayor compensación de productos y de gastos, en una red más extensa y mejor estudiada: la estructuración, de que ha venido hablando el señor Cambó.

De momento, mientras todas esas operaciones no se hagan, mientras la letra y el espíritu de este proyecto no se pueda cumplir y aplicar, que serán cosas que para hacerlas reflexivamente y con acierto exigirán tiempo, mucho tiempo, hemos consignado esa facultad de intervenir en los Consejos de Administración con delegados o incluso con consejeros. Pero en lo que nosotros hemos querido ser explícitos es en que no queremos administrar ahora, en que eso sería opuesto al fin que perseguimos, de preparar el órgano para que luego sea un factor capacitado ya y en nombre del Estado administre y pueda explotar los ferrocarriles.

De suerte que en este punto de partida de las observaciones del señor Maura puede decirse que ese es el propósito nuestro y del proyecto, y que siempre que queden como garantía de eficacia las facultades del Estado, en su representación el Consejo superior de Ferrocarriles, quien quiera que sea, siempre que queden reservadas las facultades para intervenir y hacer cumplir lo que se marca en la ley, para asegurar los intereses del Estado, para evitar errores o fraudes, sin agraviar a nadie, en casos como estos el Estado debe ponerse siempre en la previsión del mayor mal, del máximo mal, y debe evitar, siempre que queden esas facultades a salvo, en la modificación de la redacción de las bases o del proyecto, para que quede bien establecido que las Compañías son las que han de administrar con la intervención y fiscalización del Estado, claro es que por nuestra parte ninguna dificultad ha de haber, porque esa es la economía del proyecto, porque ese es el espíritu del proyecto.

Dentro del criterio del señor Maura sobre lo que deben ser los ferrocarriles, el régimen que se establezca como transitorio para llegar a la estatificación, lo que más le preocupa, y es muy justo, es que las Compañías no tengan estímulo suficiente para cumplir la misión que dentro de este régimen les está encomendado. Así como el Estado administra, como decíamos antes, porque su intervención embaraza la administración de las Compañías, prácticamente éstas, en sentir del señor Maura, carecerían de aquella

libertad, de aquellas facultades, de aquellos medios indispensables para responder de la buena gestión, si las Compañías, por no tener estímulos, por el dividendo fijo, el dividendo preferente, por la capitalización, el rescate, toda la gama de medidas que el proyecto trae, se encuentran en una situación de tranquilidad, de seguridad, de reposo, equivalente a la de los accionistas que tienen asegurado con solvencia notoria el pago de intereses y amortización de sus créditos, no podrán administrar bien; y, en efecto, yo pienso como su señoría: que el lucro es el motor en todos esos negocios, que sin beneficios para las Compañías sería inútil invocar obligaciones más morales que materiales o legales; no les podríamos ofrecer un premio equivalente al que resultaría de la buena administración. Conformes, y este ha sido uno de los puntos principales que al Gobierno preocupó, y en el examen del asunto por elementos técnicos y en la discusión con las Compañías, cuidé bien siempre y cuidó el Gobierno de advertir que era necesario dejar el margen preciso para que sólo por gestión de las Compañías pudieran éstas asegurar beneficios bastantes para el estímulo.

Reconozco que habría sido preferible no establecer, no pactar el dividendo fijo, ¡cómo no lo he de reconocer!; habría sido para el Gobierno una gran satisfacción que en estas relaciones con las Compañías hubiéramos podido encontrar argumentos para convencerlas de que no necesitaban el dividendo fijo. Sin embargo, no puedo decir yo que solamente el obstáculo de la voluntad de las Compañías sea el que nos ha impedido eliminar el dividendo fijo; es que los argumentos que se nos han hecho han llegado a convencernos de que de otro modo no podríamos exigirles todo lo que exigimos y establecer un régimen que allana, a nuestro juicio, extraordinariamente los caminos para que el Estado realice su pensamiento y su propósito cuando quiera y como quiera; que nos hemos convencido de que el dividendo fijo era una compensación obligada. El señor Cambó, en este punto, decía que, dentro del sistema del proyecto, era inevitable, y con eso confirmaba el convencimiento que llegamos a adquirir. Sí; el Gobierno, el Estado, ha sido generoso con las Compañías, ha llegado al máximo dentro de la obligada defensa de los intereses del Estado, de los intereses suyos, pero en cambio de esto se reserva facultades y facilidades, y han aceptado las Compañías fórmulas sencillas para liquidar lo que parecía imposible liquidar sin grandes discusiones,

sin grandes pleitos, sin tener que hacer algo de lo que el señor Maura hoy indicaba: fijar definitivamente la interpretación de las leyes, para aplicarlas luego al rescate o a la liquidación con las Compañías. Pero si examináramos detenidamente estas leyes, veríamos la vaguedad de los preceptos vigentes, la gravedad de los problemas que se han planteado, que se han iniciado y que hay que temer que se inicien, y para cortar todo eso habrá que ver si aquella violencia de que tanto huye el señor Maura, y con razón, y de que huye el Gobierno, habría de ejercerse en definitiva con las medidas definidoras de interpretación de esos preceptos, que tienen ya tantos años, y que por negligencia de todos se han dejado vivir y existir en la vaguedad y en la imprecisión.

De suerte que, reconociendo yo que habría sido mejor prescindir de dividendo fijo para dar a las Compañías mayor estímulo, reconozco que hemos debido rendirnos ante la justicia con que se nos ha hablado de las facultades que aquí el Estado se reservaba.

Pero con espíritus como el del señor Maura, estas cosas pronto vienen a la realidad y pierden su aparente importancia, cuando realmente no la tienen. El señor Maura decía: "dividendo preferente, bien —me parece que ha dicho S. S.—; pero el que no se establezca dividendo fijo no quiere decir que no sea cierto y seguro el dividendo efectivo para las Compañías". En esos mismos términos estuve yo discutiendo mucho con los eminentes ingenieros y economistas que formaron la Comisión que me auxilió con sus luminosos informes. Me decían: "dividendo preferente, sí, no hay dificultad ninguna, es muy justo; pero dividendo fijo, no debemos ir a eso, porque vamos a enervar el espíritu de las Compañías; pero la tarifa ha de responder siempre a la rentabilidad; la rentabilidad ha de ser la necesaria para cubrir los gastos de explotación, las cargas financieras y asegurar un dividendo prudente al capital." Oyendo al señor Maura hoy, recordaba yo lo que habíamos discutido los miembros de aquella Comisión y yo. Yo les decía: pero, entendámonos; si la tarifa, en todo caso, ha de responder a esos gastos y ha de cubrir el dividendo, ¿qué diferencia hay entre el dividendo fijo y esto otro? Porque cuando no lo obtenga la Compañía, dirá que es que no se le ha dado la tarifa necesaria, la suficiente. Es más (y someto a la consideración del señor Maura este argumento), yo les decía entonces que, aun acep-

tando para el dividendo preferente, y, en general, para el régimen total del consorcio, que la tarifa respondiera a todos los gastos y al dividendo, me inspiraba cierto temor establecer el principio de que la tarifa había de responder a todos esos gastos y a esos dividendos, porque temía que las Compañías, deseando asegurar la efectividad de la tarifa y el producto necesario para atender a todo ello, no quisieran quedarse nunca cortas, y exagerasen la tarifa misma, y plantearan, todos los años al menos, en el Consejo Superior de Ferrocarriles la misma cuestión, y siempre se inclinarian a elevar las tarifas; y con un año tan sólo de tarifa superior a la necesaria, la economía nacional había de padecer; podría al año siguiente rebajarse la tarifa, pero el productor que había visto gravada su mercancía durante un año, ya había experimentado el perjuicio, del cual no tendría resarcimiento.

El señor Ministro de Fomento (CIERVA): Terminé ayer, señores Diputados, demostrando —lo procuré al menos y creo haberlo conseguido— que, en realidad, el consorcio del Estado con las Compañías no puede evitarse si partimos de la base de que el primero ha de aportar todo lo necesario para poner en buen funcionamiento los ferrocarriles. Y como no he de repetir lo que entonces dije, me resta tan sólo tratar una afirmación que, entre las varias importantes que el señor Maura hizo sobre este extremo, creo es la única que yo no traté ayer: la de que por el sistema del proyecto no se logrará formar el órgano director futuro que en representación del Estado recoja, rija la administración y explotación de los ferrocarriles. Esto se relaciona con la organización del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Desde los primeros proyectos que para resolver el problema de ferrocarriles se presentaron apareció ya la creación de ese órgano, que, por su autoridad y por la autonomía que haya de dársele, había de representar al Estado en condiciones adecuadas para proponer, para resolver, para desarrollar gran parte, al menos, de las facultades que al Estado competen en la materia. Y es evidente que sin la creación de ese organismo no se podría soñar siquiera en que el Estado español administrase los ferrocarriles.

El sistema del proyecto ¿impide que se constituya, que se forme, que se vigore después de constituido? Yo creo, señores Diputados, que aunque no le atribuyéramos más facultades que las



que se le dan en el proyecto, ese órgano podría irse ejercitando y preparando para desempeñar la función.

Casi todos los oradores que han intervenido impugnando el proyecto han dicho, singularmente ayer el señor Maura: "Pero ese Consejo Superior no es el que necesita la dirección y régimen de los ferrocarriles." Yo contesto: precisamente para que al aplicarse luego estas bases pueda recogerse el sentido más general de la discusión, no he querido, aunque se me proponía, determinar más como ha de estar constituido ese Consejo. Me ha parecido que sólo cuando se hubiera ya fijado la orientación general del Parlamento en la materia que tratamos, ese órgano debía aparecer; pero desde luego adelanto que, por mi parte, no hay dificultad alguna en ensanchar la esfera de acción de ese organismo, partiendo de la base de que hay que darle, en efecto, la máxima autonomía compatible con los deberes del Gobierno, que no han de consentirle delegar en absoluto y privarse de aquellas fiscalizaciones, de aquellas intervenciones que son ineludibles en el órgano que legítimamente representa el Estado.

Si el Consejo Superior de Ferrocarriles, que todos hemos convenido en la necesidad de crear, en la necesidad de formar, había de ser invadido por la política y estar sometido a sus mudanzas, no habría manera de hacer nada de lo que se dice en este proyecto. Si fuera un Consejo para premiar méritos, muchas veces legítimos, de los hombres políticos, o para dar condiciones para otros puestos, como suele haberlos o ha podido haberlos, no valdría la pena de que nos entretuviéramos en discutir lo que estamos discutiendo; con toda claridad lo digo. El cambio del régimen de ferrocarriles es una cosa de una gravedad extraordinaria, y yo no querría tener jamás la responsabilidad de proponerlo y procurarlo para que luego se creasen unos organismos que se atrofian pronto, que se burocratizan, que se desinteresan de la misión que les está confiada. No; hay que hacer un órgano adecuado a la misión que se le confía; ha de establecerse un órgano de la máxima autoridad dentro del Estado español, de la máxima autonomía y de la máxima capacidad, que ha de tener la capacidad técnica y la capacidad administrativa y todos aquellos prestigios que sean necesarios para asegurar el buen funcionamiento de tantas y tantas cosas como se el han de encomendar. De suerte que si no viene bien dibujado en las bases ese gran órgano que hemos de crear, conste que el pró-

pósito del Gobierno es hacerlo como demandan las necesidades públicas y que recogerá todo cuanto aquí se diga y pedirá a todos que le auxilién para no equivocarse al constituir ese organismo.

Entre las grandes cuestiones que trató el señor Maura, fué una la del carácter que tienen dentro del proyecto las aportaciones del Estado. Censuró que se asigne un 5 por 100 a los adelantos hechos hasta ahora, y que en lo sucesivo se hagan, es decir, a las inversiones que el Estado haga en lo sucesivo en las líneas, porque hasta el momento presente lo único que ha hecho ha sido adelantar para personal y material en las condiciones de todos sabidas. Estudia S. S. el consorcio tal como en el proyecto se establece y se sorprende de que se grave la explotación y, por consiguiente, se haga necesario elevar más las tarifas, dentro del principio de que éstas respondan a todas las necesidades de la explotación, asignando un 5 por 100 a tales aportaciones. “Es cosa imaginaria —decía S. S.—; esa aportación es una ficción; lo que el Estado hace es mejorar las condiciones de cosa que le es propia, y luego regular la participación en los beneficios por esa aportación extraordinaria; de suerte que asignar desde luego un interés a lo que no es más que aportación y luego participar en los beneficios, es cosa contradictoria, y además, poco conveniente.”

Este es un extremo, en efecto, señores Diputados, que merece la pena de examinarlo. Dije ayer que muchas cosas que trae el proyecto han de sorprender, si se examinan dentro de los moldes comunes jurídicos de nuestras leyes. Si se buscan los caracteres de la Sociedad mercantil o civil en este consorcio, no se encontrarán; se hallarán, en cambio, cosas que pugnan con las características de esa Asociación, que tiene por objeto poner en común bienes o trabajos para obtener beneficios; y dentro de esos moldes, en efecto, asignar desde luego un interés al capital, digámoslo así, que aporta uno de los asociados, es cosa poco común al menos; y si se atiende a que el Estado ya prácticamente está asociado en el ferrocarril, porque el ferrocarril es suyo y sólo tiene la Compañía el usufructo que le da la concesión, todavía resulta más extraño. ¿Es un préstamo? Entonces se concibe que tenga un interés. ¿Pero se trata de juntar bienes? Ya no se explica. Pues la explicación es ésta: dentro de la singularidad de esta acción conjunta, que así puede llamarse también lo que nosotros hemos traído al Parlamento, dentro del consorcio de acción conjunta de Estado y Com-

pañías, llámese como se quiera la relación jurídica establecida aquí, nos hemos encontrado con que las Compañías tienen un capital obligaciones que excede extraordinariamente, en casi todas ellas, del capital acciones. Nuestros ferrocarriles se han construido principalmente con emisión de obligaciones, y así se ve que pasan de 1.000 millones en cada una de las dos grandes Compañías las obligaciones, cuando no llega en cada una de las dos a 250 millones el capital acciones. ¿Nos unimos con las Compañías por la necesidad de hacerlo, que nace de las circunstancias que yo explicaba ayer? Pues entonces resulta que la explotación de los ferrocarriles lleva como carga el pago de intereses y amortización de las obligaciones emitidas por las Compañías para construir los ferrocarriles, carga que, en efecto, queda por cuenta del negocio común, porque va unida a las líneas mismas, a la concesión; porque es una carga real y había que faltar a toda clase de formalidades del Estado —y en alguna ocasión, ya remota, bien sabe el señor Maura que por haberse faltado a ello, modificando incluso artículos de la ley Hipotecaria, se discutió mucho y se censuró más—; sería menester todo eso, para apartar con facilidad las cargas reales inscritas en el Registro de la Propiedad, que representan capitales empleados en la construcción de las líneas. Hay que suponerlo así. Pues si tú, Compañía, aportas a este consorcio la concesión tuya, que ha determinado, no sólo la inversión del capital acciones, sino la del capital obligaciones, y es carga del negocio común el servicio de intereses y amortización de las obligaciones, cuando yo, Estado —que tengo en el ferrocarril lo que desde el punto de vista del señor Maura puede llamarse la nuda propiedad, que dentro de algunos años ha de revertir por completo a mí—, aporto capitales nuevos, ¿qué menos que darles una condición parecida, análoga a la que tienen las obligaciones que ha aportado al venir a nosotros la Compañía? Si no tuviera obligaciones hipotecarias la Compañía y se hubiera construido el ferrocarril sólo con el capital desembolsado por sus acciones, entonces el Estado, al asociarse ahora, al llegar el consorcio, se hallaría en el mismo caso que la Compañía; pero como no ha sido así, y ésta ha construido la mayor parte de las líneas —repito—, emitiendo obligaciones que gravan la explotación con sus intereses y amortizaciones, a nosotros nos ha parecido que no era excesivo que el Estado tuviera, para las sumas que ahora aportaba sobre lo que representa la nuda

propiedad de las líneas, digámoslo así, un interés equivalente, poco más o menos. Esa ha sido la razón.

¿Cómo no he de estar yo conforme con el criterio esencial, fundamental del señor Maura, al decir que el Estado, al gastar en los ferrocarriles para mejorarlos, para ponerlos en función a fin de que sean verdaderas arterias por donde circule la savia económica nacional, puede hacerlo sin buscar lucro, como cuando hace un puerto, una obra hidráulica y, en el orden de la cultura, crea una escuela? Evidentemente, son funciones del Estado; pero precisamente porque una de las objeciones principales que se han venido haciendo a la tendencia mía a la estatificación ha sido el temor de que la administración de los ferrocarriles llegue a constituir lo que podríamos llamar sangría suelta del Tesoro público español, y cuando se habla de la tarifa se ponen obstáculos para que el Estado se reserve la facultad de rebajarla en beneficio de la economía nacional, el Gobierno ha creído que, como principio, como punto de partida en la organización de ese nuevo régimen, debía establecer ese 5 por 100 para las aportaciones del Estado. Sólo que yo busco remedio al mal, si, como el señor Maura supone, ese tanto por ciento de interés grava con exceso la explotación y puede perjudicar incluso al otro asociado, a la Compañía que con el Estado va a trabajar. En cambio, el señor Maura, sólo en muy segundo término, como una concesión de su profundo convencimiento, pero inspirada en la realidad —que aprecia S. S. mejor que lo hacía el señor Cambó en este punto, o sea el de la tarifa—, admite ese recurso. El señor Maura, que no quiere sino en un caso extremo, y sólo en segundo término, admitir que tenga el Estado la facultad de reducir la tarifa, global o parcial, en algún momento, aspira, como es lógico desde este punto de vista, a descargar la explotación de todo aquello que no sea necesario, y por eso le alarma, entre otras cosas, el 5 por 100, porque, como nuevo gasto de la explotación, obligará a subir más la tarifa, y piensa en la resistencia máxima de la economía nacional para la elevación de tarifas. En cambio, yo, que establezco ese 5 por 100 en el proyecto, admito que el Estado, apreciando la situación de la economía nacional, rebaje las tarifas. Para el consorcio, una igualdad de situación; para el país, una previsión, una compensación. ¿Llega un momento en el cual la tarifa es excesiva, puede ahogar el desenvolvimiento económico español? ¡Ah!, pues entonces el Estado

español puede prescindir incluso de ese 5 por 100; ya se dice en el proyecto que o bien satisfaciendo directamente cargas financieras, o bien pagando el déficit, puede imponer la rebaja de las tarifas. De suerte, que, como ve la Cámara y el señor Maura, dentro del criterio suyo es natural, porque no da a la tarifa la flexibilidad que yo le doy, que la descargue de todo aquello que pueda obligar a gravarla; en cambio yo, que doy flexibilidad a la tarifa, puedo admitir, con el optimismo de pensar que el rendimiento del ferrocarril puede bastar para los gastos de la explotación, incluso ese 5 por 100, doy ese 5 por 100. Esta es la explicación. Pero aquí estamos, y éste puede ser un punto en el cual nos decidamos. ¿Se pronunciará el Parlamento en el sentido de que es preferible que la aportación del Estado no tenga ningún interés como carga financiera de la explotación? Es un tema a discutir. Yo expongo las razones que el Gobierno ha tenido para aceptar esa situación de los dineros públicos que el Estado vierte en los ferrocarriles. Si se considera preferible, puede decirse al Estado: Tú tienes que pagar todo eso, que es la mejora, que es la perfección del ferrocarril; interés sobre eso directo, ninguno; luego, en los beneficios, puedes encontrar compensación; pero si no los hay, tú has trabajado por el país, tú has perfeccionado una entraña vital, un órgano vital de la economía española, y basta. Yo he dicho muchas veces que eso puede perfectamente admitirse; pero salgo al paso a los que a mí me llaman iluso y despilfarrador, y a los que tienen la visión de la ruina de España por la rebaja de las tarifas, por la falta de compensación para el Estado de esos miles de millones de que tanto se habla que el Estado ha de gastar.

Repito que ese es un tema a examinar. De todas suertes, no puede olvidarse por nadie que el Estado ha de adelantar esos caudales, esos capitales, mediante el crédito, que han de obtenerse mediante intereses y probablemente amortizaciones. Esta clase de obras entiendo yo deben hacerse con Deuda amortizable, en los plazos que sea prudente, pero con Deuda amortizable. Parece que este es el mejor sistema —lo han preconizado así todos los grandes economistas— porque se realiza con ello el fin de que lo paguen las generaciones que nos sucedan, pero en términos y en forma que se vaya sancando el activo nacional y la situación financiera del Estado.

Del dividendo fijo hablé ayer, pero es un tema tan principal

en el caso que estudiamos, que me parece no dije lo suficiente, recogiendo las admirables observaciones del señor Maura en este punto. S. S. supone que con ese interés fijo se transforma completamente la condición de los accionistas, y con esa transformación desaparece el motor del estímulo. Reconocí ayer que habría sido mejor no tener que llegar al dividendo fijo, aunque declaro que desde los primeros momentos me mostré propicio a aceptarlo. ¿Por qué? Porque, en efecto, este proyecto transforma totalmente la relación jurídica entre Compañías y Estado; porque en conciencia estimo que, siendo grandes los beneficios que obtienen las Compañías con este proyecto, es muy superior al que obtiene el Estado, sobre todo porque le da una libertad de movimientos que le permite hacer en todo instante lo que quiera. Podrá suceder que no se apruebe el proyecto como viene, pero tal como está concebido, y creo yo que redactado, lo esencial en él es que el Estado, repito, transforma los ferrocarriles cuando quiere, estatifica los ferrocarriles cuando le conviene, aparta a las Compañías cuando cree que las debe apartar o las retiene y la obliga a seguir administrando dentro del consorcio. Yo creo que, no por la comodidad, no por la sencillez sino económicamente—por lo que la sencillez y la comodidad y la libertad del Estado en sus relaciones con las Compañías representan, necesitaban éstas una compensación. Económicamente, eso debía tener la compensación justa. En los contratos hay que buscar la mayor reciprocidad, los derechos y las obligaciones deben corresponderse; es axioma jurídico universal y de todos los tiempos. Sin embargo, en el régimen que nosotros proponemos las Compañías no tienen los derechos que el Estado. El Estado tiene esa libertad de que hablé, aparte la cesión de propiedades que, según los pliegos de condiciones, probablemente no tendrían las Compañías obligación de entregar al Estado en la reversión, aparte la transformación de las líneas libres en líneas reversibles, como las demás; aparte todo eso, digo, que sólo la libertad con que el Estado puede proceder dentro de ese régimen necesitaba una compensación económica.

Las Compañías no saben cuándo se las va a eliminar y tienen la obligación de estar treinta años unidas al Estado dentro de este régimen, si al Estado no le conviene en ese período rescatar. En cambio, el Estado—vuelvo a decirlo—, al día siguiente, a los dos, a los diez años o a los veinte años, en todo momento, puede ir al

rescate. Se necesitaban, pues, compensaciones, y una de las compensaciones es el dividendo fijo, que sirve de regulador luego, en parte, para el rescate y que asegura a las Compañías que van a salvar, al menos, una parte de su capital. El Estado les dice; "No es sólo que yo deseo que los ferrocarriles funcionen; es que quiero poner los ferrocarriles en el máximo de rendimiento y de perfección, porque el país lo pide y yo voy a gastar todo el dinero necesario." ¡Ah! Si fueran las Compañías libres, ni no hubieran atravesado el período crítico que todos hemos reconocido durante la guerra y después de ella, las Compañías irían cumpliendo sus pliegos de condiciones y, a medida que se aproximara el momento de la reversión, irían economizando todo lo posible, manteniendo nada más los servicios y procurando en los últimos años, reembolsar el capital, con daño evidente del servicio público y, en definitiva, de la Nación. El Estado, no; el Estado reconoce que los ferrocarriles que tenemos no bastan, y quiere ponerlos a la altura de su misión, y gasta, y gasta y gasta, y no dice a las Compañías hasta dónde va a llegar en el gasto; y es natural, señores, que las Compañías teman que por la aportación en el menor plazo posible, que eso es lo que conviene a la economía nacional, de grandes sumas, cuyos intereses y amortización, naturalmente, han de pesar, por lo menos en el reparto de los productos, si se excede el Estado en esa perfección de los ferrocarriles, no haya productos suficientes para que ellas tengan los beneficios adecuados, prudentes del capital que representan, y es natural que buscaran esa compensación.

De modo que por la inseguridad de que he hablado antes y por esta otra circunstancia de que desconocen las Compañías, aunque lo calculen en conjunto, el verdadero capital que va a aportar el Estado y al cual, naturalmente, de una o de otra manera habría de reconocérsele un beneficio, era obligada la compensación, y de ahí que, frente a la inseguridad del tiempo y a la inseguridad del producto, se les asegure un pequeño dividendo fijo. Este es el caso. Pero conste, señores, que nosotros apenas vemos diferencia entre lo que hemos hecho y lo que nos aconsejan varios oradores y entre ellos el ilustre Sr. Maura; porque si la tarifa, afirmaba el Sr. Cambó, como afirma el Sr. Maura, ha de responder a la rentabilidad de los ferrocarriles, es decir, a lo que necesita la explotación para pagar todos sus gastos, las cargas financieras y el interés, el dividendo prudente de las acciones, claro es que en

el espíritu leal del Sr. Maura había de producirse la confesión de que podrá no estar asegurado, pero siempre habría de ser cierto el dividendo; claro es, porque la tarifa había de responder a todos los gastos más a cubrir ese dividendo; y repito que nosotros no podríamos señalar claramente la línea divisoria de uno y de otro sistema. Y confesamos que, en cuanto al 2 por 100 que llamamos preferente para las acciones, nos encontramos en el mismo caso; porque aceptado por nosotros que la tarifa ha de responder a esas necesidades, aunque reservando la facultad del Estado para rebajar, con indemnización, la tarifa cuando convenga, claro es que lo que he dicho antes refiriéndome a la propuesta del Sr. Maura tengo que aplicarlo a la propuesta en cuanto al 2 por 100 preferente. Sólo que puede acontecer que, señalada la tarifa, por negligencia de las Compañías no se obtenga el beneficio. ¡Ah! En este caso, ¿cómo va a responder el Estado de ese 2 por 100 que las Compañías administradoras han podido y debido obtener? Ese es el estímulo. ¿No es suficiente? Por si acaso hemos fijado el 1 por 100 de premio de buena administración. ¿Es poco el 1 por 100? En 247 millones, o en doscientos treinta y tanto millones, lo que resulte del capital de aportación, el 1 por 100 es algo. ¿Es que la fórmula queda imprecisa? Se hablaba de ello en estos días. La fórmula de buena administración, en efecto, queda imprecisa, no viene en el proyecto. Pues vean los Sres. Diputados lo que acaba de suceder en Francia. La Cámara de Diputados había votado el proyecto con una fórmula determinada; pasó a la Alta Cámara, al Senado; dijeron que esa fórmula no estaba clara, se suspendió la discusión, se oyó a los técnicos y ahora han dado el informe y el dictamen que se discute en el Senado francés, diciendo poco más o menos, palabra más o menos, lo mismo que viene en este proyecto. Es para mí de verdadera satisfacción que así haya ocurrido; porque nosotros habíamos hecho fórmulas, los más eminentes técnicos del Ministerio y de las Compañías habían redactado sus fórmulas matemáticas para fijar ese premio, y a mí me pareció que era preferible establecer la finalidad y el origen del premio a las Compañías: el aumento de tráfico y la economía en la administración, y después dejarlas para que, contrastando esas bases con la realidad, pudiéramos determinar matemáticamente la fórmula.

Porque, señores, en todo este gran proyecto la autorización es absolutamente indispensable; sería inútil que pretendiéramos traer



a la Cámara detalle por detalle todo lo que necesita este proyecto para su aplicación. La administración, aun montada, establecida sobre la base de la desconfianza del funcionario, es una serie de autorizaciones que recibe con el presupuesto, que recibe, con las leyes, de las Cámaras; y como no hay manera de evitar eso, y como no pueden ser las Asambleas las que administren y las que tengan facultades flexibles para cada caso, hay que resignarse y confiar en los hombres que se sienten aquí, hoy nosotros, mañana otros. ¿Quién sabe si todos pensarán lo mismo, si todos, en último término, merecerán la confianza? Pero estamos en un régimen democrático y los Ministros son responsables; pues que llegue alguna vez el momento en el cual se nos exija la responsabilidad y se ejerzan acciones suficientemente enérgicas e intensas para que todo el que se siente aquí merezca la confianza de las Cámaras, porque sea un servidor fiel de lo que se manda. Probablemente habrá muchos que dirán: "Tú eres el primero que faltas." Pues invito a todos a que conmigo comiencen el sistema que aconsejo.

El Sr. Maura encontraba oscuridad en la base 9.<sup>a</sup>, que se refiere a las obras que hay que hacer en los ferrocarriles, y con muchísima razón advertía que esas obras hechas por el Estado, con dinero del Estado, el Estado había de decir sobre ellas la última palabra y el Estado las había de realizar, oyendo a las Compañías, pero resolviendo en definitiva.

No hay dudas; no hay cuestión sobre eso. A mí me parece suficientemente clara la base, porque ahí se dice que se hará interviniendo el Estado y las Compañías, de la manera que determine el Ministro de Fomento; pero es igual, cualquiera redacción me ha de parecer bien, y si no se quiere referir al Ministro de Fomento, y se considera preferible referirse al Consejo Superior, y enalzada al Ministerio de Fomento, también me ha de parecer bien. Como se quiera. El pensamiento del Sr. Maura es el pensamiento del proyecto. Y con decir eso, basta.

Abordó el Sr. Maura otra de las grandes cuestiones del proyecto: la imposición, por medida legislativa, a todas las Compañías, de un régimen; la derogación, la supresión, la reforma, la transformación de Compañías y estatutos, en cuanto sea necesario, para implantar este régimen. Y aquí, naturalmente, el espíritu jurídico del señor Maura encontró excesivo lo que el proyecto propone. Me felicitó por no haber tratado con todas las Compañías; reconoció

que habría sido imposible llegar a una solución tratando con cerca de ochenta Compañías ferroviarias que hay en España. Yo manifesté claramente ayer—ya lo había dicho antes—que hemos negociado con las dos grandes Compañías, y después hemos tenido conversaciones e invitado ya al estudio de la situación especial de algunas de las que en importancia siguen a las dos mayores. Por mi gusto, por mi sentir y mi convencimiento, yo habría preferido instaurar un régimen que cada Compañía pudiera o no aceptar. Declaro que pensé en ello, y dije: Si el Estado tiene en su mano una fórmula para llegar a la solución del problema con las Compañías y algunas resisten, con aplicar a las que resistan los rigores de la ley, habrá bastante. Casi todas llegarán a la quiebra. El rescate, en último término, podríamos llevarlo a cabo dentro del pliego de condiciones. Pero luego comprendí que todo eso retrasaría de tal modo la solución del problema ferroviario, que había que ir a fórmula más eficaz. Ese problema, Sres. Diputados, es de tal naturaleza—ya lo reconocía ayer el Sr. Maura—, que, una vez proclamada la necesidad de resolverlo, el aplazamiento es fatal, ¿Quién no recuerda lo que aconteció en Francia cuando se acordó el rescate de redes importantes? La especulación, el juego de la bolsa, constante durante muchos meses—ahí está cuanto se ha escrito sobre ello—, fué la consecüencia del retraso, del aplazamiento que por varias causas se impuso a la solución del problema,

Pues en España, estando las Compañías como están, supongo que no habrá ningún Sr. Diputado que dude de que, con las dificultades en la aplicación de la ley, el aplazamiento en la solución de los problemas se presta al agio escandaloso, a codicias del interés privado, que los Gobiernos no pueden evitar, Y cuidado, señores, que yo sentiría que pudiera entender algún Sr. Diputado que haya propuesto aplazamiento que cuando eso dije tenía puesto el pensamiento en su propuesta. Declaro francamente que no considero capaz a nadie de inspirar sus propuestas en las Cámaras españolas en tal propósito. Digo que esa es la realidad, y que la más elemental prudencia aconseja que estos problemas se resuelvan con la posible rapidez, la compatible con el acierto, y que no se mantenga por mucho tiempo a las Compañías y al Estado en la situación en que ahora se encuentran.

Y por eso yo me decidí; y para evitar el agio, para evitar que

tengan que reunirse Asambleas, unas en España, otras en el extranjero, para adoptar acuerdos, para aceptar las condiciones que el Estado impone, para llegar al concierto, en una palabra; teniendo presente que se trata, que juegan en todo esto bienes reales, bienes inmuebles, valores mobiliarios, que necesitan en sus acuerdos para que, con arreglo a las leyes, sean eficaces, requisitos de forma que pueden aplazar casi indefinidamente la resolución; teniendo todo esto en cuenta, hemos redactado el proyecto en esa forma.

¿Sale esto de los moldes comunes? Evidentemente. ¿Puede en rigor de derecho decirse que el Parlamento entra en un campo que conviene mucho acotar para que por medidas legislativas no se resuelva lo que, como todo contrato, debe ser examinado, interpretado y resuelto? Mirada la cuestión bajo el aspecto puramente jurídico, evidente; mirada la cuestión bajo el aspecto público, bajo la alta necesidad, la ineludible necesidad de poner término a situación tan extraordinaria, teniendo presente que el Estado, por la voluntad de las mismas Compañías, ha accedido a modificar las relaciones contractuales con ellas, autorizando las tarifas por encima de las legales máximas y entregándolas grandes sumas que no tenía obligación de entregar; mirada desde este punto de vista, es evidente que la conveniencia pública aconsejaba hacer las cosas como las hemos hecho, en su esencia. Pero con el ánimo resuelto a hacer con todas las demás Compañías, después de aprobada esta ley, lo mismo que hemos hecho con las grandes Compañías, de examinar su caso, de resolver dentro de los principios de la ley, de los preceptos de la ley, con aquella flexibilidad necesaria para atender a la variedad de circunstancias y para no cometer ninguna injusticia.

Que todo ello lo podemos condicionar, que la intervención de centros, de organismos puede dar la garantía de que el Gobierno proceda con probidad y con diligencia en defensa de los intereses públicos, me parece indudable. Pero, en fin, las Cámaras pueden establecer todas aquellas garantías que tengan a bien en materia de esta extensión de asunto y de tiempo.

La fiscalización debe llegar en este punto al grado que quieran las Cámaras; lo que digo es que el espíritu del proyecto, de los que lo hemos redactado, consiste en proceder, mientras sea posible, de acuerdo con las Compañías al aplicar y al desenvolver los preceptos del proyecto. Pero ¿es que alguna resiste; es que algu-

na, comprendiendo la urgencia, lo que vale el tiempo para la nación española en el arreglo del sistema de transportes, no tiene la diligencia ni la voluntad necesaria para llegar pronto a la solución? Los preceptos legales.

Pero hay otra cosa. Lo que aquí se dice no es más que la necesidad de que el Estado se halle en condiciones de ejercer una facultad; no es que el proyecto exija que a todas las Compañías se les aplique este régimen, no; ha de ser el Estado quien, en aptitud para hacerlo, examine si procede, si conviene o no aplicarlo a cada Compañía. ¿Por qué es eso? Señores, porque por mucho que nos enamoremos del sistema de estatificación y de este preparatorio del de estatificación que viene en el proyecto, no se puede desconocer que las grandes líneas son cosa muy distinta para la economía nacional de las pequeñas líneas; que hay un magno problema que tendremos que resolver, que es el ancho de vía, y habrá que determinar si, en efecto, los actuales ferrocarriles, los de vía ancha, deben continuar con ese ancho de vía o si es esta ocasión, al transformarlos, como hay que transformarlos, con tanto dispendio, de modificar también el ancho de vía, que si ahora no se hace ya no se podrá hacer. Ahora que vamos a hacer la doble vía y a transformar los puentes y los túneles y la resistencia de carriles, etc., es cuando se tiene que resolver ese gran problema, que se viene discutiendo en España desde muy pocos años después de establecerse el ancho de vía; problema que precisamente llega en oportunidad, por las razones que he dicho, pero al mismo tiempo en ocasión en la cual se discute técnicamente si; por la electrificación anunciada por todos en el futuro de los ferrocarriles, conviene más conservar la vía ancha que reducirla, para que con mayores unidades se pueda llegar incluso al tren individual.

No hago más, señores, que hablar de estas cosas, enunciarlas, sintiendo molestar a la Cámara, porque, en efecto, el problema es tal, que cada uno de sus detalles podría emplear una legislatura, y como eso no puede hacerse, como no podemos retrasar, a mi juicio, el desenvolvimiento económico de nuestro país, hay que dejar que, con todas las asistencias técnicas, administrativas, con toda clase de garantías se camine resueltamente, tan velozmente como sea posible, y se haga de una vez la red de ferrocarriles que necesita España, si no se quiere que continuemos languideciendo y apartándonos cada día más del movimiento de los otros pueblos que

están a nuestro lado y necesitan enlazarse con nosotros, y si no nos hemos enlazado convenientemente, nuestra marcha hacia el progreso se detendrá.

Pero en este punto de la dificultad de aplicar el proyecto a otras Compañías, el señor Maura hablaba de cosas de grandísimo interés. Pero ¿cómo se va a hacer, esa liquidación de las Compañías al establecer el consorcio? ¿Pero es acaso fácil purificarlas, librarlas de deudas, para que estén saneadas al llegar el momento del consorcio? Sobre esto, yo lo único que puedo decir es que en el proyecto hemos establecido el principio de que así han de venir las Compañías al consorcio legal con el Estado. ¿Cómo habíamos de pensar siquiera en que el Estado participara de las obligaciones de las Compañías y éstas se sancaran a costa del Estado? No; no hemos podido evitar que existan y hayamos de aceptar para el negocio común obligaciones hipotecarias. Ya he hablado antes de ellas; si van unidas a la concesión, ¿cómo las vamos a separar? Pero las demás obligaciones, pero las deudas, pero el desequilibrio económico de una Compañía ¿cómo ha de pesar sobre el Estado? ¡Ah! Se dice: tú adquieres acciones, y las acciones representan derechos y obligaciones; si están totalmente desembolsadas no tienen mas que el derecho a la parte de activo liquidado, y si no hay activo sobrante, no tienen derecho a nada. Dentro del molde común, vuelvo a decirlo, el razonamiento no tiene contestación; pero como este consorcio forzosamente ha de tener caracteres singulares, se obliga a las Compañías a esa purificación, a ese sancamiento. ¿Es que no lo pueden conseguir, que es el caso que planteaba el señor Maura? ¿Es que eso no es posible? Pues si no es posible, tal vez haya que llegar con alguna Compañía a aplicar la ley estricta. ¿Está quebrada una Compañía? ¿No puede hacer su balance, ni nivelarlo? Pues contra eso ¿qué remedio vamos a tener? Pues si la Compañía quiebra, si se lo deja quebrar, si no puede prestar servicio, si a lo sumo quedan los obligacionistas, ellos vendrán a representar a los accionistas. Ya se dice en la ley: desaparecerán los accionistas, se establecerá una situación jurídica especial entre accionistas, obligacionistas y el Estado, pero el Estado nunca habrá de pechar con las obligaciones de esas Compañías, dañadas, digámoslo así. ¿Que todo esto es delicado y difícil? Evidente. En último término se podría ir al rescate, y eso me lleva a casos de que hablaré después, porque el señor Maura los trató; pero cons-

te, y esto es lo esencial, que siendo facultad del Estado aplicar o no a las Compañías este proyecto tal y como está redactado, si alguna Compañía, por su situación económica y financiera, no se halla en condiciones de poderse sanear, o desaparecerá por su ruina económica definitiva, o se podrá por el Estado incluso rescatar la línea y prescindir del consorcio. Este es el pensamiento del proyecto.

Capital de aportación. En este punto el señor Maura, consecuente con su criterio de que sólo debe alterarse la relación jurídica con las Compañías en lo absolutamente necesario y con grandes miramientos, censura que se fije un capital de aportación que, a su entender, es arbitrario. Ya sabéis en qué consiste; lo hemos explicado y no voy a molestar a la Cámara. Las cotizaciones de los diez años últimos (para comprender así los años prósperos y los adversos) de las Compañías en general, sirven para fijar ese capital con un 10 por 100 más del capital nominal.

El señor Maura estima que las cotizaciones no pueden servir en manera alguna para fijar ese capital; explicó lo que suelen ser las cotizaciones en Bolsa; no representan, a su juicio, el verdadero valor de lo que se cotiza, se vende o se compra; la prueba está—decía— en que de un día a otro hay oscilaciones y no es posible pensar que cambie cada día el estado de la Sociedad a que se refieren (el señor Maura: Decía yo el valor de la línea; de la Sociedad, no); de un día a otro el valor de la línea, de lo que representa la concesión, no puede variar.

He dicho ante el Parlamento que las cotizaciones futuras para el rescate, que me proponía la Comisión técnica que yo nombré, no me parecieron bien, porque reconozco que las cotizaciones en Bolsa pueden ser fácilmente influenciadas.

A pesar de ello, hombres eminentes, grandes economistas me decían: eso, en un período breve se explica; en una honda, extensa actuación de cotizaciones de Bolsa, eso se neutraliza; no hay poder financiero bastante para influir constantemente, permanentemente en la cotización de los valores. Sin embargo, yo no he admitido las cotizaciones futuras; no las admitiría, sino en el caso de que todos se pronunciaran en ese sentido. Para mi convencimiento, el sistema es malo; pero para fijar el capital de aportación, buscar la media de dos años en los cuales se han producido las alteraciones económicas de todos conocidas, cuando no se podía suponer que

el rescate girase sobre la cotización de las acciones, ¡ah!, eso a mí me ha parecido que reunía la máxima garantía de sencillez y equidad.

Porque, ¿de qué se trata? Se trata de las acciones, no se trata de las líneas. Con acierto o con error el proyecto toma las acciones, porque tomándolas, toma las líneas y con las líneas otros bienes que a las líneas mismas no están directamente unidos. ¿Es injusto partir de esas cotizaciones para el reparto de dividendo, que no es otra cosa, en realidad, lo que se hace en el régimen del proyecto? Ese capital de aportación no tiene otra función que la de determinar los dividendos, es decir, la parte de dividendo a que tienen derecho los accionistas, y no juega en el rescate para nada. Y repito: si los accionistas tienen hoy en su mano un valor que durante diez años, con esas oscilaciones, ofrece una media, y sobre esa media se les da todavía un 10 por 100 de afección, será arbitrario, podría haberse elegido otro sistema; pero a mí, que estoy convencido de que si entramos por el camino de la meditación, o llegamos también a lo arbitrario o no, acabamos nunca, me ha parecido que si es arbitrario el sistema, nadie puede quejarse; porque las oscilaciones en la cotización se compensan con la cuota de afección. Sobre esto he oído pocas quejas.

¿Es preferible, como el señor Maura aconsejaba, tasar los elementos de trabajo que existen en la concesión, la parte del capital que está adscrito a la explotación de los ferrocarriles? Ya expuse desde el primer día las dificultades que encuentro para tal sistema. (Pausa.)

Aunque sea lo que estoy diciendo ahora una molestia para sus señorías... (Denegaciones.—El señor Gasset y Chinchilla: Estamos escuchando a S. S.) Como luego oigo decir que se necesita estudiar mucho estos asuntos, me parece que cumplo un deber rogando a todos (aunque nada aprenderán con lo que yo diga, algo podrían conocer de lo que es este proyecto) que no se distraigan. Perdónenme los señores Diputados. Si después de eso queréis seguir conversando —indudablemente sobre cosas graves—, hacedlo. Yo me limito a advertirlo, y cuando me habléis otra vez de que es necesario estudiar, os lo recordaré. (El señor Duque de Almodóvar del Valle: Si es para que mañana lo comente el "A B C", está bien.) No me refería a S. S., porque le he visto escucharme atentamente, y se lo agradezco. (El señor Gasset y Chinchilla: Yo he estado

como en misa.—Risas.) No perderá nada S. S. con ir a misa. (Más risas.)

Conste, pues, que el sistema seguido en el proyecto para fijar el capital es el que ha parecido más equitativo; que la tasación de todos los elementos de trabajo, capital aplicado a la explotación, a mí me parece un sistema, teóricamente, perfecto, de eso no hay duda; pero prácticamente, imposible. Eso no sería —si se nos convenciera de que el sistema era mejor— un obstáculo insuperable para que pudiéramos llegar a concordia; pero yo ruego a los señores Diputados que se fijen en lo que es ese sistema, para que comprendan que no llegaríamos nunca (creo que se convencerán como yo) a la solución.

Trató el señor Maura otro punto de grandísimo interés, y sobre ello conviene que meditemos mucho. En el proyecto las cargas de la explotación y las financieras de las Compañías quedan por cuenta del Estado, y el señor Maura decía: “Pero hay obligaciones que si no responden al gasto hecho en el ferrocarril no deben admitirse.” Me parece que no necesito más que condensar en estas palabras de mis apuntes las manifestaciones del señor Maura para que se comprenda la importancia que tienen.

Las Compañías han emitido obligaciones; antes necesitaban autorización especial del Ministerio de Fomento; luego, aplicando el Código de Comercio de 1885, las Compañías han emitido libremente las obligaciones, sin contar con el Ministerio de Fomento. Dentro de la situación que crea el consorcio, ¿debemos examinar, investigar si el producto de las obligaciones que gravan las líneas se ha empleado en el ferrocarril o no? Esa es la revisión de toda la contabilidad de las Compañías; esa es la tasación de todos los bienes de las Compañías. ¿Debemos entrar en ese terreno? ¿Han administrado mal algunas Compañías? El producto de esas obligaciones ¿lo han llevado a otros servicios, a especulaciones inclusive, a negocios que han resultado ruinosos? Yo, señores Diputados, digo que si hubiéramos de admitir como obligación del Estado en este caso la investigación para todas las Compañías del origen y empleo de las obligaciones hipotecarias, a mi juicio —respetando el de los demás y, sobre todo, el para mí tan respetable siempre del señor Maura—, jamás llegaríamos a la solución. Lo que puede suceder es lo que antes dije: que haya Compañías que hubiesen llegado, que lleguen a situación económica y financiera tal, que no



permita aplicársele el régimen que hemos establecido; pero otra cosa, remontarse a toda la historia económica de cada Compañía, a mi entender, resulta absolutamente imposible e ineficaz.

Claro es que el señor Maura, como es partidario de que el rescate se haga según las normas actuales (así al menos lo entiendo), piensa en que por el sistema del proyecto las cargas hipotecarias quedan de cuenta del Estado al rescatar las acciones, y que las cargas, incluso las hipotecarias, en el caso del rescate por el sistema vigente, quedan a cargo de las Compañías. Desde este sitio, señores Diputados, no me atrevo a pronunciarme si queda o no a cargo de las Compañías el pago de las cargas hipotecarias en el caso del rescate por la anualidad, etc., el pliego del 44 y las leyes sucesivas. Me permitirá la Cámara que sobre eso haga reservas, como hago reservas respecto a aquello que el señor Cambó en varias interrupciones hizo constar: que hay que tener en cuenta para el rescate, con arreglo al pliego de condiciones vigente, no los productos líquidos, sino los productos netos.

Hago reservas sobre esto, repito, porque yo, como persona, soy muy modesto; pero como Ministro, no quiero definir eso, porque entra en aquellas vaguedades de que hablaba la Comisión técnica; y no hay más que leer el artículo, que yo leí aquí en tardes pasadas, del pliego de condiciones del 44, para ver que no habla ni de netos ni de líquidos. De suerte que, dentro de esas vaguedades e imprecisiones, yo no puedo tener la preferencia que el señor Maura, mirando la cuestión en este caso concreto que ahora estoy examinando, tiene por el sistema legal actual, pensando en que las cargas, según el proyecto, vienen a nosotros, y según el otro sistema, quedan a cargo de las Compañías. Como yo no tengo manera de afirmar ahora que eso sea así, interpretando el régimen vigente actualmente, no puedo tener ese motivo de preferencia; pero digo que, en último término, lo que puede suceder es que las cargas hipotecarias hayan sido dilapidación, mala administración de las Compañías. Si basta al Estado el régimen actual para lograr sus fines, sin quebranto económico grande, debe aplicarlo; si las cargas son excesivas, entonces ha de pensar si le conviene o no hacerlo; pero investigar el origen de esas cargas y su empleo, eso, con todo el respeto que yo tengo al señor Maura, no me parece bien. (El señor Maura y Montaner: Yo no lo he propuesto.) Yo creo recordar que S. S. hablaba de cargas hipotecarias. (El señor Maura

y Montaner pronuncia palabras que no se perciben.) Está bien; si no es eso, tenga S. S. por no dicho lo que acabo de manifestar. (El señor Maura y Montaner: ¡Si lo voy a rectificar en seguida!) Lo que a mí me asusta, en este caso, es todo lo que se refiere a valoraciones del verdadero activo de las Compañías; si los argumentos de S. S. no tenían relación con esas peritaciones, yo no he dicho nada. Yo lo entendí así.

Las tarifas. Como yo he hablado bastante de ellas, podré ser muy breve. El señor Maura resiste cuanto puede la facultad del Estado para rebajar esas tarifas, y, a lo sumo, admite que se haga por causas de utilidad pública e indemnizando a las Compañías. Ese es el régimen actual: el Estado hoy tiene derecho a exigir a las Compañías que rebajen una tarifa; pero tiene la obligación de indemnizarlas. Me pareció entender que el señor Maura admitiría como sistema averiguar qué disminución ha habido en la explotación del ferrocarril por la disminución acordada por el Estado en la tarifa, y esa cantidad traerla al producto general del ferrocarril.

Lo que propone el proyecto, ya lo sabéis, es que el Estado tenga la facultad de exigir la rebaja de las tarifas. Si ha de ser global o parcialmente, ya comprenderán los señores Diputados que eso no puede ser cuestión; salvo que yo no sé cómo en la práctica resultará que cuando se rebaje la tarifa para una región o para una mercancía se eleve para las demás regiones y para las demás mercancías en la proporción necesaria, hasta enjugar el déficit. ¡Tendrían que oír los clamores, habría que oír lo que dirían las demás regiones cuando supieran que tenían que pagar más caro el transporte de las patatas o del trigo o de otra mercancía cualquiera, por haberse rebajado la tarifa a determinado artículo! Pero, en fin, nosotros en el proyecto lo único que decimos es: el Estado tiene esa facultad para exigir la rebaja de las tarifas por razón de utilidad pública, para proteger a una industria o a una región temporalmente; pero entonces, como a las Compañías se les reconoce el dividendo fijo y el dividendo preferente del 2 por 100, en ese caso tiene que responder el dividendo preferente.

A eso se limita la posibilidad y la indemnización, porque luego que haya satisfecho la diferencia, en los años sucesivos no se reparte más dividendo sobre el preferente hasta tanto que se enjугue la deuda a favor del Estado. Pues el Parlamento se tiene que deci-

dir, señores; porque a mí se me han hecho muchos cargos por las personas que han creído interpretar acertadamente lo que he venido diciendo, afirmando ahora que yo digo lo contrario, que yo he hablado de la rebaja de tarifas, que yo me he opuesto a la elevación de las tarifas porque la economía nacional no podía resistirla, y ahora propongo la elevación; y había quien hablaba, con la gran autoridad del señor Gasset, hasta del 90 por 100. (El señor Gasset y Chinchilla: Con datos y cifras lo demostré.) Está bien; con los números, en estas cosas, acontece que cuando parecía que eran patrimonio de todos, resultan patrimonio particular. (El señor Gasset y Chinchilla: Son datos para todos los que he aportado, y no se ha dicho nada en contrario.) ¡Si yo parto de esa base! Yo parto de la base de que se eleven mucho las tarifas, para mi razonamiento, no para decir que suceda así; y aprovecho esta ocasión para preguntar: pero ¿por qué se van a elevar las tarifas? ¿Porque el Estado gaste millones y busque compensaciones y porque a las Compañías se les reconozca un dividendo, que no puede pasar del 5 por 100, ya que el otro 1 por 100 es de buena administración, y si la tienen mala no lo cobran? ¿Por eso? Pues entonces hay que optar entre tener ferrocarriles o no tenerlos, sencillamente. Se dice que es necesario reformar los ferrocarriles y mejorarlos, y que eso cuesta dinero. ¿Hay alguien que se oponga a eso? Si creen los señores Diputados que no se debe tocar ese asunto, y son mayoría, no se tocará. (El señor Gasset: No.) Ya sé que no habrá nadie que se oponga a esto, que todos quieren que se hagan los ferrocarriles. Podrá haber quien diga que el Estado no es quien lo debe hacer, que deben hacerlo las Compañías; pero ¿hay quien suponga que las Compañías van a hacerlo gratis? El dinero que las Compañías necesitarán pedir al crédito o desembolsar, si aumentan el capital con nuevas acciones, ¿no buscará remuneración? Pues si eso hay que cubrirlo con la explotación, aparte otros gastos, o hay un bienhechor de la humanidad, sobre todo de la española, que dé sus millones para que podamos transportar más barato, o alguien tendrá que pagar eso. Si no lo paga, el transporte lo pagará el Estado, si no hay el bienhechor de referencia.

Yo no conozco otro sistema, y por eso yo hablo del Estado. Pero, repito, ¿es que las Cámaras, es que el Parlamento opina que el Estado no debe reservarse facultad alguna para rebajar las tarifas? ¿Es que el Parlamento estima que en todo caso las tarifas han de

responder a las necesidades de la explotación de los ferrocarriles, al pago de las obligaciones, o sea las cargas financieras, y a que tenga el capital la remuneración debida? Pues entonces que nadie se espante de la elevación de las tarifas, porque tendrá que venir, probablemente tendrá que venir, salvo que se realicen las esperanzas que SS. SS., algunos de SS. SS., tienen de que con el perfeccionamiento y la mejora de los ferrocarriles y el aumento del tráfico venga la compensación de todos esos gastos. Yo creo también que sí, pero yo soy de los que admiten que el Estado tenga que rebajar las tarifas y que lo pague el Estado.

El señor Maura habla de que el 5 por 100 de la aportación del Estado se suprima, y yo digo que si el 5 por 100 no se puede pagar de los productos de la explotación, estoy conforme con que se suprima en algunos casos; pero ¿hay quien cree que no, que ha de ser inflexible la tarifa para cumplir esa función de cubrir todos los gastos y los dividendos? Pues habrá de estar quien tal opine a lo que resulte de la explotación, y por consiguiente, a la elevación de las tarifas que sea menester. (El señor Delgado: El problema será reducir los gastos de la explotación.) Naturalmente que hay que reducirlos, pero ¿es que hay algo en el proyecto que sea contrario a reducir los gastos de explotación?

Y vamos al rescate, porque creo que algunos otros extremos que trató el señor Maura incidentalmente los he tratado yo. El señor Maura entendí que prefiere que se aplique el sistema actual al rescate, y le sorprende que en el sistema del proyecto no se tenga en cuenta el tiempo que transcurre y aproxima el momento de la reversión. Pues yo digo al señor Maura y a la Cámara: el rescate, con arreglo a la legislación actual, ha de hacerse línea por línea. O se impone a las Compañías una equiparación de esas líneas, que fijen una medida de reversión o hay que hacerla línea por línea. He afirmado ante la Cámara, y me ratifico en ello, que sería casi imposible, dada la contabilidad que han llevado las Compañías, determinar el rendimiento que ha tenido cada una de las líneas.

Afirmo de nuevo que el rescate hecho por ese sistema es mucho más caro para el Estado que el rescate que trae el proyecto. Insisto en que las grandes cuestiones iniciadas ya, que evidentemente se plantearían en toda su extensión muy pronto si se intentara realizar el rescate en esa forma, daría a la operación dificultades, aplazamientos y, en suma, la harían punto menos que insoluble.

¿Hay cuestión, puede haber cuestión sobre el tiempo que dure cada concesión por el punto de partida? ¿Cuándo, desde la concesión? ¿Cuándo, desde que empezó la explotación? No hago más que dejar esas interrogaciones; y, luego la dificultad de las líneas libres.

¿No les parece a los señores Diputados que la afirmación que vengo yo haciendo de que este proyecto lo que logra es establecer fórmulas simples, de escasísimas complicaciones, para resolver esas grandes cuestiones, que las tendrían inmensas por el régimen vigente? Yo me limito ahora en este punto a ratificar lo que he dicho: si el rescate se hiciera aplicando el régimen vigente costaría muchísimo más dinero al Estado que cuesta con el régimen propuesto. Tendría las dificultades a que he aludido, y, en cambio, este sistema tiene, en efecto, la singularidad de que lo mismo hay que pagarles a las Compañías, puede decirse, aunque todo depende de la media de dividendo en los diez años anteriores, lo mismo casi hay que pagar a los dos meses, que a los veinte años, que a los treinta años. En efecto así es, sólo que es el Estado el que ha de decidir; si el Estado dice que no le conviene prolongar esa situación, la puede cortar en cualquier momento; si deja transcurrir los años y espera al final de los treinta para hacer el rescate, será porque le tenga cuenta. Y eso, tratándose del rescate legal; hoy eso no lo puede hacer con tanta libertad, y si hemos convenido en que el proyecto desembaraza los caminos para llegar a la estatificación, a mí me parece que esa libertad para determinar el momento en el cual el Estado, considerándose capacitado ya para administrar los ferrocarriles, los toma, necesita y vale la compensación que representa el sistema que proponemos.

Los nuevos ferrocarriles. Ya cuatro palabras, porque cuatro pronunció S. S. sobre los demás extremos del proyecto. Lo esencial del discurso de S. S. es el reconocimiento de que es inaplazable todo esto. ¿Cómo no había de ser así? Todas las demás cuestiones que estamos debatiendo son secundarias ante eso, porque nosotros, lo hemos dicho cien veces, no venimos aquí con un criterio cerrado y queremos una obra común; por consiguiente, la concordia puede realizarse en cualquier instante.

En lo que necesitábamos coincidir es en la urgencia del plan, en lo inaplazable de la solución del problema ferroviario y en el enlace íntimo que tienen todas las demás cuestiones propuestas en

el proyecto con ese problema. Pues hay que construir los ferrocarriles.

Ordenamiento, decía S. S. Es evidente. El señor Cambó, a quien dije yo lo mismo, respondía: "Luego ha modificado S. S. el proyecto; ha transigido en eso". Aunque fuera así. Muy bien; yo quiero dar pruebas de que no son palabras los propósitos que expongo de llegar a la concordia con todos vosotros.. Y aunque se dijera que yo había llegado al máximum de la transacción, siempre que ésta tuviera lugar y resultara útil para mi país, yo quedaria plenamente satisfecho, tanto como si íntegramente saliera este proyecto en lo esencial y en lo accidental.

De modo que yo reconozco que, para otorgar la autorización que pedimos de construir esos ferrocarriles, los que están en un plan que aprobaron las Cámaras, algunos que especialmente se señalan, la posibilidad de agregar algún otro con las garantías que se quieran, todo eso, no sólo no lo retiramos, sino que es conveniente y lo pedimos, que señaleis la manera, el orden de realizar esas obras. Porque estoy seguro de que el Parlamento ha de acordar lo que sirva al interés público, no al interés privado.

El señor Maura estima que las demás obras propuestas enlazan con todo lo demás y que todo eso hay que hacerlo, y todavía echa de menos que hubiéramos desconectado algo que debe estar unido a esto, y es verdad. No he considerado yo que el proyecto de protección a las industrias navales no deba formar parte del actual. Considero, en efecto, que resultaría un desglose efectivo si no se tratara de todo ello, y espero que la Cámara lo estimará así. La Comisión permanente de Fomento ya lo dictaminó y la de Presupuestos parece que lo ha dictaminado igualmente y, por tanto, mañana estará sobre la mesa. Unidos pueden ir, y unida está la materia.

Repito que a mí me basta con esto, porque una vez que hemos coincidido en lo inaplazable del problema, ¿qué faltará? ¿Voluntad en todos para resolverlo? Eso nadie lo puede suponer.

Yo miro con gran serenidad todas esas cosas que se dicen; son los entretenimientos naturales en la política española (no me puedo referir en manera alguna al señor Maura; ya lo comprende su señoría). Yo no puedo creer absolutamente nada de eso. Yo no creo que nadie haga de estos proyectos una cuestión política. Llevaría sobre sí una enorme responsabilidad, y conozco el patriotismo de

todos, y conozco el sentir general del país, y a ese sentir nos rendiremos todos.

¿Que hemos de trabajar también para ordenar la Hacienda, tan íntimamente relacionada con la ejecución de estos proyectos? ¿Qué duda tiene! ¿Qué habrá de preocuparnos si hay o no hay dinero? Esa es una cuestión que se debate mucho, y a la cual yo doy una contestación afirmativa y una solución bien sencilla. Afirmativa porque estimo que, dado el tiempo que ha de emplearse en estas grandes mejoras transcendentales para la vida nacional, el ahorro español es muy bastante. ¿Solución? La de que, si, a pesar de lo que creemos no hubiera dinero, no se podrían hacer las obras, y nos quedaríamos como estamos. (*Rumores en las minorías.*)

De suerte que ya ven SS. SS., los que tanto cavilan, los que tanto..., iba a decir gesticulan, pensando en si habrá o no dinero, cómo se solucionaría esto. Si no lo hubiera, si nos engaáramos, si por error de cálculo o por circunstancias eventuales resultara que no tuviésemos dinero, aunque hubiéramos hecho estos planes y los votáramos, ¿de dónde lo íbamos a sacar? (*Risas.*) Pues, nada, no se harían las obras, y eso sería todo. (*Risas*): para mí, un gran castigo, por haber creído en la potencia económica de mi Patria; para el país un atraso enorme, un peligro mucho mayor del que podría resultar, para mí, porque si esto no se hace y ahora no tenemos dinero, no volveremos a tener dinero, porque no habrá medio de obtenerlo en España, porque caminaremos rápidamente, más rápidamente a la ruina.

Yo respeto el optimismo de los demás, yo tengo el mío, y el mío consiste en creer que todo se puede hacer y se debe hacer; ese es mi optimismo, y el de que vosotros me ayudaréis todos, a pesar de los movimientos de cabeza y de las discusiones. (*Risas.*) Ese es mi optimismo. ¿Por qué? Porque los políticos españoles somos mucho mejor de lo que parecemos, porque nos entretenemos en murmurar de las pequeñas combinaciones, de crisis políticas, etc., etcétera, y, sin embargo, en el fondo somos patriotas, y nos sabemos sacrificar cuando llega el caso.

El señor MAURA: Pido la palabra.

El señor Presidente: La tiene V. S. para rectificar.

El señor MAURA: Cuando se discute, señores Diputados, en una porfía, en una lucha, en una controversia apasionada, las rectificaciones no tienen límites. Pero en esta discusión me he propuesto

sólo una cosa, que no conseguí ayer, que era explicar mi manera de ver el asunto; no lo conseguí del todo porque, impresionado quizá con exceso por la duración del discurso, en la segunda parte he advertido que me expresé con poca claridad, por no dar al asunto el desenvolvimiento debido. De todas maneras, lo que no haya estado claro ayer y no se aclare hoy, ya se aclarará en el curso del debate.

Por eso no voy ahora a hacer un nuevo discurso, para lo cual, además, habría una dificultad inmensa, y es que está ocurriendo al señor Ministro de Fomento una cosa que probablemente me ocurrió inadvertidamente a mí mismo. Ello puede ser una consecuencia de la cantidad, de la extensión, de la persistencia y de la fatiga que estos asuntos a todos nos imponen, todo lo cual forma en el pensamiento un enlace de ideas, un agrupamiento de aspectos y de cosas contra el cual somos impotentes, no vale nuestra voluntad. Porque yo estoy oyendo al señor Ministro de Fomento (reconozco su destreza dialéctica y su hábito de manejar los asuntos), y resulta que no engranan no empiñonan las ideas, la exposición de su pensamiento con lo expuesto en mi discurso; y a propósito de una cosa, de un asunto determinado, atraen su pensamiento temas que dentro de la ordenación de mi propio pensamiento están a cien leguas; lo cual no significa que no deban estar juntos: significa que tenemos una mecánica mental ya un poco desviada, viciada, que dificulta la congruencia del diálogo dialéctico.

Algunas cosas, aunque quedaron explicadas, quiero aclararlas más; por ejemplo: el 5 por 100 de la aportación del Estado. A mí me parecía que era muy claro lo dicho ayer; pero si no lo era, lo va a quedar ahora en dos palabras, y es que el Estado invierte el dinero en adquisiciones de material y de obras, con un título (aunque no hubiera jurisprudencia en el mundo) y con un propósito (aunque no haya habido Derecho ni *Corpus juris*) hace el gasto, que no es el de anticipar el dinero para que se lo devuelvan devengando tanto de interés, sino construir obras que no se han de explotar, a cambio del rendimiento que den esas obras. De manera, que yo rechazo el 5 por 100 por no corresponder al propósito con que el Estado lleva el dinero a las líneas, propósito que no es sólo de lucro, que casi no es de lucro; porque si fuera sólo lucro, no lo haría. Lo hace, claro que deseando que sea lo menos oneroso posible (;no faltaba más!), pero movido por un impulso, por una



razón, por una obligación que no es el lucro; y desde el momento en que ese dinero entra en las obras cabalgando sobre él el 5 por 100, se añasca la tarifa y se añasca todo; porque como ese dinero no trae la virtualidad mágica de producir desde el primer día, como desde el primer día devenga el interés de 5 por 100, ya tenemos las tarifas desquiciadas. ¿Por qué? Porque se ha simulado que había un anticipo que no existe. ¿Está eso claro? Eso es lo que yo dije ayer.

Pues vamos a ver por dónde contesta el señor Ministro de Fomento. Dice: "Yo bien quisiera que no tuviese que hablar del 5 por 100; pero ¿no nota el señor Maura que en los ferrocarriles hay un capital representado por obligaciones que están cobrando un interés? ¿Va a ser el Estado de peor condición?" Pues ya no coincidimos; ya estamos cada cual en distinto hemisferio.

¿Qué más he de añadir? Con sólo decir que por ahí ha venido la contestación, digo que no hay congruencia; es otra cosa. Para mí, la retribución, la rentabilidad, la remuneración del capital del Estado (lo dije ayer) no comparece en la misma fila, en idéntico caso que la retribución del capital de los accionistas y de los mismos obligacionistas, del capital invertido en el establecimiento industrial, que da los productos, para la hora y la proporción del reparto, y dije ya que el Estado no podía ponerse en la misma línea, porque tenía el Estado miramientos de que no voy a hablar; miramientos que no son su derecho, su solo interés, sino el interés del crédito, y muchos miramientos y consideraciones que ayer indiqué. Es un ejemplo, y voy a mostrar otro ahora.

El dividendo fijo. Yo he repugnado el dividendo fijo, y he dicho ayer, me parece que esto quedó claro, que la sola fijación del dividendo significaba un trastrueque de situación de las entidades interesadas, lo mismo del Estado que de las Compañías; cuando he examinado todo lo complejo del consorcio, he puesto al consorcio, entre otras, esa nota, porque cuando he hablado de las tarifas y de las cargas económicas que ellas han de soportar y, por consiguiente, del riesgo de hinchazón en que se las pone. Entonces he dicho que a mí el ser el dividendo fijo no me descargaba del cuidado de que el capital acciones tuviese su remuneración razonable, como una gran conveniencia del interés público, como un supuesto del uso del crédito que por las líneas ferroviarias se habrá de hacer. Son dos cosas enteramente distintas. La fijación, a mi juicio,

altera, no sólo jurídica, sino económicamente, industrialmente, la postura, la finalidad, los alicientes, las actuaciones, toda la dinámica del servicio ferroviario y del negocio. Eso es indudable. Y la contestación del señor Ministro, que ya en otra ocasión me había a mí llamado la atención, tiene la estructura que vamos a ver y que yo invito a que vea él. Dice (había dicho ya la otra tarde): yo empecé a negociar con las Compañías deseando no llegar al dividendo fijo, aunque sin resistirme a él, pero las compensaciones, las ventajas que conmuta esta concesión, son para mí de una entidad tal, que vale poco lo del dividendo fijo, y me encuentro con que las conmutaciones son: la facultad libre, el desembarazo de acción que adquiere el Estado, que, después del proyecto hecho ley, tiene una holgura de movimientos, una desenvoltura de albedrío para todo lo que le convenga en ferrocarriles, que vale cualquier cosa. Y yo digo: ¿qué tendrá que ver eso con el dividendo fijo? Pero ¿en qué está ese desembarazo? ¿Es en las tarifas? ¡Ah!, ya, en las tarifas, ayer —claro que yo me puedo equivocar, es un supuesto que tácitamente habéis de anteponer a todo cuanto yo diga, como siempre, pero hablo de mi pensamiento, no puedo hablar más que de mi pensamiento— yo ayer expuse cómo para mí, la libertad que exista y que deba existir, la libertad que positivamente adquiere el Estado, le viene nada ménos que de llevar con las inversiones otro capital a las líneas, en vez de la situación de ayer, en que todo el disfrute de las líneas exclusivamente pertenecía y estaba poseído y disfrutado por las Compañías. De modo que eso no viene del dividendo fijo, viene de una cosa mucho más importante, que son los miles de millones que se van a gastar.

En cuanto a tarifas y en cuanto a rescate. ¡Ah! En cuanto al rescate —está convenido en las concesiones—, el Estado puede rescatar cuando guste; de modo que el dividendo fijo, la fijeza del dividendo, no se explica. Por la libertad con que el Estado interviene en la administración, que podrá fiscalizarla, fiscalizarla ya puede ahora, pero que tendrá más razón, más títulos, más interés. ¡Ya lo creo! Como que la explotación va a ser por cuenta de los dos, como que en eso va a haber comunidad. ¿Cuál es la libertad que compensa, y qué tiene que ver una cosa con otra, me pregunto yo?

Pues hay otra compensación. El señor Ministro vuelve a hablar hoy —porque la otra tarde ya habló— de todas las quimeras que

están preparadas por las Compañías para cuando el Estado hable del rescate; para discutir qué es lo que entra y no entra, cuál es lo que se entiende por vaguedad en las fórmulas de expresión. Ya he dicho ayer, y digo ahora, que para mí el concepto leal, la significación de buena fe de las cláusulas de las concesiones es absolutamente inequívoca; ahora que para mí, con la vida que sabe todo el mundo que he hecho en el foro, no es ninguna novedad que sobre esas cláusulas, y sobre las más claras del mundo, se puedan hacer toda clase de cuestiones. No; que el Estado, cuando se ha reservado el rescate, se ha reservado el rescate del instrumento industrial de transporte, con todo lo que le integra, y todo lo que le pertenece, y todo lo que le es anejo, esa es la luz del día, y es mala fe discutir eso; y he dicho que a los esfuerzos y sacrificios del Estado no puede responder la Compañía ni nadie con mala fe, por lo cual nosotros, sin atropellar el derecho de nadie, si el texto es oscuro, lo podemos y lo debemos aclarar ahora de modo que sea inequívoco; naturalmente, sin rebasar el honrado concepto de que rescatar es recobrar la línea, sin dejar astillas de la línea en poder de aquel de quien se rescata; que todo lo que no es la línea, ni pertenece a la explotación, ni sirve al tráfico —dije ayer—, no importa, el Estado no debe ni apetecerlo, y mucho menos pagarlo.

Es clarísimo; digo, para mí es clarísimo. ¿Qué tiene que ver eso? ¿Vamos a comprar ahora el derecho de proceder así con esta claridad, y con esta justicia, y con esta equidad; lo vamos a comprar introduciendo un elemento perturbador en la economía del proyecto, como es ese? ¿Qué tiene que ver lo uno con lo otro?

Pues todavía hay otra explicación para la fijeza del dividendo, y es que hay líneas a perpetuidad. Sin duda; sólo que de todas las líneas a perpetuidad que hay en España, las únicas que tienen algo que ver con este proyecto serán las de la Compañía de Madrid-Zaragoza-Alicante, como no sea un ramalillo que tiene el Norte. (El señor Ministro de Fomento: Hay algunas cosas; pero sin gran importancia.) Claro que eso de la perpetuidad atañe a las Compañías que tengan líneas a perpetuidad, en cuanto a estas líneas. Si estamos legislando para todos y la base es un sistema de todo, ¿cómo ha de ser congruente lo de que hay líneas a perpetuidad? Es lo que yo decía: que hay dos rodajes, dos engranes, dos motores, dos sistemas que, dentro del ánimo de S. S., y ya dentro del mío, sin duda ninguna, porque somos de la misma carne, nos

impide razonar con aquella correlación dialéctica y lógica que convendría para el esclarecimiento del asunto. Y no hay que perder el tiempo en empeños vanos; lo que hay que desear es haber explicado, acertar a explicar las cosas y que juzguen, no “i posteri”, sino los contemporáneos que han de fallar, votar y aplaudir o censurar.

Viene esto a propósito de lo que decía yo ayer, de la disyuntiva en que se encuentra el Estado, que consiste o en convenirse con todos o en limitar su acción a cosa que no necesite el consentimiento de nadie. Decía yo ayer que, a mi juicio, puesto que estamos todos conformes en que deshacer estatutos de Compañías, rasgar convenios entre acreedores y Compañías, alterar toda la situación de cada una de las personas que tienen algo que ver con esos entes jurídicos y con sus acciones, obligaciones, activo y pasivo que todo eso merece un respeto enorme; una de dos —decía yo—, o convenirse con todos, o evitar subversiones innecesarias, toda esa madeja jurídica, económica, financiera y de otro orden.

Por eso decía yo: Hay en la concesión una serie de operaciones potestativas, voluntarias, que a mí no me parecen convenientes, pero, aunque me parecieran excelentísimas, la prudencia, por lo menos, mandaría no entrar en ellas sin tener el consentimiento de todos; y lo que dije ayer, ratificándolo ahora, es que no me extrañaba que no hubiese perdido S. S. el tiempo en intentar el contacto y la inteligencia con cada una de las 80 entidades; de donde sacaba yo la consecuencia de que aquella disyuntiva era nominal, y que no le quedaba al legislador más que un arbitrio, que es adscribir sus operaciones a lo estrictamente necesario, a lo que la realidad presenta, y dentro de esta realidad, respetándola tal como es, hacer justicia, porque para ello no necesita el permiso de nadie. De modo que a lo que yo iba es a que no fuese menester contar con el consentimiento de las Compañías; y hoy me encuentro con que, siendo preocupación del Gobierno, muy legítima y muy plausible, que no se entorpezca en la aplicación de la ley que llegemos a votar, la acción del Estado para coordinar mejor las líneas en una mejor formación de redes, para todas las mejoras que con el proyecto se buscan, etc., para el desenvolvimiento, en fin, de todo el plan, me encuentro, repito, con que ante el argumento que yo hacía al señor Ministro ayer de que no basta que decreta que se saneen los pasivos de las Compañías, de que no

basta decir que liquiden las deudas que no sean hipotecarias, porque eso yo supongo que todas lo querrían hacer, pero no está en sus manos, S. S. contesta: Pues cuando no suceda eso, como lo primero que tienen que hacer para entrar en el consorcio es liquidar, la que no liquide quebrará, le pasará lo que le pase; no entrará en el consorcio. Pues hemos embarrancado, señor Ministro; ya estamos varados. Porque hay Compañías en España que están en régimen de convenio, cuyos acreedores y accionistas cobran una pizca de interés cuando Dios lo da. Eso es como la luz del día; esas Compañías y otras muchas, que no hay para qué citar (yo no las conozco todas, ni mucho menos, pero ya sé que en los fenómenos sociales y económicos suele haber muchas veces una serie, una escala, una gradación muy larga y muy suave de grados que apenas se distinguen unos de otros, de modo que cuando culminan estos ejemplos, al lado hay otros que, poco más o menos, allá se van), esas Compañías, repito, son precisamente las cerezas maduras que están diciendo al Estado: "Cógeme". Pues esas son las que no se pueden coger; esas son las que no van a poder venir a mandamiento para ponerlas en mejores condiciones; las que están peor no las podemos tocar.

Esa es una consecuencia del sistema, que a mí me parece equivocado, señor Ministro, del sistema del consorcio que desde el primer día establece una intimidad personal de Compañías con Estado, intimidad que no hay que decir que es imposible, y cuya imposibilidad hoy ha resultado de labios del señor Ministro de Fomento. Pues yo digo que todo eso no es necesario, porque yo no tengo para qué meterme en la vida interior de las Compañías, ni alterar sus relaciones con sus acreedores. ¿Qué tengo que ver con eso? La Compañía tiene un pliego de condiciones, una concesión, unas líneas: yo tengo mis derechos. Uno de ellos es el de inspeccionarla. Yo lo hago, y si está bien, Dios la bendiga, y si está mal, Dios la ampare. (Risas.) Yo sigo mi camino, y nadie podrá decir que atropello nada, que perturbo nada, ni que altero nada. Yo sirvo el interés público, que consiste en que mi dinero mejore los servicios, y no necesito hacer más. ¿Por qué nos vamos a meter en berenjenal, que resulta ahora más berenjenal porque el hortelano se queda con las berenjenas? (Risas.) En cuanto hay imposibilidad de liquidar, ya no hay consorcio, y, por lo tanto, la ley no es posible.

Requiere especial aclaración, y poco más diré porque no quiero molestar (*denegaciones*), un punto que me interesa, porque ha habido mala explicación de mi parte, cosa fácil, según veo traducida la idea mía en labios del señor Ministro. No resulta, ni mucho menos, mi idea, y quiero, es interesante, ponerlo en claro.

Decía el señor Ministro de Fomento que yo repugnaba que las obligaciones hipotecarias, que no correspondiesen al capital real, viniesen al negocio, o se tuviesen en cuenta para el reparto o aplicación de los dividendos. ¡Ah! Ese es un tema que importa mucho poner en claro. Notad, señores, que las obligaciones hipotecarias han sido emitidas por las Compañías que tienen un disfrute temporal (eso lo dice Pero Grullo, pero lo recuerdo porque viene al caso), han sido emitidas sólo por las Compañías que tienen un usufructo temporal de las líneas, un disfrute temporal, con arreglo a las condiciones de la concesión, y por esto no han podido dar en hipoteca sino partículas proporcionadas, señaladas en los cuadros de amortización de los rendimientos de los años anteriores, y de este modo el disfrute (que está inscrito en el Registro y que nadie puede discutir, no necesitaba tener inscripción, porque nadie puede violarlo) tiene para las Compañías la resta del pago del servicio de intereses y amortización de aquellos capitales que aportaron los obligacionistas, porque si no, los hubieran tenido que aportar ellas, y en vez de aportarlos los pagará con el cuadro de intereses y amortización. Todo esto es el abecé.

¿Qué sucede con la novedad del proyecto? Pues sucede que el Estado lleva a la adquisición de material y a obras de esas mismas líneas, donde está el usufructo gravado con la hipoteca, un capital necesariamente exento del usufructo; el capital nuevo de la Compañía exento del usufructo no es posible administrarlo por separado, porque sobre ese capital no está concedido a las Compañías usufructo alguno. Este capital que aporta el Estado, como he dicho antes, como viene a incorporarse, a fundirse indeterminadamente en el establecimiento productor de los beneficios anuales, plantea, según las circunstancias y los casos, una porción de incógnitas, de enigmas, que el tiempo y la experiencia descifrarán, acerca de la virtualidad productora que tenga el capital mejorador sin duda del de establecimiento que ya existía, amplificador de los productos. ¿En qué medida? ¿En qué tiempo? Eso lo dirá la experiencia,

porque depende además de las circunstancias. ¿Verdad que eso es el sentir de todos, la realidad? Tengámoslo presente.

Se ha verificado la inversión, está marchando la explotación de las líneas con el nuevo capital del Estado mezclado, confundido en la obra toda. ¿Sobre qué recae la hipoteca de los obligacionistas? Sobre la cuota de productos que son de la Compañía, porque claro es que el Estado—ya lo decía ayer, es elemental—, al llevar su capital a obras y material, no tiene derecho (y no lo intenta, ni lo sueña, nadie lo pedirá) a cercenar el disfrute de la Compañía, ni lleva camino de cercenarlo, puesto que lo que hace es mejorar el establecimiento. Pues eso, que es la hipoteca, eso que es lo existente cuando se ha emitido la obligación, es su garantía, es la parte de la Compañía en el producto; porque la parte que al fin tenga el Estado, ¿qué tiene que ver con las obligaciones? ¡Si no hubiera más que Derecho civil y jurismo!; pero ya dije ayer que eso no era posible. Indiqué que el Estado no podía olvidar que al entrar en el reparto de beneficios, sin que haya una marca objetiva ostensible de cuáles son los que provienen, los que han sido engendrados y causados por el nuevo capital, por la mezcla misma de la comunidad de la explotación, ha de tener el Estado mucho respeto con la sensibilidad del crédito, con las aprensiones, con los histerismos del crédito; porque esos histerismos y nerviosidades son un valor, un resorte y un motor de la vida económica, de un interés enorme.

Por tanto, decía yo que el Estado tiene que mirarse antes de retirar una peseta de beneficios cuando las obligaciones no queden servidas. ¿No recordáis que lo decía ayer? Pero en seguida agregaba: “Todo esto está muy bien; es un miramiento de generosidad previsor, de solicitud tuitiva sobre los intereses nacionales, generales, diferentes del lucro correspondiente al capital invertido, mucho más elevado que ese lucro: significa que en el orden de prelación el Estado deja hacerse plato a los obligacionistas.” ¡Ah! Pero eso es cuando toman una ración legítima y debida, y eso será siempre que el capital representado por los títulos esté en la realidad del establecimiento que ha de dar producto; pero cuando las obligaciones—decía yo—tengan una inflación nominal que las desproporcione con el establecimiento actuante y productor; el Estado, si hace eso, comete un acto de dilapidación, porque va, no a colmar—no la colmaría—, sino a

verter en la sima de antiguos desastres económicos, financieros, obligaciones que, si Dios quiere, cobrarán interés; va a colmarlas a sus espensas, y no es para eso para lo que autorizamos a gastar los millones; no queremos que les quite, aunque les dé la sensación de que acaso le quite algo, a los que propiamente llevan los títulos de capital que actúa; pero a esas litografías y estampas que no representan capital no podemos cebarlas con intereses que jamás han percibido ni pueden percibir. Eso ya lo indiqué ayer. Por donde va a resultar, Sr. Ministro de Fomento, que mi idea no es desconsiderar al capital obligaciones; ya lo estáis viendo: es posponer el derecho estricto con tal de no lastimar el crédito de esos títulos, cosa que hará el Estado, sin coste pecuniario, en las Compañías que tengan vida y constitución normal. Y el Consejo Superior de Ferrocarriles será quien haya de estimar los casos en que el balance y la situación de las Compañías, la proporción entre el capital actuante y el capital representado, impida tener esa deferencia, que es voluntaria; porque a cara de perro, "strictum jus". No; tu parte y la mía; tu parte tú te la arreglas. Eso sería el jurista a secas. No; mientras sea lícito, hay que guardar al crédito industrial, al crédito ferroviario, todos los miramientos compatibles con una razonable, prudente y responsable gestión de sus derechos y de la Hacienda nacional.

Siento la tentación de aclarar lo de la rebaja de las tarifas, porque vuelve a acontecer en esto lo que antes dije. Señor Ministro, yo no he regateado, he alabado la facultad que el Estado necesita para que en las tarifas se ocasionen las inflexiones que exijan las circunstancias económicas y políticas del país. Yo no concibo que el Gobierno carezca de facultades para obtener, para conseguir para tal región azotada por adversidades o calamidades, para tal manifestación de la producción que necesite salir de algún trance difícil, etc., para causas muy legítimas de política económica o social, separar en un momento dado una tarifa o un trayecto de la norma que en la técnica, en la complejión de las tarifas le haya correspondido; eso yo no lo he regateado. La cuestión no era esa, estaba situada en otro terreno por el Sr. Cambó, y yo no hice más que suscribir estas palabras suyas y estas ideas suyas, y las vuelvo a suscribir; creo que no dejaré de suscribirlas nunca, ya que las ha enunciado él antes, que si no,



habría de sustituirle en el enunciado, es a saber: que las peticiones de rebaja y las alegaciones para la rebaja van a ser como el trébol; eso ya lo sabemos, eso va a estar por todas partes y todos los días. El Sr. Cambó ha dicho, y yo lo suscribo, que eso hay que confrontarlo con los demás intereses económicos del país, para que se respeten recíprocamente, para que se moderen y para que busquen en la armonía la equitativa coexistencia en que consiste la paz y el ordenamiento del trabajo y de la producción, por que si cada uno de esos elementos va a hacer presión sobre el pecho de los Ministros, por esforzados que sean, el Sr. Cambó y yo nos damos por muertos. Consideramos que habrá rebajas y rebajas, que no habrá más que rebajas, porque vendrán grandes colectividades interesadas en ello, sin que nadie les vaya a la mano, al contrario, con un cierto compañerismo, diciendo: "Hoy por vosotros, mañana por nosotros." ¡Parece que nos hemos caído del cielo! Y habrá un Ministro feroz que durará unos meses en la cronometría ministerial de España, y vendrá otro, y cuando las Comisiones hayan salido del Ministerio, irán a las casas de los jefes de las oposiciones para que les complazcan el día que vengan al Poder. Y vendrán unas elecciones..., etc. ¿Qué voy a hablar yo? No tenemos contextura de Gobierno para resistir una presión constante, sistemática, colectiva, confabulada, necesariamente insistente, como que van tras de lo suyo, y el que la continúe defiende lo ajeno. Como veis, hasta ahora la cuestión consiste en esto, no en que el Gobierno tenga o no tenga facultades, que es de lo único que hablaba el Sr. Ministro, al suponer que era lo que yo escatimaba; no se trata de eso, se trata de si la reducción que efectivamente se haya operado en la percepción de la línea por consecuencia de una rebaja decretada por razones políticas de modo que se haya reducido el tipo económico, el tipo técnico de aquel transporte en la tarifa ordinaria, ha de pagarlo el Tesoro en cualquier forma o si ha de embeberse, como decía yo ayer, en la enjundia total de las tarifas. De modo que eso había de recaer sobre aquellos artículos más o menos numerosos, según el caso, que estén más en actitud de soportar la cuota de recargo que les corresponda, y eso despierta a los interesados en la tarifa y forma la guardia de honor de la estabilidad de la tarifa y del rendimiento, que es

lo que vamos buscando. Pues a esto no ha contestado el Sr. Ministro.

Yo creía que la Comisión estaba en ánimo de respetar esa integridad global de los rendimientos, aun en los casos de inflexión de la tarifa ordinaria, por razones políticas; pero yo ayer dí un paso más y dije: yo opino eso, estoy al lado del Sr. Cambó en este punto, considero que es de una trascendencia enorme en la vida práctica apartarnos del advertimiento de prudencia que ha salido de aquel banco; pero si no prevalece esto—decía yo—, lo que no puede prevalecer es la base, porque ésta dice que cuando el Consejo de Ministros decreta que es menester una rebaja acontecerá nada menos que el Estado se encargará de las cargas financieras o saldará la liquidación del ejercicio a sus expensas, si se demuestra que el déficit dimana, proviene o ha sido causado por aquella rebaja. Decía yo: ¿Cuándo acabarán las cuestiones sobre cuáles han sido las causas y los efectos y si ha habido una crisis, una mina cerrada, una huelga, etc.? No se acabará nunca el pleito, porque además no tiene jueces que lo fallen, y después de fallado, ¿con qué razón se va a dejar indeterminada la responsabilidad del Estado? Yo, Tesoro público, bolsillo de ese Gobierno que, por razones políticas, he rebajado una tarifa, no tengo más que un deber, como caballero, que es pagar mi pecho, es decir, lo que haya rebajado, y la tasación de lo que he rebajado es facilísima, porque como están los datos de aplicación de la tarifa anterior y estarán los datos de aplicación de la tarifa nueva (todos los datos, pesetas, toneladas, recorridos), los técnicos sacarán la cuenta con la punta de los dedos, y si les cuesta trabajo, que les cueste, porque la justicia es que yo pague aquella rebaja que he causado, pero no esos giros indeterminados, saldos de explotación o pago de cargas financieras. ¡Ahí es nada! Ya comprendo yo que la intención de la base es que sea proporcionada, pero fíjese el señor Ministro... (*El Sr. Ministro de Fomento*: ¡Si dice eso!) Coja S. S. la pluma y verá cómo no es capaz de redactar ni de aquí a mañana... (*El Sr. Ministro de Fomento*: La base dice: “Enjugar el déficit en lo necesario.”) Voy a leerla, y me alegraré mucho de que diga lo que dice S. S. No tengo empeño en otra cosa. Dice la base: “El Consejo de Ministros, sin embargo, oyendo al Consejo de Administración de cada Compañía y al Consejo Superior de Ferrocarriles, podrá fijar

tarifa inferior a la necesaria para cubrir todas esas atenciones, si considera que en algún tiempo o en determinadas zonas españolas no es posible establecer tarifas más elevadas sin daño para la economía nacional.”

En eso estamos conformes, en que esa facultad la debe tener el Estado; ya lo he dicho. Lo que se discute es lo que sigue: “En tal caso, el Estado, bien satisfaciendo parte de las cargas financieras correspondientes a las Compañías, o bien cubriendo directamente el “déficit”, saldará la liquidación anual, comprendiendo en ella el beneficio preferente de la Compañía si se comprobara que la insuficiencia de productos obedecía “exclusivamente” a la disminución de la tarifa impuesta por el Estado.” Y yo digo que esa comprobación es un semillero de inextricables cuestiones, sin que nadie sepa nunca cuándo se hará justicia, porque para poder hacerla y que lo parezca es menester que los elementos de juicio estén definidos, que es lo que no se lograría nunca en este caso; y digo que es ilimitada la brecha que se abre en los intereses del Estado; y le estaba diciendo al Sr. Ministro que si se pone a redactar esos dos días seguidos no consigue dar fijeza a lo que pagará el Estado, como no venga a decir que pagará lo que técnicamente conste que ha sido efecto de la rebaja de tarifas, que es lo que digo yo. (*El Sr. Ministro de Fomento*: Y lo que se dice ahí.) Si se dice ahí, estamos conformes; pero creo que no es eso lo que se dice y lo que yo he leído. Si se dice, estamos conformes, porque no importa nada y no tengo ningún interés en que sea lo contrario; pero no olvide el Sr. Ministro la razón de que hable yo de eso, porque la cuestión estaba en ese punto y no estaba en la facultad del Gobierno de poder rebajar tarifas, que es lo que S. S. discutía conmigo esta tarde. Yo no he discutido eso.

Acerca del rescate, y este es el último tema con que he de molestaros, yo quisiera subsanar la oscuridad que puede haber, que habrá, que hay seguramente en la última parte de mi discurso de ayer, porque mi concepto es clarísimo. El proyecto, nos lo ha ratificado hoy el Sr. Ministro está formulado, articulado para que se rescaten las acciones, por las razones que nos ha indicado el señor Ministro hoy—naturalmente, no lo había de hacer S. S. caprichosamente—. Con los miramientos que nos ha indicado hoy, el proyecto se encamina a dejar expedito el rescate por acciones, y yo

decía ayer; no olvidemos que desde que se habla de rescate por acciones y no de rescate de líneas, ya estamos en otro mundo, habiendo perdido de vista el "statu quo" de la cláusula condicional de las actuales concesiones, porque es una cosa completamente diversa rescatar por acciones y rescatar por líneas, y una de las facetas, de las diversidades, recuerdo que la indicaba yo ayer diciendo: desde el momento en que el proyecto va al rescate por acciones, no necesitaba preocuparse en el texto, ni el Sr. Ministro en el comentario las veces que interviene tan elocuentemente en la discusión, de lo que vendrá o no con el rescate. ¿A qué viene, pues, esa base 12, decía yo ayer? ¿No ha de venir eso? Vendrá todo lo que sea, el haber y los derechos de la Compañía, porque con las acciones nos traemos la Compañía a casa, con toda su parentela; no queda nada fuera de nosotros; somos los únicos accionistas y lo somos absolutamente todo. ¿A qué preocuparse de más? Y claro, independientemente de que yo sigo opinando que lo que no sean instrumentos de transporte no le hacen falta al Estado y no tiene por qué adquirirlos, porque no sabe qué hacer con ellos, con lo que no esté dedicado a la explotación de los ferrocarriles, comprendo que si no tuviese inconvenientes la rebañadera tiene la ventaja de excusar la clasificación: se echaba la escoba, todo entraba en casa y ya estaba todo. Lo que hay es que esto no es tan sencillo, porque la idea de rescate por acciones, esa puede que sea la abuela del consorcio (*Rumores*); y es claro, pensando que se va al rescate por acciones, el consorcio dice: para entrar liquidarás, y por de pronto yo traigo al negocio común las obligaciones hipotecarias, de modo que desde el primer instante el Estado se ha preocupado de la vida interna y se decide a casarse, a entremezclarse, que es lo que yo censuro, con la vida, la existencia varia de las Compañías, pensando en el rescate por acciones, y por eso le decíamos el Sr. Cambó ayer, y yo después, que dentro del sistema es lógico, pero no haga S. S. argumento de que decimos eso, porque es lo agravante; decimos que dentro del sistema es eso, porque nos trae a una demostración "ad absurdum", no legitimando, sino demostrando el absurdo que va anejo a eso. Porque ¿qué es el rescate por acciones? Sin duda ninguna es un carpetazo a todas las habilidades que nos dicen están preparadas por las Compañías para el día de la reversión. ¡Claro que es carpetazo! Sólo que cuando las acciones sean de una Compañía normal, solvente, despejada, con un activo

sano, no hay cuidado; esas serán las que sean, pero de esas, ya lo dije ayer, lo dirá cualquiera, hay poca preocupación en la estructura del rescate, y en todo, si empieza el Ministro por haber hallado tantas facilidades para entenderse con las grandes Compañías; pero luego quedan las setenta y tantas; y las setenta y tantas Compañías (S. S. lo ha reconocido hoy) cuando no logren salir a una liquidación figúrese la Cámara lo que es una liquidación de Compañías que están sujetas a convenios por años, sujetas judicialmente o no a convenios, o en suspensión de pagos, o en vísperas de ella o de quiebra. ¿Cuándo<sup>s</sup> acabaríamos? Y como no tiene S. S. en el proyecto más que el rescate por acciones, aquella varadura de que yo hablaba antes impide llegar al puerto del rescate. Porque esas Compañías no son capaces para comprarles las acciones el Estado, como no se eche encima toda la vida y milagros de las Compañías respectivas.

Esto es evidente; y una vez que yo ayer, aunque malamente, creo que hoy con más claridad, he señalado que el sistema de rescate por acciones es una cosa efectivamente entretrejida en toda la urdimbre del proyecto, efectivamente integrante de la armazón íntima del proyecto, pero, a mi juicio, tan equivocado al principio como al fin y tan funesto en todo momento, yo decía: el rescate no debe ser nada de eso; para el rescate no necesitamos nada de eso; es pura gana de meterse en los charcos. (*Rumores.*) Sentiría que esto lo tomara a mal el Sr. Ministro de Fomento; es una manera de discurrir y de hablar mía, como él sabe, que me conoce desde hacía muchos años, pero que nada tiene que ver con la idea de poder molestar a S. S. ni a nadie. Creo que todos los que me hayan oído discutir saben la manera que tengo de dar forma a mis argumentos; pero nada está más lejos de mi ánimo que el propósito ni la idea de causar molestia.

Es innecesaria la complicación, porque el rescate, decía yo ayer, es cancelación del derecho del concesionario a un número determinado de pensiones; ni más ni menos; de tal modo, que el Estado con sólo decir: "quiero rescatar", en uso de su derecho, sin que pueda balbucear nadie una protesta ni una queja, reintegra, cancelado, el dominio de la línea y queda obligado a pagar múltiples pensiones, una por año, hasta el término de la concesión; y lo que se modifique de eso, será el acuerdo; pero ese es el estricto derecho.

Luego el rescate, en su naturaleza, en su esencia, en lo que es, no significa más que una cosa: que hay que saber la cuantía de la pensión y el tipo del descuento, si se descuenta; porque si no se descuenta, si el Estado no tiene interés en descontarlo, no hay tipo alguno, habrá que pagar el importe que sea en cada anualidad.

Y vamos a la primera, que es la más sencilla de las dos hipótesis: que el Estado, rescatando las líneas, extinguiendo y apartando en ellas todo derecho a las Compañías, haciendo ya con las líneas lo que tenga a bien, queda obligado por tantos años a pagar la anualidad. Entonces, poco trabajo hay que hacer; porque yo creo que la determinación de la anualidad, cuando para hacer justicia en esa determinación tenemos los productos de los años anteriores, con la evolución o ley que en esos productos de año en año se manifiesta como base de pronóstico de lo que serán las anualidades subsiguientes inmediatas, y luego vamos a tener la experiencia en esas mismas anualidades, como contraste, como piedra de toque, para rectificar si es menester, cualquiera equivocación, ya quisiera yo que todas las cosas fueran tan fáciles de abordar como ésta. Entonces el rescate, la fijación de la cuantía de la anualidad, no debe ser ningún arco de iglesia. ¿Es que hay que descontar? Pues—decía yo ayer—cualquiera, el más humilde comerciante descuenta todos los días valores. Ya sé yo que el descuento de una anualidad periódica no se hace lo mismo que el de una letra o el de un pagaré; ya lo sé; pero el tipo de ese descuento, ¿no tiene mucha semejanza con el tipo del interés que el Estado pague, el interés real, el interés efectivo que pague el Estado por el capital mismo que ha de tomar para pagar a esa Compañía? Pues ¿qué cosa más natural que descontar al mismo tipo, que él paga por el dinero? Y ese tipo sí que estará sujeto a la ley del mercado y será el que corresponda a las circunstancias de cada tiempo, u otro tipo cualquiera que parezca mejor. A mí éste me parece el más fidedigno, el más íntimamente conexo con la atención de que se trata, puesto que es el dinero mismo que se le va a dar por esa cantidad que se evalúa.

Pero, además, hay una consideración en esto del rescate y de las anualidades. El pliego de condiciones de 1856, y el del 44, la cláusula que viene en las concesiones de hoy, hasta hoy venía a ser aplicada sin una contabilidad intervenida, existiendo de los ejercicios pasados una contabilidad que cada Compañía ha podido llevar con designios, con inflexiones, con adulteraciones, con deri-

vaciones más o menos problemáticas y más o menos absurdas, no lo sé; pero respecto de la cual hay un motivo de desconfianza. Está bien. Puede suceder que esa contabilidad suscite dificultades para confiar en sus resultados; pero desde el día que empiece esta ley, nada más que con la comunidad de la explotación por cuenta del Estado y de las Compañías, ¡ah!, la contabilidad de las Compañías no puede ser ya eso, tiene que estar positiva y eficazísimamente intervenida, y ya en adelante, una anualidad de esa contabilidad es muy fidedigna. Como que es contradictoria; como que está fijada en una contradicción de cada una de las moléculas, de los elementos, de los iniciales, guarismos que dan por resultado el final de la liquidación. De modo que el rescate dentro de la ley, para fijar la anualidad, ya no se parece al rescate con la contabilidad de las Compañías a solas.

Dice el señor Ministro que él sabe que es más caro por un sistema que por otro. Yo respeto mucho el convencimiento de su señoría, y no lo dudo; lo que me pasa es que no sé de dónde saca esa seguridad; porque para tener la seguridad de que es más caro, o más barato, habrá que conocer los dos; y si los conoce su señoría, ¿cómo es tan difícil la liquidación? Porque la dificultad que se alega para la cláusula de las concesiones es que no hay manera de liquidar la anualidad, y S. S. ya la tiene liquidada, puesto que la tiene comparada, y si no la tiene comparada, S. S. ignora si es más caro o más barato.

En suma, de esto del rescate comencé ayer hablando con esta idea, que hallo ratificada categóricamente hoy por el señor Ministro de Fomento, confieso que con extrañeza. Decía yo ayer, "a priori", al ver delante el epígrafe "Rescate", al leer la base que regula la cuestión del rescate, sin acordarme para nada del número de anualidades que falta pagar, cuando el rescate no es más que la liberación de esa carga, decía: yo no entiendo nada de capitalizaciones; no entiendo, además, cómo es posible que cueste lo mismo el rescate hoy que dentro de diez años. ¿Qué ofuscación será la mía? Y esperaba hoy alguna explicación. No la he hallado. ¿Cómo la había de hallar, si resulta que el señor Ministro ratifica que, en efecto, debe costar lo mismo el rescate hoy que cuando la Compañía no tenga derecho a cobrar ya más que la última anualidad, o en el intermedio, en cualquier estado que vosotros supongáis! Todo eso es porque esta compensación merece los sacrificios que se im-

ponen en el proyecto a las Compañías. ¡Otra vez los sacrificios y otra vez las ventajas del proyecto, como cuando el dividendo fijo! Pues yo digo, si es compensación, será compensación para el rescate inmediato, o para el otro rescate; lo que no puede ser es que las mismas ventajas o desventajas compensen un rescate que me libera de pagar treinta pensiones que en rescate de la misma línea que no me libera más que una pensión. Eso no lo entiendo todavía, y yo dudo que lo entienda nadie, señor Ministro.

Y nada más, porque del proyecto, lo relativo al problema ferroviario retuvo ayer y hoy mi atención, por razones múltiples y notorias, y agotó mis fuerzas y las de vosotros, que tuvisteis la bondad de oirme. Pero el señor Ministro ha dicho hoy una cosa que, por referirse a indicaciones someras de mi discurso sobre otros extremos del proyecto, quiero aclarar.

Debí explicarme mal, a juzgar por lo que he oído hoy a su señoría. Yo dije ayer que la solidaridad de las partes de la obra nacional, para mí, no estaba circunscrita a las piezas del proyecto; que aun dentro del epígrafe "Transportes", para mí estaban en igual línea, formando un todo indivisible, el transporte terrestre y el marítimo, los ferrocarriles y la marina mercante; pero que todo eso no era más que un epígrafe y que dentro del mismo orden económico quedaban muchos epígrafes que enumeré ayer, y que no he de repetir hoy. Y decía yo: Todo esto tiene una estructura que lo ha de sustentar, que es el crédito, el estado de la Hacienda, y yo hasta ahora había oído hablar de inventores del movimiento continuo, pero del crédito infinito, no. (*Rumores.*) Y por eso decía yo ayer: Consideremos la totalidad de las cosas que son coordinadas, que son orgánicas, que dependen unas de otras, y delante del conjunto, pidamos el máximo esfuerzo, y hagamos el máximo esfuerzo; pero no de modo que en una sola parte agotemos las posibilidades de las demás. Lo cual no significa que yo, por este medio, quiera retrasar eso; lo que quiero decir, es que, aprobado el proyecto, no atenderemos más que a una parte, porque no responderá nunca el proyecto más que a las obras públicas que menciona, y eso no es todo, ni además eso comprende la base de eso mismo que es el crédito. Todo lo que se pueda hacer, hasta donde podamos llegar, extremando la habilitación del crédito y el ejercicio del crédito y la posibilidad de construcción, y la vitalidad industrial de España, para que lleguemos a la rápida realización, todo eso,



conformes, absoluta y sinceramente conformes; pero no la versión en uno sólo de los elementos de lo que creo que nadie negará que es un conjunto armónico, sistemático y orgánico.

El señor Ministro de Fomento (CIERVA): Yo creía, señores Diputados, que había explicado suficientemente el criterio del Gobierno al establecer el 5 por 100 como carga de explotación sobre las aportaciones del Estado. El señor Maura no se ha convencido, y yo me limito en la rectificación a decir que he creído que el Estado, al unir sus bienes más estrechamente, en mayor proporción con las Compañías, tenía derecho a disfrutar, por lo menos, de una situación análoga a la suya. La diferencia estriba en que si se cree que grava demasiado, que grava excesivamente la explotación ese 5 por 100, pues que se reduzca ese 5 por 100 o que el Estado no lo perciba. El señor Maura cree que el Estado debe hacer todos estos dispendios, porque no discute que los ha de hacer, sin que se le asigne a la aportación de tan considerables sumas interés alguno. (El señor Maura: *Fijo.*) Interés fijo. Claro es que como el proyecto establece el dividendo fijo para las Compañías, aunque no es más que del 3 por 100, nosotros hemos estimado, repito, que debíamos compensar el esfuerzo del Estado como carga de la explotación, como norma de la administración de los ferrocarriles. ¿Consideraría el Parlamento que era preferible suprimir ese beneficio del Estado? Ya he dicho que ese es un tema. Yo, en cambio, creo que debe rebajarse la tarifa cuando las necesidades públicas lo exijan, y entonces ese 5 por 100, dentro del régimen del proyecto, puede ser disminuído, puede ser eliminado, suprimido, para compensar la insuficiencia que determina la baja de la tarifa. Repito, señores Diputados, que esto es bien discutible, y apreciable de diversa manera por todos los que estudien el proyecto. Yo, creyendo que perfeccionado y mejorado el ferrocarril puede dar un rendimiento bastante para asignar al Estado ese beneficio, he creído que debía establecerlo. ¿Considera la Cámara, considera, digo, el Parlamento, que esto gravará mucho las tarifas, y habremos de atenernos a lo que el señor Maura ha dicho? Repito que esto no puede ser una cuestión esencial. De suerte que es uno de los temas sobre los cuales cabe la deliberación y la resolución, sin que al Gobierno, estoy seguro de ello, le parezca que esta es una materia absolutamente inalterable.

El señor Maura insiste en que la cláusula de rescate en los

pliegos de condiciones actuales es perfectamente clara, y agrega que si no lo fuera suficientemente debiéramos ahora establecer su interpretación, las aclaraciones que fueran precisas. Es decir, que cuestiones que se pueden plantear entre las Compañías y el Estado, el señor Maura admite que aquí las resolvamos, porque no es un texto legal nuevo, sino la interpretación, la aplicación del texto legal antiguo. Permitame el señor Maura que le diga que vale más, a mi juicio, ir derechamente a establecer condiciones, mediante las cuales el rescate se ha de hacer, a imponer nuevas condiciones que las Compañías entiendan que nos resultan del pliego de condiciones, y todo esto declarando S. S. que es necesario hacer lo que estamos haciendo, con un miramiento absoluto a los derechos de las Compañías. (El señor Maura: *En todo.*) El criterio de su señoría para mí es tan respetable, que ninguno otro lo superará en respeto mío. (El señor Maura pide la palabra); pero a veces, hasta las inteligencias más elevadas, suelen incurrir en error y en contradicción, y el reproche constante de S. S., de que resolvemos aquí cosas que van contra el derecho establecido de las Compañías, me parece que no lo tiene en cuenta cuando habla de que ahora nosotros digamos qué es lo que dice el pliego del 44, y cómo se han de resolver las cuestiones que las Compañías planteen. Hay que ir a lo uno o a lo otro. Por éso he creído que debíamos establecer una forma nueva, adecuada a las circunstancias en que se encuentran las Compañías y a las necesidades del Estado; pero S. S. insiste, a pesar de estimar que es necesario que ahora quede todo establecido aquí en la ley, insiste en aplicar el pliego de condiciones del 44.

Para el señor Maura no hay cuestión posible, a pesar de esos esclarecimientos que quiere hacer; para S. S. son todos esos vanos intentos; S. S. cree que todos esos pueden ser preparativos interesados y hasta codiciosos de las Compañías. Es posible que no se equivoque S. S. Lo que yo digo es no sólo que es cierto, ¡cómo no había de serlo!, o que el señor Maura decía de que, no, ya en una cláusula oscura, en una clarísima, pueden fundarse cuestiones, y pleitos, y discusiones, sino que, en el caso que examinamos, altos Centros han discrepado en la interpretación de ese pliego de condiciones. Y yo he hecho las reservas necesarias, y seguramente, si el señor Maura ha estudiado ahora concretamente esa cuestión, ten-

dría que hacerlas respecto a la interpretación del pliego de condiciones en lo que se relaciona con el rescate.

El señor Maura decía: pero si tienes el camino llano, ¿por qué entretenerse el Gobierno en forjar un sistema complicado, difícil, que lleva incluso a meterse en los charcos? ¡Cómo he de dudar yo de la intención de S. S. cuando hablaba de los charcos! (*El señor Maura pronuncia palabras que no se perciben.*) No lo puedo dudar; pero ya verá S. S. cómo los charcos salen por ahí. (*Rumores.* El señor Maura: *¿Qué tengo que ver yo con eso!*) Ya lo verá su señoría. (*Continúan los rumores.*) Yo, tratándose del señor Maura, cumpliré mientras viva lo que me he prometido a mí mismo. (El señor Maura: *No hay ocasión ahora de ejercitar nada extraordinario.*) He de desaparecer... (El señor Maura: *Yo no he dicho absolutamente nada que necesite ninguna explicación, porque es notorio el sentido de mis palabras y no hay para qué ahondar en eso.*) Aunque el señor Maura pusiera ironía en sus palabras (El señor Maura: *¿Qué he de poner ironía ni nada!*), tenga la seguridad de que haré, mientras viva, lo que he dicho: yo no he de tener con S. S. el más leve rozamiento, absolutamente el más leve, y eso lo haré respondiendo a mi sentimiento y a mi espíritu, y más tratándose de lo que estamos tratando ahora, porque estoy decidido a sacrificarlo todo pensando tan sólo en mi país. (*Muy bien, muy bien, en la mayoría.—Rumores y risas en la izquierda.*) Y la risa de algunos no se puede tomar en consideración, porque quien no se dé cuenta de lo que representamos cada cual en este momento, puede reírse cuanto quiera. (*Muy bien, en la mayoría.—El señor Prieto: Si S. S. nos quiere ahogar en latiguillos, es perfectamente inútil; estamos completamente curados de espanto.—Protestas en la mayoría.*) Ni en latiguillos ni en otra cosa más que en consideración personal. Cuando no hay respeto a cosas que parecen muy respetables, ya lo he dicho: pueden las gentes reír. El señor Prieto. *No creo que S. S. tenga ahora atisbo para alegar ninguna falta de respeto.*) Títulos nunca tengo; el hecho lo puedo señalar. (El señor Prieto: *Nos reíamos de un gesto del señor Maura que señalaba el asombro que le producía la actitud de S. S. que no quería ceñirse, a pesar del respeto que le merece la figura del señor Maura, a una interpretación reiteradamente expresada por él.*)

Decía eso el señor Maura y luego agregaba que necesitaba yo demostrar que era más caro el rescate de una manera que de otra.

(El señor Maura: *No, que para saber cuál era el más caro necesitaba conocer los dos tipos comparados. Eso es lo que yo decía.*)

Pues yo digo al señor Maura y a los señores Diputados que una de las cosas que nos ofrecieron más dificultades cuando preparábamos este proyecto fué precisamente la posibilidad de aplicar el pliego del 44 para la reversión, y vais a ver inmediatamente las dudas y las vacilaciones nuestras. Forzosamente el Estado se asocia a las Compañías ahora porque tiene que aportar grandes sumas. Esas sumas se invierten en obras, en materiales, en elementos, en fin, de perfeccionamiento de los trabajos del ferrocarril. Realizada la mejora, las Compañías administran y llega un día en el cual el Estado se considera capacitado para la reversión y administración de los ferrocarriles, y decreta. Entonces, ¿qué pasa? Ya lo ha indicado el Sr. Maura hoy al hablar de que el capital que ahora aporta el Estado no pasa al usufructuario; ha de ser del Estado; así lo he entendido. El usufructuario sólo tiene lo que tenía; pero el producto de lo que administre se obtiene en confusión de unos y otros intereses. Supongo que sobre esto no habrá duda. Si la línea única se ha convertido en doble, si la capacidad de tráfico ha aumentado por el material móvil de que la red dispone, si más fácilmente se hace el tráfico por los muelles, cargaderos, etc., de todo eso surge el producto, confundido lo antiguo con lo nuevo, sin que pueda práctica ni industrialmente establecerse una línea divisoria. Pues decretado por el Estado el rescate con arreglo al pliego del 44, se necesita ver lo que en el quinquenio ha producido la línea y fijar la media de anualidad hasta el término de la concesión. Y nosotros, cuando examinábamos este caso, decíamos: pero la anualidad que se ha de fijar con arreglo al producto correspondiente de la Compañía, ¿cómo va a responder al verdadero producto del capital de la Compañía? ¿Cómo vamos a distinguir el acrecentamiento que haya tenido el negocio común para asignarlo a lo antiguo, o a lo nuevo, o a la fusión de las dos cosas? Hemos transformado el negocio, hemos aportado un capital extraordinario, se ha hecho una cosa enteramente nueva, y el producto que de ello resulte, si se ha aumentado por lo que el Estado hizo, ¿va a servir para que la anualidad que luego tenga que entregar la Compañía aumente? (*Muy bien.*—El Sr. Maura: *¿Quién dice eso? ¿No es eso?* El Sr. Maura: *No es eso; pido la palabra. ¿Qué ha de ser eso!*) Pues a pesar de la autoridad del Sr. Maura, eso es lo que

resultaría, y los que sostienen que se debe rescatar con arreglo al pliego del 44 han de tomar en consideración lo que digo, porque no habrá matemático, porque no habrá industrial, porque no habrá nadie que pueda distinguir exactamente entre el producto natural de lo que tenía la Compañía, cuando se ha hecho el consorcio y ha recibido la savia nueva, y el producto total repartido luego entre unos y otros en proporción de lo que trajeron, pero acrecido, porque se han juntado las dos cosas. Y como repito, el ferrocarril se ha transformado, ha aumentado el tráfico y todo eso se ha logrado con dinero, con buen dinero del Estado fijar luego la anualidad, aunque se asigne al Estado su participación, pero asignando la participación a la Compañía, fijar luego la anualidad hasta que expire la concesión, digo yo (respetando el criterio de todos y singularmente la buena fe, y del Sr. Maura no hay que hablar nunca cuando yo esté explicando mi pensamiento) que eso es un beneficio enorme para las Compañías. Eso es lo que resulta. (El Sr. Cambó: *¿Quién ha pensado jamás en eso, Sr. Ministro de Fomento? El consorcio impide el rescate, es evidente.*)

Vamos a esto. Está bien que lo diga S. S., porque así lo aclaremos. Reconoce S. S. que el consorcio es incompatible con ese sistema de rescate. Yo estoy de acuerdo. ¡Pero si lo estoy demostrando! ¡Si S. S. dice lo mismo que estoy diciendo yo! (*Risas.*) No hay contradicción ninguna, y va a resultar que el Sr. Maura dice lo mismo que digo yo. (*Risas y rumores.*) Lo que hay es que, reconociendo S. S. que es verdad mi argumento, que es cierto mi argumento y que juntando los bienes del Estado y las Compañías, no cabe el rescate por el pliego del 44; como el consorcio existe de una u otra manera, como nosotros lo proponemos, como lo acepta el Sr. Maura, como lo acepta el Sr. Cambó, de ahí que sea imposible aplicar el pliego del 44. (El Sr. Cambó: *De ninguna manera.*) ¿Que no? Vamos a ello. ¿Pero el Sr. Cambó no está conforme con que el Estado haga todos los gastos? (El señor Cambó: *He pedido la palabra.*) Porque yo le había entendido que sí, que S. S. reconocía que había que pagar todo eso. Esa ha sido la tesis de S. S. siempre. Del Sr. Maura, no hay duda; el Sr. Maura ha venido esta tarde, y en la tarde anterior, razonando sobre la base de que el Estado pague todo eso, haga las obras, adquiera el material móvil; todo eso me parece que es la base de la argumentación. ¿Pero queréis o no queréis el consor-

cio? Porque las Compañías tienen material y tienen las obras que han hecho, y el Estado... (*El Sr. Cambó hace signos negativos.*) No basta negar, Sr. Cambó; hay que tener razón.

El hecho, Sres. Diputados, es que todos partís de la base de que el Estado aporte esas grandes sumas para la mejora y perfección de los ferrocarriles; creo que todos partís de esa base. Pues desde el momento en que se hace eso, una de dos: o se toma como un adelanto, como un préstamo que hace el Estado a las Compañías y se le asigna un interés, o se toma, como el Sr. Maura quiere, como una mejora que hace el nudo propietario en lo suyo y, sin embargo, pide una participación en los beneficios. (El señor Maura: *¡Naturalmente!*) Pues ahí está ya el consorcio, se quiera o no; de una manera o de otra, Sres. Diputados; llámese como se quiera, el consorcio existe, la comunidad de bienes existe, la comunidad de negocio existe. Y si es así, si el consorcio existe de hecho y no puede menos de existir, el Sr. Cambó, al decir que es incompatible con el consorcio la aplicación de las cláusulas del rescate del pliego de condiciones de 1844, dice lo mismo que digo yo, y me da la razón. Es evidente.

Yo invito a SS. SS.—superiores a mí en todo, acostumbrados a esta clase de asuntos, a penetrar en ellos y a formar rápidamente juicio sobre los mismos—, a la alta mentalidad del Sr. Maura (ante la cual me rindo siempre) a que me digan si asociados así los bienes de las dos partes, de hecho o de derecho (de hecho, porque ya lo están y lo estarían dentro del sistema de SS. SS.; de derecho, por virtud de esta ley si se aprobara), a que establezcan la distinción del producto que cada factor de los que se han asociado dió para determinar luego lo que en justicia debe integrar la anualidad que ha de servir para el rescate. Y como nosotros sobre eso hemos meditado mucho, hemos hecho muchos números y nos hemos convencido de que esa línea divisoria no hay quien la establezca con justicia, decimos: hablar del pliego de condiciones de 1844 después de reconocer la necesidad en que se halla el Estado de aportar todos esos bienes, esos miles de millones, hacer un buen negocio, levantar el producto de los ferrocarriles, recoger toda la economía española, que ahora no la puede recoger; en suma, hacer producir mucho más a los ferrocarriles y luego aplicar el pliego de condiciones de 1844, diciendo que hay que estar a lo convenido en él, eso es absolutamente incompatible. Lo ha reconocido el

señor Cambó así y es incompatible porque si se aplicara el rescate en la forma que dice el pliego de condiciones de 1844, las Compañías tendrían un beneficio enorme. ¡Cómo no había de ser así! (El Sr. Prieto: *Lo lamentable es que lo es de las dos maneras.*) He dicho claramente, Sr. Prieto, que hemos sido generosos con las Compañías, que hemos llegado al límite máximo de la generosidad; pero yo digo a S. S. que no puedo admitir la generosidad a que se llegaría por ese sistema. La prueba de lo que eso sería la tiene el Congreso en que ahora mismo, cuando ya han recibido las Compañías la sustancia económica que les venimos dando desde hace dos años, aunque se suprimiera esa parte, la anualidad que resultaría para las Compañías sería mayor; según los números que nosotros hemos hecho, según los cálculos que se han hecho en el Ministerio por peritos absolutamente imparciales y revisados por nosotros, resultaría mucho más caro el rescate con el pliego del año 44. De suerte que si ahora resulta tan caro, ¿cómo no resultará el día en que vierta el Estado enormes sumas para mejorar los ferrocarriles y aumentar el tráfico, y, por tanto, su producción?

El Sr. Maura ha insistido produciendo la natural impresión, en la dificultad que supone hemos de encontrar para lo que yo he llamado saneamiento de las Compañías. Examinemos, en dos palabras, este asunto. A una Compañía quebrada en régimen de convenio, como decía S. S. y también dijo el Sr. Cambó, que no tiene crédito, que no tiene posibilidad económica para marchar, a esa Compañía ¿le vamos a dar el material móvil y el dinero necesario para vivir y vamos a hacer las obras? Pues yo digo que a Compañías que se hallen en ese caso habrá que tratarlas como corresponde a su situación; si no son capaces de sanearse, es que no tienen personalidad ninguna y si no tienen personalidad ninguna, digo, como antes, pues, sí; la quiebra, la caducidad y la incautación por el Estado. (*Muy bien.*) ¿Van a continuar las cosas así? (*El Sr. Maura y Montaner pronuncia palabras que no se oyen bien.*) Contesto al argumento de S. S., y estoy explicando cómo se puede vencer esa dificultad, porque nadie ha de pensar que este proyecto ha de levantar a Compañías que estén ya en tierra materialmente por vicios, por defectos que no procedan de estos últimos tiempos de anormalidad económica, sino que antes vivían ya así. Si han llegado a esa situación, si no puede ya dárseles

vida, ni aún con la savia económica que el Estado pudiera proporcionarles, no hay que pensar, señores, al menos este es mi juicio, en que el Estado haga otra cosa más que sanearlas en el sentido de aplicarles la ley, con respecto a todos sus derechos. Si es una Compañía quebrada, estará en la quiebra, y si no puede cumplir sus compromisos, incurrirá en caducidad y no pasará otra cosa; pero como esos son casos excepcionales afortunadamente (aunque hay algunas Compañías en situación verdaderamente crítica, no es, en general, tan aguda la situación de ellas que no permita aplicárseles este régimen), a mí me parece que el caso de S. S., el ejemplo de S. S., no basta para que consideremos inadecuado el sistema.

Las tarifas. El Sr. Maura, explicando lo que sobre esto había dicho insistió en que era necesario que los intereses se concertaran, es decir, que cuando hubiera que rebajar una tarifa los intereses mismos buscasen la compensación. Pero, ¿de veras cree S. S. que ese es un sistema aceptable? ¡Los intereses! Los intereses se pondrían de acuerdo en seguida. (El Sr. Maura: *El Consejo Superior.*) El Consejo Superior es otra cosa. (El Sr. Maura: *El único, el que ha de hacer las tarifas.*) Pero los intereses representados en ese Consejo se concertarían inmediatamente para rebajarlas todas. Aceptar compensaciones y elevaciones de otras tarifas, dije antes que me parecía que no lo lograría nadie. Por tanto, ¿qué hay que hacer? No hay más que optar entre mantener la rigidez inflexible de la tarifa, se eleve cuanto se eleve, o hacer lo que nosotros proponemos. El Sr. Maura estima que es muy difícil el sistema del proyecto y yo me permití, en una interrupción, decirle que lo que afirmaba S. S. estaba en el proyecto, porque me sorprendió que el Sr. Maura, al hablar del pago de las cargas financieras, etc., añadiera: "Supongo que será en proporción." El haber dudado sobre esto era un cargo tremendo para mí. Por eso me permití interrumpirle. En efecto, en esa base se habla de lo necesario para compensar lo que se acredite que ha disminuído por la rebaja forzosa de la tarifa, con un límite, el de los gastos de explotación, el del dividendo de las Compañías.

Dice S. S. que será muy difícil, que será materia de cuestiones todo eso de determinar la insuficiencia por causa de la reducción de la tarifa, y me parece que en esto S. S. olvidaba que



en el sistema que propone de la indemnización directa a las Compañías, al obligarlas a bajar la tarifa, tiene en cuenta lo que la tarifa había producido en años anteriores, factores —dice— muy conocidos, que permiten fácilmente hacer la cuenta. Pues eso es lo mismo que lo otro. ¿Qué dificultad puede haber en ello? Ahora bien: ¿hay cuestión, hay ocultación, hay fraude? Yo no puedo partir de esas bases. Yo digo que la cuenta es bien sencilla, que lo único que ha de examinar en ese caso el Consejo Superior (al que naturalmente habrá que referirlo) es si ha habido negligencia por parte de las Compañías o ha ocurrido algún suceso que haya determinado, independientemente de la rebaja de la tarifa, la insuficiencia.

En realidad, no me queda por tratar otra cosa que aquella nueva afirmación hecha por el señor Maura de que no entiende el rescate, tal como nosotros lo presentamos; no se explica por qué no han de tener el mismo valor las acciones mañana que dentro de treinta años, y dice que no he dado ninguna explicación sobre eso, y que cuando ha hablado de compensaciones, me he referido a cosas que no tienen interés bastante en relación con la compensación de que yo he hablado. Es posible. Naturalmente, si el señor Maura parte de la base de que es muchísimo mejor el rescate aplicando el pliego del 44, ¿cómo nos vamos a entender en este punto? No es extraño. Lo que S. S. ha dicho de que razonamos, o de que yo razono en términos que no le permiten a S. S. adquirir el convencimiento que tengo yo, si yo parto de una base enteramente distinta, es natural; S. S. cree que por ese sistema el rescate es mejor, y yo lo considero ruinoso. Yo considero que las Compañías tienen un beneficio enorme, vuelvo a decirlo, por ese sistema. El nuestro tiene la singularidad de que dentro de treinta años se pagarían las acciones como ahora; pero lo que ni S. S. ni nadie podrá decir ahora, siguiendo las Compañías como SS. SS. desean que sigan, rectificando el proyecto, es cómo se cotizarán esas acciones dentro de treinta años. ¿Por qué? Porque yo he recordado que los cuadros de amortización de las obligaciones de las Compañías en general están hechos mirando a que en los últimos ocho, diez o doce años no tengan ya las Compañías obligación alguna que amortizar y entonces, próximo ya el día de la reversión, ¿quién puede decir a cómo se cotizarán las acciones? Si esas Compañías tienen fondos de reserva devolutivos de capital, si esas Compañías tienen

unos cuantos años de explotación de los ferrocarriles que rindan producto, y hay que suponer que el desenvolvimiento económico de España hará que entonces tengan producto los ferrocarriles, si en pocos años lo que hoy se emplea por las Compañías en el pago de intereses y amortización de las obligaciones lo dedican a aumentar el fondo de reserva a dar dividendos mucho mayores que los que hayan dado, ¿será inverosímil pensar que las acciones entonces puedan tener una cotización quizá superior a la que tienen hoy respecto de algunas Compañías? Lo que digo es que no habrá nadie que se atreva a decir que no. Si esas Compañías tienen suerte y acierto, como toda Compañía bien organizada y regida, al término de su vida legal, al liquidarse, deben tener activo suficiente para devolver el capital y devolverlo quizá aumentado. Pues si eso es así, ¿quién dice a S. S. que en los últimos años no se cotizan sobre la par las acciones de algunas Compañías que ya no tengan carga financiera de ninguna clase? Será difícil, podremos pensar, si queréis, que es casi imposible, pero en estas cosas cada cual tiene su manera de pensar y ninguno la demostración de que está en el secreto de lo futuro.

De manera, señores Diputados, que ese reproche de que se pague a lo sumo el valor nominal de las acciones, que de ahí no se pasa en el rescate del proyecto; ese reproche de que ahora o dentro de treinta años se pagará lo mismo, tiene la contestación que acabo de dar. Y, además, aunque parezca materia parva al señor Maura, hay que tener en cuenta las compensaciones que nosotros hemos creído que debíamos dar a las Compañías, por la inseguridad en el tiempo en que han de explotar las líneas, por depender tan sólo del Estado, por la transferencia de todo su activo, esté o no adscrito directamente a la explotación. Dice el Sr. Maura: "Y eso, ¿qué importa al Estado? Puede que luego no sepa qué hacer con ello." Poco a poco; que son minas de carbón, que son edificios y que puede ser material. Además, la reducción de la medida del tiempo de las concesiones de esas Compañías. Sobre eso de la media tendremos que ventilar lo que quedó pendiente entre el señor Cambó y yo, y se verán los datos. Todo eso, unido a lo de las líneas libres, que, en efecto, las principales se refieren al Mediodía, pero que son 300 kilómetros, y ya dije que una de esas líneas es de las de mayores rendimientos; unido todo eso, repito, a la facilidad con que el Estado atrae a sí las líneas y ese

activo de las Compañías, y durante el tiempo del consorcio las Compañías no pueden enajenar ni gravar sus bienes, ni contraer deudas, sin permiso especial del Estado, y han de liquidar como hemos dicho, claro es que las Compañías (ya lo dijo ayer su señoría) quedan muy reducidas y limitadas en sus funciones y facultades; pero si eso puede ser materia de estudio en cuanto a la potencia de las Compañías para administrar bien, respecto a su relación con el Estado, creo que no ofrece duda alguna que es una disminución de su personalidad, y si lo es, algo valdrá ello económicamente, como vale todo, lo demás; y a nosotros nos ha parecido que pudiendo el Estado, hoy, mañana, dentro de cuatro años, rescatar, todo el peligro... (El Sr. Rodríguez Pérez; ¿Pero tiene la obligación, Sr. Ministro, dentro del proyecto de su señoría de rescatar dentro de los treinta años? ¿Es forzoso?) Está clarísimo en el proyecto. (El Sr. Rodríguez Pérez: Agradeceríamos que S. S. lo aclarase.) Es una cuestión que ventilaremos y dilucidaremos cuando hablemos de ello, y dispensará su señoría que yo ahora no diga más. Pero lo mismo partiendo de la base de que sea obligatorio rescatar, que partiendo de la base de que el Estado pueda dejar de hacerlo en uno y en otro caso, digo que el Estado tiene siempre una facultad extraordinaria: la de que en el transcurso de treinta años puede en cualquier momento rescatar. Y todo el daño que puede ocasionarse al Estado, ¿qué es? Si se viera, en efecto, que resulta extraordinariamente lesivo para él, porque el ferrocarril produce mucho, por ejemplo, y el esperar a los treinta años y dejar que las Compañías durante esos treinta años estén percibiendo esos productos, puede no tenerle cuenta, aunque ya tendría la compensación de los productos que percibiría por sus aportaciones, todo el daño, digo, que podría sobrevenir es que adelantara el rescate y que pagara las acciones.

Repito lo que ya he dicho varias veces: que el sistema será bueno o malo, para eso estamos aquí, para discutirlo y resolver; pero que el sistema, a nuestro juicio, representa una fórmula de equidad. ¿Pero, no gusta eso? Señores, nosotros hemos traído aquí un proyecto. ¿Es tan malo, es tan nocivo, es tan peligroso? Votad lo contrario. Votad las soluciones que os parezcan bien. Nosotros tenemos el convencimiento de que esta es la solución mejor: si nos convencierais de que había otra mejor, no tardaríamos cinco minutos en decirlo. Lo que pasa es que oímos, y oímos a excelsos orado-

res, a hombres de absoluta buena fe y de patriotismo, que explican los defectos que encuentran en el sistema, y hablan del suyo; el señor Maura ha cumplido con el deber, que siempre se impone, de dar sus soluciones, no limitándose a hacer crítica negativa; pero declaro que en este punto no me ha podido convencer. La peritación de que habla a mí me asusta. En el proyecto se prevé la peritación en algunos casos cuando no hay otro remedio. A mí me asusta. ¿Es que a la Cámara le parece mejor tasar el verdadero capital que aportan las Compañías al nuevo régimen? Decidlo.

Acabo de explicar por qué me parece lesivo para el Estado el rescate por los procedimientos que las leyes, vigentes hasta hoy, establecen. El régimen que aquí establecemos ha sido aceptado, en principio, por las dos más grandes Compañías, haciendo alguna salvedad sobre el tiempo en que se ha de hacer, por lo de los diez años que han de servir de tipo para fijar el capital de rescate, porque piden que se entienda que ha de ser dentro del nuevo régimen, que no sirvan los diez años anteriores. Es una observación que ellas han hecho, sin que hayamos dado contestación a ella; está ya pendiente todo de la deliberación de las Cámaras y éstas lo habrán de resolver.

Queremos convencernos; queremos dar facilidades; no queremos, señores que ninguna pasión, impropia del momento solemne en que se halla España, nos lleve a terquedades ni a prejuicios; queremos llegar a lo mejor. Por mi parte, ya lo he dicho, mortificaciones, sufrimientos, ¿qué importan? Claro es que resulta una impertinencia mía hablar de ello delante de vosotros; si lo digo es para ratificar mi firme propósito, mi resuelta voluntad de no anteponer al cumplimiento de mi deber en estos momentos ninguna clase de pasiones ni de flaquezas. (Muy bien, muy bien, en la mayoría.)

El señor MAURA: Ocuparé muy poco tiempo. Yo ruego al señor Ministro de Fomento, y a la Cámara, que dispensen la viveza con que protestaba yo, no de la interpretación, de la sospecha de interpretación que veía en labios de S. S. de una frase mía a mi juicio notoriamente extraña a toda ofensa y a toda molestia, que fué aquella de "querer meterse en los charcos", que evidentemente significaba la tesis que vengo sosteniendo desde ayer, desde que empecé a hablar: que para mí el proyecto suscita dificultades que se

pueden fácilmente evitar. No era sino una reincidencia en una idea que he repetido diez o doce veces.

El señor Ministro de Fomento, cuando habla de la cláusula convencional del rescate, no distingue cosas que yo creo que importa mucho separar. Yo he dicho esta tarde que la ventaja de quedar el Estado en libertad de rescatar no era una novedad, porque esa la tiene hoy el Estado. Claro es que hoy la tendría con arreglo a esa cláusula; pero de lo que yo hablaba es de que ya tiene la libertad de rescatar; y como S. S. tiene la idea de que la cláusula, por sus términos, por los comentarios que sobre ella hayan mediado, tiene, lo reconozco, sus dificultades y sus inconvenientes, por lo que yo dije antes que el Estado hoy está facultado para rescatar, S. S. ha tenido a bien, haciendo un amasijo entre una y otra cosa, decir: "el Sr. Maura quiere que se rescate según la cláusula". Pero eso era una cosa que añadía S. S. a un concepto tan sencillo como el otro que yo había expuesto; porque de como se ha de hacer el rescate he hablado yo, pero de otra manera y de otra forma.

Es indudable; absolutamente indudable—lo dije ayer; si no lo dijera lo sabe cualquiera—que el hacerse por el Estado la aportación de sus fondos y su inversión en obras y material se varía la situación en que están hoy Compañías y el Estado; y por eso decía ayer que indudablemente había un motivo para que ahora se regule el rescate, porque ya es otra situación que la que había antes. Eso está en el Diario de las Sesiones en mi discurso de ayer; lo cual ya denota que no es lo mismo decir que para adquirir de nuevo el derecho de rescate no necesitamos nada, porque ya lo teníamos, y no es ninguna novedad, no es una cosa que se pueda alegar con título de compensación, y que hay que regular el rescate con arreglo a la situación actual de las cosas y que el haberse novado las cosas es un motivo para que esta ley no omita el régimen de rescate.

Decía el señor Ministro de Fomento: como el Estado hace una aportación de capital y con eso mejorará las líneas, ¿cosa más nociva para el Estado que el que resulte la anualidad del rescate favorecida por el producto del capital del Estado! Y ahí, naturalmente, interrumpí, porque eso era irse ya muy lejos de mi pensamiento. Porque es caro, clarísimo, que desde el momento en que yo he afirmado que la inversión del Estado, la imposibilidad

de arrebatar a la Compañía la administración, la necesidad de que la administración fuese de lo tuyo y de lo mío por ser inseparables las dos cosas, traía una comunidad en la explotación y en los productos, claro es, repito, que ya estaba asentado que los productos no sólo de a Compañía, y que de los productos hay que hacer una repartición, y dije que la proporción para el reparto se había de establecer entre las dos partes del capital industrial militante, actuante, productor; y para buscar los términos de la proporción para el reparto, hablaba yo ayer de que al Estado hay que computarle sus aportaciones con el coeficiente de amortización en las cosas que perecen o se deterioran, y que este mismo régimen era el único que consideraba y considero justo para aplicarle a la evaluación del tipo con arreglo al cual se han de dividir con las Compañías los productos. Claro es que en rigor de derecho, en absoluto rigor de derecho, lo he recordado esta tarde, todavía queda una de estas cuotas: la de los intereses que pertenecen a cada una de las dos entidades cuyo capital da el producto, y todas las cargas peculiares de las Compañías, en rigor de derecho, caerían sobre sus cuotas. Sólo que he advertido los miramientos que hay para que el Estado no se atenga sólo a esta consideración jurídica. Eso lo he explicado esta tarde. Y ayer dije otra cosa que tengo que recordar al Sr. Ministro de Fomento, y es que si, con independencia del rendimiento que proviene de la ampliación del material y de las líneas, que, en efecto, no se puede separar en las cajas, sino que hay que distribuirlo por una regla de proporción con los capitales actuantes en la producción, se entiende que además el usufructuario halla un reflejo beneficioso por efecto de la intervención del Estado, decía yo ayer: yo no pido que se le presente la cuenta a la Compañía de ese beneficio, porque eso lo hace el Estado en pro de la economía nacional, y el provecho que les toque, decía yo, como en una fábrica mía o en un prado de otro, eso no hay que cobrárselo.

Pero ahora vamos ya al rescate: todo lo anterior era menester para evitar que las cosas resulten tergiversadas;

El derecho a rescatar lo tenemos ya; el modo de rescatar, el régimen del rescate tiene que adaptarse a la nueva situación de las cosas, por el solo hecho de haber venido a la nueva situación; y yo digo: si la cláusula, el texto del año 56 y del año 44 no es claro, ahora tenemos que ponerlo claro; y me dice el señor Mi-

nistro: "¡Pues vaya una manera de respetar los derechos!" Pues es una manera perfectísima, señor Ministro; buena diferencia de que no derogue los estatutos, y convierta las acciones en una cosa que no es, y haga todo lo que se hace en estas bases con los derechos civiles y con las personalidades y con los intereses, a que yo mantenga mi derecho al rescate, adaptando su ejecución a las circunstancias nuevas, con arreglo a una cosa que tengo por absolutamente incontestable, porque es el legislador el que lo va a decir, y si él lo tiene por incontestable, ¿quién mejor? Es, a saber: que cuando se ha dicho derecho a rescatar las líneas, se ha dicho derecho a rescatar las líneas íntegras, en todo su ser, y si hay dudas por las palabras, en la idea no cabe duda, y el Estado, al declarar eso, no atropella el derecho de nadie, ni ensancha su facultad ni su pertenencia.

En último caso, suponga el señor Ministro que no viene esta ley y que no hay ocasión de legislar sobre ello: ¿qué pasaría? En esos litigios de que se habla, ¿quién diría la última palabra? La justicia; la justicia, aplicando el texto del cual vamos a ser nosotros intérpretes, no para un litigio que exista, sino para una adaptación a las nuevas circunstancias de la misma necesidad de rescatar. ¿Quién lo va a regular sino la ley? ¿A quién vamos a encargar nosotros que diga cómo se rescatará, si ahora estamos regulando el desenlace de la comunidad de intereses en la explotación que resulta de la aportación del Estado? ¿Qué tiene que ver eso con una resolución de la ley en los otorgamientos, en los estatutos, en las obligaciones, en las escrituras, en las hipotecas que existan? Son dos cosas enteramente distintas.

En el rigor del derecho, he dicho ya que no podía ni debía el Estado desconocer la conveniencia de respetar todo miramiento para el crédito, en tanto en cuanto no se cometiese la iniquidad de hacer efectivos a expensas del Estado, no derechos, sino ficciones que no tienen hoy realidad ninguna, en los casos extremos, en los casos difíciles, señor Ministro; porque es claro que S. S., a mi juicio, se equivoca cuando argumenta con el ejemplo de una o dos Compañías que están en situación normal, porque como la ley no puede responder separadamente a cada una de las diversas situaciones, al decir que este es el régimen y defenderlo S. S. con el ejemplo de una situación a veces, más que normal, lírica, no quedamos convencidos de la posibilidad de aplicar la ley misma a las

Compañías que están en situación totalmente diversa, aunque no lleguen a casos tan extremos, en lo cual, señor Ministro, yo insisto, no pretendiendo ya, con pérdida de tiempo para vuestra atención demostrarlo. Pero yo insisto en que el sistema del rescate por acciones es el que le lleva a S. S. a hablar de lo que valdrán las cotizaciones; olvidando que yo nunca, nunca, admito las cotizaciones para el caso, porque son otra cosa, responden a otra cosa y representan otra cosa y otro valor. Su señoría, cuando piensa en las Sociedades que están quebradas y en punto de quiebra; olvida que las acciones no podrán ser rescatadas hasta que se haya terminado todo eso, y esa es la dificultad, porque cabalmente esas líneas son aquellas en que yo entiendo que ha de ser más urgente el rescate, y es donde estará más desembarazado.

Habla S. S. de la incautación. ¡Ah! Pero, señor Ministro de Fomento, ¿qué tiene que ver una cosa con otra? Naturalmente que cuando se interrumpe la explotación viene la incautación; pero eso, ¿qué tiene que ver con el pasivo de las Compañías y con la quiebra y la suspensión de pagos? Claro que si la suspensión de pagos llega a interrumpir el servicio, vendrá la incautación y la caducidad y todo eso; pero sin incautación, ni caducidad, ni nada de eso que se refiere a intervenciones gubernativas, hay la serie de dificultades de acciones y obligaciones de orden privado, que es lo que el sistema del rescate de acciones echa sobre el Estado; y lo que yo he censurado es que el Estado se meta en eso, y he dicho que no necesita para nada ocuparse en eso, porque si le conviene rescatar la línea, la rescata, y queda la Compañía con sus acreedores en la situación que tenga.

Y como es tan tarde, y además es posible que la discusión nos obligue a volver a discutir, no quiero molestar más a la Cámara.

El señor MAURA: Dos palabras. No pensaba que, después de lo que he hablado en tardes anteriores, me correspondiese a mí usar nuevamente de la palabra; pero he de intervenir con sumo agrado en la deliberación a que asisto, porque cuando decimos que el asunto ferroviario señaladamente no admite espera, es porque lo pensamos, y si lo pensamos, creo que todos estamos obligados a procurar su desenlace.

Respeto yo la opinión de todo el mundo, pero he de hablar de la mía. Yo quisiera que todos acertáramos a colocarla como se coloca una pieza anatómica sobre una mesa de anfiteatro, y pres-



cindiésemos absolutamente de todos los enlaces y las derivaciones políticas que el asunto pueda tener.

Cuando he intervenido en el debate, si no estoy equivocado —son naturales en los hombres los errores, cualquiera los tiene, yo los doy por hechos—, he creído que la intervención mía, respondiendo a mi convicción, no más que a mi convicción, no porque yo me propusiera determinado fin, sino porque estaba convencido de lo que decía, y lo estoy, significaba una conformidad sincera, leal, absoluta, como dije al principio de mi discurso, con el designio esencial del Gobierno, a saber: que el rescate de las líneas quede preparado desde ahora, expedito desde ahora, pero que no se haga inmediatamente, y aunque yo presidía el Gobierno en el que el señor Cambó preparaba un proyecto que iba al rescate inmediato, yo expliqué, confronté los dos pensamientos, como a mí me era lícito colocarme en el lugar del Gobierno y apartarme de la idea del rescate inmediato y discurrir sobre estas bases; de modo que había que ordenar el intervalo desde ahora al rescate, que es un hecho futuro, previsto, que ha de quedar franco, pero cuya fecha no se conoce ni se determina.

Sobre estas bases, que a mí me parece —y si estoy equivocado, ¡qué le voy a hacer!— que significan colocarme en el mismo punto del Gobierno, en el mismo designio del Gobierno, buscando modo para realizarlo, todo lo que yo hice me parece que fué eliminar dificultades que yo juzgué innecesarias para realizar el pensamiento fundamental del Gobierno. Insisto cien veces en la salvedad de que yo me equivocaré; pero, notadlo, yo sostuve, sostengo, porque no he variado nada en mi opinión, y si variase lo diría, que hay una serie de cuestiones, de puntos de divergencia, por lo tanto de dificultades, para llegar al fin, que se pueden eliminar. Y decía yo: el procedimiento que yo recomiendo y que sigo para esto es atenerme estrictamente a lo que la realidad impone, no añadirle nada a esta realidad y regularla con un absoluto espíritu de justicia, de modo que nadie puede decirse agraviado en su derecho, porque hay una complejidad tan enorme de vínculos, de intereses, de situaciones, que es obligado para llegar al fin, empeñarse en salir de todas las dificultades que el asunto en la realidad tiene.

Si todos creyeran que ese era el camino, yo creo que llegaríamos con suma facilidad a un desenlace; pero para ello sería menester que todos creyesen que se podía tratar el asunto así, y el desenlace

no sería un aplazamiento, el desenlace sería una resolución, una resolución esencial, de fondo y definitiva. ¿Por qué? Porque las cosas sustanciales del proyecto, de la idea, del propósito que en el mismo se expresan, a mi entender están ya con una opinión muy formada en España, en el Parlamento singularmente. Claro que, desde el instante en que el criterio que yo aplico y el camino que he querido seguir, y que creo que he seguido, no le parezca a cualquiera de los elementos parlamentarios acertado, se frustra el propósito, y hay que entablar la discusión en que cada cual sostiene sus puntos de vista en las innumerables cuestiones que el proyecto plantea, que el asunto entraña.

A mi entender, con la síntesis de mi convicción, que os he expuesto, molestándoos, días pasados, quedaría constituido el Consejo Superior de Ferrocarriles, con aquellas notas y aquellos caracteres en que hemos venido a estar conformes. Mejor dicho, el señor Ministro de Fomento decía que, en realidad, su propio pensamiento era ya éste, aunque no lo haya desenvuelto en el texto de las bases con toda su amplitud. Quedaría autorizado el empleo de los fondos del Estado en aquellas adquisiciones de material y en aquellas obras destinadas a habilitar líneas, para ponerlas en condiciones de satisfacer las necesidades públicas del tráfico; quedaría regulada con mucha facilidad una cosa de la cual nunca se prescinde, que es el hecho de que las Compañías sigan administrando la red. Estoy hablando de la red actual, que la construcción de nuevos ferrocarriles por el Estado, esa no ha suscitado dificultad hasta ahora, y por eso no la menciono, no es que la suprima; quedaría establecida, en lo esencial, todo lo que es la estructura del rescate, y a ese Consejo Superior, de aquí a que el rescate venga, despejándose muchas incógnitas en la vida de las Compañías y del Estado, durante el intervalo, se podrían confiar y remitir, ora resoluciones, ora propuestas sobre aquellos asuntos, sobre aquellos por menores enormes, porque por menores son con relación al conjunto, y cada uno de ellos de gran magnitud, que ahora sería difícil que resolviésemos en concordia. De donde resultaría que lo esencial del proyecto, de la idea, del pensamiento del Gobierno, se habría logrado, porque cesaba el estado actual, que es insostenible, decimos todos, que es realmente insostenible, y quedaba fundamentalmente servida la idea inicial del proyecto del Gobierno.

¿Es esto ilusorio? ¿Es que en esto no coincidimos? Pues en cuanto no coincida una fuerza parlamentaria y se proponga resistir, es evidente que resultará impracticable lo que yo digo; pero no porque la cosa objetivamente, no resulte fácil.

No sé si me he explicado con claridad. En todo caso, más que la claridad, me importa ahora no molestaros. Además, si fuera necesario, volveré a intervenir, para explicar lo que haya podido resultar oscuro.

DICTAMEN DE LA COMISION PERMANENTE DE FOMENTO  
SOBRE EL PROYECTO DE LEY RELATIVO A TRANSPORTES,  
OBRAS PUBLICAS Y FOMENTO DE LA RIQUEZA NACIONAL,  
CON LOS DIFERENTES INFORMES ANEXOS EMITIDOS POR  
LA COMISION DE PRESUPUESTOS

AL CONGRESO

La Comisión permanente de Fomento ha examinado la ponencia formulada sobre el proyecto de ley de Transportes, obras públicas y fomento de la riqueza nacional, y de acuerdo en un todo con la misma, y tomando en consideración lo propuesto por el Gobierno de S. M.; tiene el honor de someter a la deliberación y aprobación del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY

ARTÍCULO 1.º

*Régimen de ferrocarriles*

Se autoriza al Gobierno para modificar la legislación vigente de Ferrocarriles y promulgar con el carácter de ley las disposiciones necesarias para establecer el nuevo régimen, a que obligatoriamente han de sujetarse las actuales concesiones y las Empresas que las explotan, con arreglo a las siguientes:

1.ª Se constituirá un organismo con carácter permanente, adscrito al Ministerio de Fomento, que se titulará Consejo Superior de Ferrocarriles, cuyo cometido consistirá en informar, y asesorar al Gobierno y ejercer las funciones que, a virtud de estas bases, se le conceden en todos los asuntos referentes a la explotación, organización y régimen de los ferrocarriles españoles. En la composición de este Consejo se procurará que tengan representación las Compañías ferroviarias, el personal ferroviario y los intereses generales de la Nación. El Ministro de Fomento nombrará los vocales, y las Compañías ferroviarias designarán sus representantes en la forma que se determina en la ley. El presidente será nombrado también por el Ministro de Fomento. Se procurará la ponderación entre todos estos elementos.

El Consejo Superior informará y asesorará al Ministro sobre todas las cuestiones de interés común a las redes en materia técnica, comercial, administrativa y financiera, y especialmente sobre las que siguen:

Construcción de nuevas líneas.

Modificación en la construcción de las actuales redes.

Modificación en el régimen financiero de las mismas.

Proyectos de mejora, ampliación y adquisición de material móvil.

Electrificación de redes.

Reglamentos generales.

Cuestiones relativas a la situación, régimen de trabajos, remuneración de personal, etc.

Policía y seguridad de los ferrocarriles.

Tarifas aplicables a cada una de las redes.

Un Reglamento especial detallará el funcionamiento del Consejo Superior.

2.ª Se establecerá un consorcio entre el Estado y cada una de las Compañías concesionarias actuales para la explotación y mejora de los ferrocarriles mediante el cual cada Compañía tendrá la administración y explotación de sus líneas, con intervención y funcionarios del Estado, que podrá designar el Ministro de Fomento para cada uno de los Consejos de Administración y con participación en estos Consejos.

Para fijar el capital de aportación de las Compañías concesionarias se tendrá en cuenta la media que resulte de las cotizaciones

de sus acciones en los diez años anteriores a la presente ley, agregando como precio de afección una cantidad, que será de 10 por 100 sobre el valor nominal de las acciones, cuando llegue el de la aportación al 75 por 100 del nominal, disminuyendo el límite máximo de esa prima en proporción a lo que disminuya el valor de la aportación en relación con el nominal de cada Compañía.

Si no se hubieran cotizado acciones en España, se atenderá a los beneficios repartidos o a la estimación del activo por procedimientos periciales.

El Estado aportará a este consorcio las sumas adelantadas a las Compañías para pago del personal y adquisición de material móvil a partir de 1.º de enero de 1920, y las sumas que para las obras y mejoras de las líneas, adquisición de material y adelantos de todas clases que en lo sucesivo se empleen en las concesiones. Todos esos anticipos y empleos de cantidades devengarán a favor del Estado, a partir del establecimiento del consorcio, el interés del 5 por 100 anual, que será carga de las explotaciones respectivas.

3.º Las acciones de las Compañías percibirán como dividendo fijo durante el consorcio el término medio de los beneficios que cada Compañía haya obtenido en los diez años anteriores al establecimiento de dicho consorcio, teniendo en cuenta, no sólo los distribuidos a sus acciones, sino todos los beneficios aplicados a reservas o a otros fines sociales, sin que pueda exceder ese dividendo fijo del 3 por 100 del capital reconocido en la aportación a cada una de las acciones de la Compañía.

Cubiertos con los ingresos de las Compañías todos los gastos de explotación, cargas financieras, pensiones de retiro y el tanto por ciento de dividendo asegurado a las acciones, de los beneficios que resulten tendrán las Compañías derecho a percibir, con carácter preferente, hasta el 2 por 100 sobre el capital que represente su aportación. Además podrá atribuirseles una prima por las economías y aumentos de tráfico que se obtengan cada año en las Compañías, mediante fórmulas que el Consejo Superior de Ferrocarriles determinará, sin que pueda exceder nunca en cada año esa prima de buena gestión del 1 por 100 del capital reconocido en la aportación a la Compañía. Igualmente podrá atribuirse al personal de cada una de éstas un tanto por ciento equivalente al que ellas

perciban por buena administración, en relación al aumento de tráfico y economía en el servicio.

Después de pagado el 2 por 100 preferente, el Estado percibirá el 2 por 100 correspondiente a su participación, e igualado así con cada Compañía respecto al importe del beneficio preferente, se distribuirán los excedentes entre las Compañías y el Estado en la misma proporción de sus aportaciones respectivas.

4.<sup>a</sup> Las tarifas que han de regir en cada Compañía se fijarán a propuesta de su Consejo de Administración por el Consejo Superior de Ferrocarriles, sometiéndolas a la resolución definitiva del Ministro de Fomento. Esas tarifas han de bastar con sus productos para cubrir todos los gastos de explotación, cargas financieras, pensiones de retiro, dividendo fijo asignado a las acciones y beneficio preferente hasta el 2 por 100, así como las primas de buena administración y para el personal, hasta el 1 por 100, a que se refiera la base tercera. El Consejo de Ministros, sin embargo, oyendo al Consejo de Administración de cada Compañía y al Consejo Superior de Ferrocarriles, podrá fijar tarifa inferior a la necesaria para cubrir todas esas atenciones, si considera que en algún tiempo o en determinadas zonas españolas no es posible establecer tarifas más elevadas sin daño para la economía nacional. En tal caso, el Estado, bien satisfaciendo parte de las cargas financieras correspondientes a las Compañías, o bien cubriendo directamente el déficit, saldará la liquidación anual, comprendiendo en ella el beneficio preferente de la Compañía, si se comprobara que la insuficiencia de productos obedecía exclusivamente a la disminución de la tarifa impuesta por el Estado. En este caso, en los años sucesivos el Estado percibirá, después de cubiertos los gastos y cargas y el 2 por 100 de beneficio preferente a las Compañías, lo necesario de los excedentes de beneficios que resulten, para reintegrarse del déficit que hubiera satisfecho, sin que puedan distribuirse beneficios en ningún año entre Compañía y Estado en la proporción de sus aportaciones, hasta que éste último haya obtenido dicha reintegración.

5.<sup>a</sup> El Estado se reserva la facultad de adquirir todas las acciones concesionarias de líneas, cuya media de reversión en toda la red no sea menor de treinta años, o que convenga con el Estado en reducirla a treinta años, y durante ese tiempo por el valor que resulte capitalizando al 5 por 100 el dividendo medio obtenido por

todos conceptos en los diez últimos años anteriores al del rescate, sin que este tipo pueda ser superior nunca al valor nominal de cada acción; ni inferior al que resulte de capitalizar al interés también del 5 por 100 del dividendo fijo que se le reconoce en estas bases. Respecto a las Compañías que tengan media de reversión en el conjunto de sus concesiones inferior a treinta años, habrá de hacerse uso de dicha facultad dentro del plazo de reversión que resulte. La adquisición se hará parcial o totalmente por medio de sorteos, y esas acciones aumentarán las aportaciones del Estado al consorcio. Las demás aportaciones procedentes de adelantos, obras y adquisiciones de material en las líneas, tendrán igual condición de capital acciones para todos los efectos legales, sin perjuicio del derecho expresado anteriormente a percibir el interés del 5 por 100 como cargas de las explotaciones por tales aportaciones.

Las acciones de las Compañías se convertirán en nominativas, y de los Consejos de Administración sólo podrán formar parte extranjeros hasta un tercio de sus componentes; pero sin poder desempeñar los cargos principales de tales Consejos.

Todas las Compañías se entenderán, desde luego, naturalizadas y sometidas a las leyes españolas.

6.ª Para la gestión de todos los asuntos financieros y operaciones previstas en estas bases, o que sean consecuencia de las mismas, se creará, con la denominación de "Caja especial de valores ferroviarios" un organismo, dependiente del Ministerio de Hacienda y convenientemente relacionado con el de Fomento, y en especial con el Consejo Superior de Ferrocarriles.

Este organismo tendrá a su cargo, en cuanto a la Hacienda interesa, toda la parte económica de aquellos asuntos y operaciones, y en particular el servicio, emisión y negociación de Deuda especial, contabilidad de los antiguos hechos a las Compañías, cobro de las anualidades correspondientes a las mismas y de la participación del Estado en los beneficios de las Compañías, construcción de nuevas líneas, adquisición de obligaciones, si así se estimase por el Consejo, y, en resumen, como antes se ha dicho, la gestión de todos los fondos procedentes de las operaciones previstas en estas bases. Igualmente se hará cargo la Caja de las acciones del Estado adquiridas de las Compañías.

También centralizará todas las operaciones contables, relativas a la construcción de nuevas líneas, tanto cuando se efectúen con fondos procedentes de la participación en los excedentes correspondientes al Estado, como cuando se realicen con recursos obtenidos mediante negociación de títulos de la Deuda especial.

Esa Caja, cuyo funcionamiento se regirá por un Reglamento especial, tendrá como uno de sus principales fines establecer una separación absoluta entre los recursos y saldos por la misma administrados y los correspondientes a los Presupuestos generales del Estado.

7.ª Las obligaciones hipotecarias emitidas hasta la fecha de esta ley por las Compañías ferroviarias quedarán a cargo del negocio común y serán respetadas.

8.ª Las Compañías, al entrar en el consorcio, deberán liquidar todas sus deudas, salvo las hipotecarias, o asegurar las que no tengan este carácter en forma tal que en ningún caso, al adquirir el Estado las acciones, puedan pesár esas deudas sobre él. No podrán las Compañías en lo sucesivo adquirir nuevas deudas ni enajenar sus bienes sin autorización expresa del Estado. Sobre los valores (deudas del Estado, acciones, bonos, obligaciones, cédulas, etc.), de cualquier clase que sean, propiedad de las Compañías al iniciarse el nuevo régimen, adquiridas con fondos procedentes de reservas constituidas por beneficios no repartidos, se establecerán pactos especiales entre el Estado y las Compañías.

9.ª Las obras y adquisiciones de material que el Estado ha de realizar para mejorar las líneas actuales y ponerlas en buen servicio, se harán interviniendo el Estado y las Compañías en la forma que determine el Ministro de Fomento a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

10.ª El Estado construirá directamente, aplicando la legislación de Obras públicas, los ferrocarriles estratégicos, secundarios, complementarios y todos los que han sido aprobados por las Cortes, o mediante autorización, y los demás que con audiencia del Consejo Superior de Ferrocarriles, del de Obras públicas y del de Estado, el Gobierno determine. Podrá fijar el ancho de vía y las condiciones de cada uno de esos ferrocarriles, así como la adquisición de material fijo y móvil necesario a los mismos, determinando luego la forma de explotar esos ferrocarriles, bien incorporán-



dolos a las redes actuales o bien en cualquiera otra forma que con los mismos requisitos de audiencia de los tres Consejos expresados acuerde el Gobierno.

11. El Gobierno podrá emitir Deuda perpetua o amortizable, fijando en este último caso cuándo ha de comenzar la amortización para atender a todos los gastos a que se refieren las bases anteriores, procurando obtener las cantidades necesarias, para que al comienzo de cada obra el capital indispensable para no interrumpirla exista en la Caja de ferrocarriles, con aplicación exclusiva a cada obra, entendiéndose para ello ampliados los capítulos del presupuesto correspondiente al pago de interés y amortización de Deuda. Asimismo podrá emitirse Deuda para el rescate definitivo de las acciones de las Compañías concertadas.

12. Al rescatarse todas las acciones se entenderán transmitidos al Estado, no sólo los derechos de concesión, sino todas las propiedades y derechos, afectos o no directamente a la explotación de las líneas que correspondan a las Compañías. Asimismo se entenderán transferidas las líneas concedidas a perpetuidad que pertenezcan a dichas Compañías, e igualmente todo el material afecto a las mismas.

13. Si en algún caso las Compañías estuvieran en tal situación económica que no pudieran valorarse sus acciones, podrían sustituirse a éstas, para los efectos de la presente ley, los obligacionistas, con los cuales el Estado habría de regular el consorcio.

14. Para todas las reclamaciones contra la administración de las Compañías ferroviarias, a partir del consorcio, se establecerán Tribunales y procedimientos especiales, formándose aquéllos con personal de la Magistratura y de la Administración general. En cada provincia habrá uno de estos Tribunales, y contra sus fallos sólo procederá el recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Supremo.

15. Todo el material fijo y móvil empleado en la mejora, explotación y construcción de los ferrocarriles, a que se refiere esta ley será de construcción o producción nacional, y para ello el Gobierno podrá celebrar contratos de suministro durante varios años con las minas o Empresas fabriles, procurando regular los precios con arreglo a la situación del mercado en cada época. Si algo hubiera de ser importado del extranjero será preciso que se

demuestre la imposibilidad de que en tiempo oportuno la producción española, lo facilite; pero ello ha de ser previa información pública y dictamen del Consejo Superior de Ferrocarriles, del Consejo de Obras públicas, de la Junta de Protección a la Industria nacional y del Consejo de Estado, resolviendo el Gobierno especialmente en cada caso, y siendo preferible, cuando el interés público no sufrá quebranto, aplazar la ejecución de las obras hasta tanto que la producción nacional se halle en condiciones de concurrir a aquélla.

Podrán hacerse adelantos para el ensanche de las instalaciones, siempre que se trate de grandes Empresas de solvencia notoria.

El Gobierno resolverá sobre el ancho de vía de los ferrocarriles actuales y de los que se construyan en lo sucesivo. Para todos ellos se procurará unificar el material ferroviario.

16. El Gobierno podrá emitir Deuda perpetua o amortizable, a fin de construir en un plazo de cinco a diez años la red nacional de distribución de energía eléctrica proyectada por el Ministerio de Fomento, hasta 200 millones de pesetas.

17. Esta ley será obligatoria para todas las Compañías ferroviarias de servicio general y uso público, y por virtud de la misma se entenderán modificados sus Estatutos en cuanto se opongan a su cumplimiento. También se entenderán derogadas las leyes que se opongan a lo que en estas bases se establece: El Gobierno aplicará estos preceptos a todas las Compañías de servicio general y uso público que estime deba ser objeto de transformación en su régimen, procurando formar redes de la mayor extensión posible, para que la administración resulte más beneficiosa para los intereses generales.

Al aplicarse este régimen, las Compañías equiparán las líneas que les hubieran sido conferidas a perpetuidad con las de reversión, y para todos los efectos legales el tiempo de la concesión se entenderá de noventa y nueve años, a partir de la fecha en que las líneas fueron concedidas.

18. Queda acordada por la presente ley la absoluta exención del impuesto por ampliación de capital, creación y emisión de nuevas acciones, operaciones de conversión y nacionalización de los valores ferroviarios, fusiones y adquisiciones de líneas para completar y perfeccionar las redes de las Compañías y, en general,

cuantos actos se realicen como consecuencia de las presentes bases.

19. Todas las cuestiones que surjan entre las Compañías y sus agentes serán sometidas al arbitraje del Gobierno, el cual, oído el Instituto de Reformas Sociales, resolverá, siendo obligatorio su acuerdo.

20. El Gobierno, en el término de un mes, desarrollará las presentes bases en el articulado de una ley y dará cuenta a las Cortes.

## ARTÍCULO 2.º

### *Obras públicas*

Se autoriza al Gobierno para convertir los créditos consignados en el presupuesto del Ministerio de Fomento que al final de este artículo se expresan, con los aumentos que en cada caso resulten indispensables, en anualidades, con destino al pago de intereses y amortización en su caso, de Deuda perpetua ó amortizable, que podrá emitir para los siguientes servicios:

1.º Hasta 878.300.000 pesetas para terminar la construcción de todas las carreteras, travesías y puentes incluidos en el plan general de las del Estado (gastos de jornales, materiales, personal facultativo y demás especificados en los diferentes conceptos del artículo 1.º del capítulo 20 del presupuesto vigente del Ministerio de Fomento), que podrán emprenderse en el plazo de diez años las primeras y de tres las travesías y puentes, variando de uno á cuatro los de ejecución para cada obra.

2.º Hasta 472.406.000 pesetas con destino á la reparación de todas las carreteras del Estado que la necesiten (gastos de jornales, materiales, personal facultativo y demás especificados en los diferentes conceptos del artículo 2.º del capítulo 20), que podrán emprenderse en el plazo de seis años, variando de uno á tres el de la ejecución de cada obra.

3.º Hasta 157 millones de pesetas para aplicarlos á los gastos de la construcción (subvenciones, anticipos, maquinaria, impresos y personal facultativo necesario), que se lleve a cabo del modo más rápido posible, dentro de tres años, de los caminos vecinales y puentes económicos, procedentes de los cuatro concursos de sub-

venciones celebrados y de los contratos vigentes estipulados con las Diputaciones provinciales.

4.º Hasta 200 millones de pesetas, dedicando al efecto pesetas 12.696.000 de la consignación actual para acelerar la construcción de las obras hidráulicas de riego, de defensa y encauzamiento y de abastecimiento de poblaciones que se hallan en curso de ejecución, con proyecto aprobado ó pendiente de aprobación.

5.º Hasta 86.850.000 pesetas con destino a lo siguiente:

a) Adquisición, reforma y montaje de aparatos de faros.

b) Para terminar las obras que por administración realiza el Estado en los puertos de interés general, dragado en ellos o en sus ríos y adquisición del material necesario.

c) Para construir los edificios, torres, construcciones auxiliares y caminos de servicio de los faros comprendidos en los planes aprobados para el alumbrado marítimo de las costas, incluyéndose en cada uno de estos conceptos los correspondientes gastos de personal.

d) Para ultimar con urgencia las obras de los puertos de Algeciras, Melilla y Ceuta.

6.º Hasta 3.830.000 pesetas para intensificar la construcción de las balizas que deben establecerse.

7.º Hasta 480 millones de pesetas para atender a las obras de los principales puertos entre los de mayor tráfico o de situación geográfica privilegiada a juicio del Estado, a fin de realizar las más urgentes en plazo de diez años, siempre que sus Juntas se comprometan a amortizar el auxilio prestado antes de que terminen los cuarenta años siguientes.

Al pago de intereses y amortizaciones de la Deuda que se emita en uso de la autorización anterior se declaran afectos los créditos consignados en los artículos 1.º y 2.º del capítulo 20; capítulo 21, artículo único; capítulo 24, artículos 1.º, 2.º y 3.º; capítulo 17, artículo 2.º, concepto 3.º; capítulo 23, artículo 1.º, conceptos 1.º, 6.º y 7.º; artículos 2.º y 3.º, concepto único, todos de la sección 8.ª del Presupuesto vigente, y capítulo 1.º, artículo 4.º, conceptos 1.º (en su parte no comprometida) y 2.º de la sección 13 de dicho Presupuesto, y se conceda el suplemento de crédito necesario para completar las anualidades correspondientes a los servicios de construcción de carreteras y de puertos, sin que dicho suplemento de crédito pueda exceder en ningún caso de 12.300.000 pesetas para

el primero y de 27 millones como máximo para el segundo, con destino al pago de intereses del empréstito que en total se emita, a fin de realizar las obras de los principales puertos a cargo de Juntas.

### ARTÍCULO 3.º

#### *Agricultura, Minas y Montes*

Igualmente se autoriza al Gobierno para convertir los créditos consignados en el Presupuesto del Ministerio de Fomento y que al final se expresan, en anualidad con destino a pago de intereses y amortización, en su caso, de la Deuda perpetua o amortizable, que podrá emitir para aplicarla a los servicios siguientes:

1.º Hasta 110 millones de pesetas para dar impulso a los trabajos de un alto Cuerpo de investigación científica, establecimientos agrícolas existentes, de enseñanza y experimentación, adquisición de ganado, maquinaria, tractores mecánicos, semillas seleccionadas, enseñanzas ambulantes, aparatos de proyecciones, hojas divulgadoras, estadísticas de producción y consumo, concentración parcelaria, mapa agronómico de España, formación de vivero, especialmente de morera, para la producción de la seda; fomento de la riqueza olivarera, inspección de abono, estudios de las características de los vinos, guardería rural, campos de experiencia y demostración, Servicio Meteorológico agrícola, Divisiones hidroagrícolas, exposición y concurso, laboratorio, fomento de crédito agrícola, edificio para Escuela de Ingenieros Agrónomos en construcción, oficinas provinciales y personal técnico necesario para la ampliación de estos servicios.

2.º Hasta 44.300.000 pesetas:

a) Para estudios e investigaciones por cuenta del Estado, conducentes a explotar sustancias del reino mineral no descubiertas o cuya producción sea insuficiente para las necesidades nacionales, pudiendo reservarse el Estado la superficie de terreno que estime conveniente, exceptuándolo del derecho del registro minero, con la siguiente distribución: estudios e investigaciones de sales potásicas, hasta la cantidad de nueve millones de pesetas; para los de petró-

leo, hasta la de 4.500.000, y para los diversas sustancias, hasta la de diez millones.

b) Formación del inventario general de los criaderos minerales de España, catálogo descriptivo de los mismos y noticias sobre sus condiciones industriales, hasta la cantidad de 600.000 pesetas.

c) Investigación y alumbramiento de aguas subterráneas, por cuenta del Estado, en las comarcas donde por ser escasas las superficiales no ha alcanzado la agricultura el desarrollo que pudiera tener, atendiendo a la naturaleza de los terrenos, hasta dos millones de pesetas.

d) Adquisición de material de sondeo y de consumo de sonda, gastos de conservación, traslación, personal y estudio necesario para situar los sondeos, hasta la cantidad de ocho millones de pesetas.

e) Instalación de un Centro industrial con carácter oficial dedicado a ensayos industriales de nuevos procedimientos minero-metalúrgicos adaptables a la minería nacional, y destilación de sustancias hidrocarbonadas, invirtiéndose hasta la cantidad de seis millones de pesetas.

f) Auxilios a Empresas o particulares para investigaciones en zonas de reconocido interés, cuyas labores de explotación, después de alcanzar desarrollo importante, se encontraran inactivas a causa de accidentes geológicos o por falta de medios económicos para efectuar amplios reconocimientos de los criaderos, siempre que se aprecie la conveniencia de ejecutar dichas labores de investigación.

Estos auxilios sólo podrán prestarse previa la conformidad del informe de la Jefatura del distrito minero, del Instituto Geológico de España y del Consejo de Minería. El auxilio, en todo caso, no podrá exceder del 50 por 100 del presupuesto de los trabajos aprobados por las entidades técnicas antes mencionadas.

Dichos auxilios deberán ser reintegrados antes de diez años si los reconocimientos dieran lugar a nuevas explotaciones industriales. La cantidad disponible para estos auxilios será, en conjunto, de 1.400.000 pesetas.

g) Estudio para el establecimiento de un plan general de comunicaciones mineras que efectuará el Cuerpo Nacional de Ingenieros de Minas, pasando, una vez terminadas, a la Dirección General de Obras Públicas, para que, con arreglo a la legislación vigente, se proceda a formular los proyectos oportunos de ferroca-

riles, carreteras y puertos, dedicándose para aquellos estudios la cantidad máxima de 400.000 pesetas.

h) Se destinará a la instalación de las estaciones de salvamento minero que proponga el Consejo de Minería hasta la cantidad de 600.000 pesetas.

i) Para la construcción e instalación del edificio destinado a Instituto Geológico de España, Museo y colecciones en los terrenos ya adquiridos con dicho objeto, se invertirá hasta la cantidad de 2.800.000 pesetas.

3.º Hasta 106 millones de pesetas para dar mayor impulso a los trabajos hidrológico-forestales, repoblación de terrenos eriales y esteparios, aplicación de la ley de 24 de junio de 1908, ordenaciones de montes, construcciones de casas y caminos forestales, ejecución de deslindes y amojonamientos, establecimiento de nuevos semillas, catálogos, Instituto de experiencias técnico-forestales, extinción de plagas, redención de servidumbres, fomento de pastizales y de la riqueza piscícola, construcción de un edificio para la Escuela de Ingenieros de Montes, aumento de las guarderías forestales y del personal facultativo indispensable para el rápido desenvolvimiento de este servicio.

Al pago de la anualidad y la amortización, en su caso, de la Deuda que se emita en uso de la autorización a que se refiere este artículo, se considerarán afectos los créditos que figuran en el capítulo 7.º, artículos 1.º, 2.º y 3.º; capítulo 9.º, artículo 1.º, conceptos 12 y 13, y art. 2.º, concepto 6.º; capítulo 10, artículos 1.º, 2.º y 3.º, y capítulo 26, artículo único, conceptos 2.º y 3.º, y se conceda el suplemento de crédito necesario para completar las anualidades correspondientes al servicio de Agricultura y Montes que carezca de consignación suficiente en el presupuesto actual, sin que dicho suplemento de crédito pueda exceder en ningún caso de 12 millones de pesetas.

#### ARTÍCULO 4.º

##### *Industria y Comercio*

Se autoriza al Gobierno para reorganizar la reglamentación de las industrias fabriles, protección a las mismas y su coordinación, especialmente en cuanto se refiere a propiedad industrial, la in-

vestigación técnica, la estadística industrial, comparación internacional y enseñanza técnica, con arreglo a las siguientes bases:

Primera. Se constituirá un organismo permanente, adscrito a la Dirección General de Comercio e Industria, que se denominará "Consejo técnico de industrias civiles", dividido en las seis secciones siguientes:

- A) Industrias mecánicas.
- B) Industrias eléctricas.
- C) Industrias químicas.
- D) Transportes industriales y aeronáutica.
- E) Economía industrial y estadística.
- F) Enseñanza técnica.

Cada sección estará constituida por un ingeniero industrial y dos vocales más, elegidos en representación de las Cámaras industriales, Empresas fabriles, Escuelas de Peritos Industriales y Escuelas de Artes y Oficios, en forma que determinará el Ministro de Fomento, con arreglo a las características de cada sección. El Ministro nombrará además, en cada sección, un ingeniero industrial con carácter de presidente de la misma. Igualmente designará también el presidente del Consejo técnico.

El Consejo informará y asesorará al Gobierno en todas las cuestiones de su competencia y especialmente en los servicios de coordinación industrial, el dictamen técnico sobre las nuevas industrias, establecimiento de industrias necesarias para la economía nacional, estudio comparado de nuestra industria con la extranjera, policía y seguridad industrial, tarifas aplicables en las industrias de servicios públicos que disfruten de alguna protección o concesión del Estado, red general de electricidad, propiedad industrial, inspección y estadística de industrias fabriles, laboratorios industriales, patronización, nomenclatura y enseñanza técnica, crédito industrial, mercados de primeras materias y productos de utilización de residuos y subproductos.

Segunda. Se autoriza al Gobierno para convertir el crédito consignado en el presupuesto de Fomento, capítulo II, art. 5.º, concepto 6.º, en anualidad con destino al pago de intereses y amortización, en su caso, de Deuda perpetua o amortizable, que podrá emitir para los siguientes servicios:



PROYECTO DE MODIFICACION DE CONCESIONES FERROVIARIAS

|  | <i>Pesetas</i>    |
|--|-------------------|
| A) Para todos los trabajos necesarios para la formación de la estadística industrial de España, incluyendo gastos de material, personal facultativo y auxiliar .....   | 6.000.000         |
| B) Para los trabajos de estudios, organización e implantación a que hace referencia la base 1.ª, incluyendo los gastos de material, personal facultativo y auxiliar del Consejo técnico y laboratorio. ....  | 6.000.000         |
| C) Para un laboratorio central de ensayos industriales para ensayar máquinas fijas, locomóviles y locomotoras automóviles, ensayos hidrodinámicos y aerodinámicos, ensayos eléctricos, análisis de primeras materias y productos industriales, combustibles, lubricantes, cerámica, vidrio, hilados, tejidos, papel, etc. ....                         | 3.000.000         |
| D) Para tres Centros técnicos de experimentación y enseñanza industrial en relación con las tres Escuelas de Ingenieros industriales y con escuelas de aprendizaje nuevas para verificación y estudio de contadores y ensayo de calderas .....   | 6.000.000         |
| E) Para siete Centros técnicos de experimentación y enseñanza industrial, con laboratorio para la verificación y estudio de contadores y prueba de calderas .....  | 7.000.000         |
| F) Para subvenciones a las industrias de importancia para la economía nacional, en particular fabricación de material para obras públicas, construcción naval, producción de vidrios ópticos y químicos y sus aplicaciones científicas, militares e industriales, industrias de la hulla, especialmente materias colorantes y explosivos y otras. .... | 9.000.000         |
| G) Para el establecimiento de organismos que fomenten el comercio en sus manifestaciones más importantes para la vida nacional .....   | 2.000.000         |
| <b>TOTAL</b> .....   | <b>39.000.000</b> |

Tercera. Se autoriza al Gobierno para hacer uso de los créditos siguientes con destino a los servicios de industria en las fechas en que proceda, una vez establecidos los Centros y organismos a que se refiere la base anterior:

|   | <i>Pesetas</i> |
|---|----------------|
| A) Para becas y pensiones a los obreros y aprendices que cursen en las escuelas técnicas y de aprendizaje ..... | 1.000.000      |
| B) Para manutención y conservación de Centros técnicos, escuelas y laboratorios .....                           | 2.000.000      |

Palacio del Congreso, 28 de mayo de 1921.—Emilio Ortugo, presidente.—Luis de la Peña, ponente.—José Gil de Biedma, secretario.

#### INFORME DE LA MAYORIA DE LA COMISION DE PRESUPUESTOS

La mayoría de la Comisión de presupuestos, previa amplia discusión, y después de haber escuchado las manifestaciones hechas por los Sres. Ministros de Hacienda y Fomento respondiendo a las observaciones que les fueron formuladas, ha coincidido, en relación al dictamen emitido por la Comisión permanente de Fomento respecto al proyecto de ley de Transportes, obras públicas y fomento de la riqueza nacional, en que, cualquiera que sea el criterio personal de los vocales que integran la de presupuestos en cuanto a la competencia de ésta para conocer del proyecto aludido, por afectar a cifras consignadas en el Presupuesto del Estado y requerir la emisión de Deuda pública, habiéndose dictaminado ya por la Comisión de Fomento sobre el fondo del proyecto, no cabe emitir otro informe ni dar lugar a posibles conflictos de jurisdicción entre las dos Comisiones y nombramiento de una mixta, con tanto mayor motivo, cuanto que como base de discusión existe ya el de la Comisión de Fomento, y nada impide que, usando de los derechos que les correspondan, los señores Diputados que integran la de presupuestos y que disientan de aquél puedan exponer todas aquellas observaciones que el proyecto les sugiera.

Dicha mayoría de la Comisión estima, por las anteriores consideraciones, debe limitar su informe a dos puntos esenciales: uno relativo a la concesión de las autorizaciones solicitadas para impulsar la riqueza nacional, promoviendo su desarrollo, autorizaciones que estiman deben ser conocidas por el Congreso, y otro relativo a la facultad, que también se solicita, para emitir la Deuda pública que se considere necesaria para la realización del plan general al que el proyecto de ley hace referencia.

Algunos Sres. Diputados han disentido de la mayoría, por entender que el estado actual del Tesoro dificultará la absorción de cantidad tan considerable de Deuda, superior acaso, según algunos de ellos, a la capacidad económica del país; pero la mayoría de los vocales no sólo no comparten esa opinión, sino que entienden, por el contrario, que la potencia económica de España es superior a lo que tales esfuerzos representan, y el ahorro nacional retenido por inversiones favorables, que dificultan su emigración, es tan grande, que no puede abrigarse lógicamente duda sobre el éxito de la operación financiera y la posibilidad de colocar en el mercado nacional la Deuda que ha de emitirse. Para ello tienen presente el crecimiento normal de las rentas, el aumento de que son susceptibles algunos de los actuales tributos, así como los recursos que han de proporcionar las nuevas fuentes de riqueza con que merced a ese proyecto ha de contarse.

Otra consideración ha tenido también en cuenta la mayoría de la Comisión, y es la de que el proyecto del Sr. Ministro de Fomento viene a llenar una necesidad por todos reconocida, estableciendo la debida proporcionalidad entre los sacrificios y cargas que al país se impone por gastos reproductivos del citado Ministerio y aquellos otros negativos que implica la mayor parte de las sumas consignadas para atenciones de los restantes Departamentos.

Por tales consideraciones, la mayoría de los vocales de la Comisión de presupuestos considera deber informar en el sentido de que procede que el Congreso otorgue las autorizaciones a que se refiere el proyecto de ley del Sr. Ministro de Fomento, y asimismo la en él solicitada para la emisión de la Deuda pública que demanda de la realización del dictamen sobre que informamos.

Palacio del Congreso, 2 de junio de 1921.—El presidente, Abilio Calderón.—El secretario, Luis Usera.

## INFORME DE LOS VOCALES DE LA COMISION DE PRESUPUESTOS SRES. BENITEZ DE LUGO Y ALONSO CASTRILLO

Los Diputados que suscriben lamentan tener que disentir de la opinión de la mayoría de sus compañeros de la Comisión de presupuestos respecto al juicio e informe por ésta emitido con relación al proyecto de ley de Transportes, obras públicas y fomento de la riqueza nacional, por las razones y motivos que a continuación se señalan.

En primer término, hemos de señalar la suma y excepcional gravedad de que un proyecto que supone tan enorme gasto para el Estado, que afecta a toda la materia asignada al Ministerio de Fomento, se presenta a las Cortes en forma escueta de autorización, no facilitando a la Comisión de presupuestos los datos y cálculos que han servido de base para formular dicho proyecto y para cifrar los gastos que el mismo ha de originar, siquiera aquellos más elementales que la ponencia ha aducido para fundamentar su opinión.

En segundo lugar, creen los Diputados que suscriben que en las circunstancias actuales, ante la crisis económica e industrial que hoy se padece y sufre en todo el mundo, sin excepción, y ante la conducta observada por los Gobiernos en España dejando salir a todo el ahorro español y a todas las ganancias de la guerra en busca de las mejores colocaciones que la política de desinflación de los Gobiernos extranjeros ofrecía, quedando nuestro mercado casi pudiera decirse agotado y exhausto de capital disponible, no hay posibilidad de levantar aquellos empréstitos y obtener los fondos necesarios para emprender la reconstitución que se pretende en el proyecto de ley de que se trata, por la falta material de disponible en nuestros mercados.

En tercer término, dadas las altas elevaciones de los descuentos hoy vigentes en las distintas naciones, que llega al 8 por 100 en el Japón, al 7,50 por 100 en Suecia, al 7 en Inglaterra, Estados Unidos, Dinamarca y Noruega, al 6 en Francia e Italia, etc., bien se comprende que en tales circunstancias de carestía del dinero, en todo el mundo, no podrá intentarse un empréstito sin señalar a éste un interés superior al 6 por 100, que sería verdaderamente ruinoso para el interés patrio.

Por otra parte, la dolorosa y deplorable situación de nuestra Hacienda y Tesoro, puesta de manifestación por el propio Sr. Ministro del ramo al presentar a las Cortes el último proyecto de presupuesto, con un déficit en el último liquidado que llega a la cifra aterradora de 872 millones de pesetas, teniéndose que emitir en julio próximo un minimum de 750 millones de pesetas, siendo indispensable, en corto plazo, consolidar, por lo menos, 2.000 millones, son, a juicio de los Diputados que suscriben, condiciones y circunstancias que se oponen a que, mientras éstas perduren, puedan intentarse las operaciones de emisiones de Deuda que en el proyecto de ley son base obligada para la realización de las obras que en él se consignan.

De igual modo estiman los firmantes que teniendo el Estado, para responder a las obligaciones que se le atribuyen en el artículo 1.º del proyecto de ley, por razón del consorcio entre el Estado y cada una de las Compañías, que realizar empréstitos que han de exceder de 3.500 millones, que satisfacer intereses superiores al 6 por 100, quizá el 8 y el 10, por las circunstancias antes apuntadas, no es justo, equitativo ni prudente que estos anticipos y empleos de cantidades devenguen a favor del Estado, como carga de las explotaciones respectivas, sólo el interés del 5 por 100, pues la justicia, equidad y conveniencia aconsejan que el interés que el Estado perciba sea el mismo que el que a los tenedores de la Deuda que emita pague.

Asimismo juzgan los Diputados que suscriben que en la regla 4.ª del artículo 1.º debe suprimirse la facultad que se atribuye al Gobierno para fijar tarifas inferiores a las necesarias para cubrir los gastos que en la propia regla se determinan a cargo de las tarifas, toda vez que, imponiéndose el Estado la obligación de saldar la liquidación anual, comprendiendo en ella el beneficio preferente de la Compañía, esto sería fuente y causa de enormes desembolsos para el Estado, con tanto mayor motivo cuanto que la realidad de la vida española pone de manifiesto a cada momento la debilidad del Poder público para resistir o resolver en términos de estricta justicia las demandas avasalladoras de los intereses particulares o de regiones, que siempre encontrarían hábiles o valiosos voceros y procuradores que obtuvieran del Poder la rebaja de tarifa, que, en último término, exigiría coactivamente la algarada y el motín.

Igualmente estiman los que suscriben que en la regla 5.ª del

artículo 1.º debe precisarse que cuando el Estado adquiera parcialmente las acciones de una Compañía, aquél ostentará los derechos que por tal adquisición, como accionista, le correspondan.

Opinan de igual modo los Diputados que suscriben que la autorización que por la regla 10 se concede al Estado para construir directamente los ferrocarriles estratégicos, secundarios y todos los que han sido aprobados por las Cortes o mediante autorización, debe limitarse a éstos, pero no a los demás que sin intervención de las Cortes se comprenden en la susodicha regla 10, porque esto podría llegar a ser un motivo de compromisos y gastos del Estado sin conocimiento de las Cortes.

Por último, afectándose los créditos que figuran en el vigente presupuesto al pago de la anualidad y amortización de la Deuda que se emita para ejecutar las obras y servicios que se determinan en los artículos 2.º, 3.º y 4.º, y siendo muchas de esas obras y servicios de carácter permanente, que no pueden interrumpirse, se producirá un verdadero conflicto al ser sancionada esta ley, toda vez que los créditos presupuestos referidos, desde ese momento, pueden afectar a distintos fines, teniendo que suspenderse la obra o el servicio hasta que el empréstito se haga.

Tales son los principales motivos por los que los Diputados que suscriben disienten del parecer de la mayoría de sus compañeros.

Palacio del Congreso, 2 de junio de 1921.—Félix Benítez de Lugo.—Mariano Alonso Castrillo.

---

*Informe de los vocales de la Comisión de presupuestos señores  
Conde de Santa Engracia y Soto Reguera.*

Los vocales de la Comisión de presupuestos que suscriben tienen el sentimiento de discrepar del parecer de la mayoría de aquélla, y se oponen a que se informe favorablemente el proyecto del Sr. Ministro de Fomento sobre transportes, obras públicas y fomento de la riqueza nacional.

Fúndanse para ello en que las cuestiones de tan extraordinaria importancia que el mismo integra y los gastos cuantiosísimos que suponen no pueden abordarse aisladamente sin un plan general de la reorganización de la Hacienda pública con las ofrecidas

economías en los gastos y los naturales y obligados refuerzos de los ingresos que encauce la economía nacional y evite mayores estragos en nuestro estado financiero actual.

Palacio del Congreso, 2 de junio de 1921.—El conde de Santa Engracia.—José Soto Reguera.

---

*Informe de los vocales de la Comisión de presupuestos señores  
Vincenti y Lladó.*

Los Diputados que suscriben, lamentando no coincidir con la opinión expresada en el informe que la mayoría de la Comisión de presupuestos ha emitido con relación al dictamen de la de Fomento sobre el proyecto de ley de transportes, obras públicas y fomento de la riqueza nacional, se ven en la precisión de consignar separadamente su parecer, que sintetizan en los siguientes términos:

El Parlamento no puede ni debe conceder al Gobierno las ilimitadas autorizaciones que para emitir Deuda pública se le demandan, sin que por el Ministro de Hacienda se presente a las Cortes un plan completo de reformas financieras que tienda a nivelar el Presupuesto del Estado y a señalar las nuevas fuentes de ingresos que han de permitir hacer frente a los cuantiosos gastos que el proyecto implica.

Palacio del Congreso, 2 de junio de 1921.—Eduardo Vincenti.—José Lladó.

---

*Informe del vocal de la Comisión de presupuestos Sr. Alvarez  
Valdés.*

El Diputado que suscribe, discrepando del ilustrado parecer de la mayoría de sus compañeros de la Comisión de presupuestos acerca del informe que ha de emitirse en vista del dictamen de la Comisión permanente de Fomento con relación al proyecto de ley sobre transportes, obras públicas y fomento de la riqueza nacional, se ve en la sensible precisión de salvar su opinión en la forma siguiente:

Sin discutir la necesidad y la urgencia con que debe iniciarse la obra reconstructora de la riqueza nacional, y sin negar, por

lo tanto, que el aludido proyecto de ley obedece al laudable propósito de servir con gran amplitud ese anhelo del país, entiendo el infrascrito que tan magna labor no puede emprenderse en condiciones que la hagan viable y aseguren su éxito mientras se halle el Tesoro público en la situación anormal y precaria que reflejan las sinceras manifestaciones hechas ante la Cámara por el señor Ministro de Hacienda.

Indispensable es, a juicio del que suscribe, que simultáneamente con ese proyecto se examine y discuta en el Congreso un plan completo de reorganización de nuestra Hacienda, que ofrezca la seguridad de que el Presupuesto ha de quedar nivelado en fecha próxima, y de que en él han de figurar recursos ordinarios suficientes para atender al servicio de la Deuda perpetua o amortizable que se emita, con el fin de llevar a cumplida realización el proyecto de reconstrucción nacional ideado por el Sr. Ministro de Fomento.

Aparte de esa consideración, y dejando a salvo la plausible orientación del proyecto, no es posible prestar el mismo asentimiento a la forma en que ha sido desarrollado. Su falta de concreción en los aspectos económico y jurídico, y la impresión de inconsistencia que su fase técnica produce en el más profano, al observar la discrepancia que existe en ese punto entre el proyecto y el dictamen de la Comisión permanente de Fomento, hacen temer que sea inadecuado para cumplir la alta finalidad que se le señala.

Por todas esas razones, el Diputado que suscribe, honrándose con la representación de la minoría reformista, considera que la Comisión de presupuestos debió emitir su informe en el sentido de que no procede la concesión de las autorizaciones y créditos que se solicitan en el mencionado proyecto.

Palacio del Congreso, 2 de junio de 1921.—Ramón Alvarez Valdés.

---

*Informe del vocal de la Comisión de presupuestos Sr. Prieto.*

El Diputado que suscribe siente discrepar del juicio de la mayoría de los vocales de la Comisión de presupuestos, consignado en su informe favorable a la aprobación del dictamen de la Comisión permanente de Fomento sobre el proyecto de ley rela-



tivo a transportes, obras públicas y fomento de la riqueza nacional.

Lo que se propone en tal dictamen, copia sumisa del proyecto presentado por el Gobierno, es un voto en blanco del Parlamento, una completa enajenación de las prerrogativas parlamentarias sobre los problemas que a la hora presente son más sustanciales en la vida española, es el otorgamiento de una confianza ilimitada al Gobierno para que él disponga arbitrariamente del peculio nacional; acaso comprometiéndolo en empresas temerarias.

Ello bastaría para negar nuestro voto a esa enajenación, pero es que, además, ni en el dictamen de la Comisión permanente de Fomento, ni en las explicaciones que ante la Comisión de presupuestos dieron el Ministro del ramo y el de Hacienda, ha visto el Diputado firmante el menor atisbo de un estudio serio y meditado sobre el plan de obras a realizar, especialmente en lo que a líneas férreas se refiere, ni acerca de cosa tan esencial como la forma de obtener ordenadamente y sin peligros para el crédito nacional los cuantiosísimos recursos que de modo tan pródigo se solicitan.

El dictamen, en cuanto a lo que se idea y a la manera de llevarlo a la práctica, está casi todo él bañado en una inadmisiblemente vaguedad, y cuando algo concreta es para destruir consignaciones del Presupuesto ordinario que dotan servicios permanentes e indispensables, de los cuales no procede prescindir.

Obra de tan inmensa trascendencia como la que, al parecer, se pretende realizar bien merecía un estudio más concienzudo y profundo del que, a lo visto, muy superficialmente le ha consagrado el Gobierno. Cuando con tan inusitada amplitud se solicita del Parlamento un voto de confianza de esa naturaleza, lo menos que debe exigir el Parlamento, por obligado respeto a su prestigio y preeminencia, es que se someta a su estudio y deliberación, aun cuando sólo fuera en líneas generales, un plan serio que ni en lo técnico, ni en lo económico, ni en lo financiero, asoma por parte alguna en las vagas ideas articuladas por el Sr. Ministro de Fomento.

Y todo ello, para que sea más grave la responsabilidad de prestarle asentimiento incondicional, cuando el Gobierno demuestra con los hechos que carece de medios o de capacidad

para cubrir de modo previsoramente regular las atenciones ordinarias del Estado.

Por lo expuesto, el Diputado que suscribe entiende que tal como se ha concebido y se propone no puede ser aprobado el dictamen de la Comisión permanente de Fomento.

Palacio del Congreso, 2 de junio de 1921.—*Indalecio Prieto*.

---

“Señor: En la mañana de hoy se me ha notificado formalmente que no podía permanecer en el Ministerio uno de los elementos que al constituirlo reputé necesarios. Esta novedad sobreviene el mismo día en que iba a comenzar en las Cortes la lectura de los proyectos de Ley, estudiados asiduamente por el Gobierno, relativos a la Ordenación ferroviaria, al refuerzo de los ingresos de la Hacienda y al presupuesto general de los gastos del Estado.

Rota de este modo la esperanza de que tales proyectos sean discutidos y aprobados en tiempo oportuno, importa mucho que no transcurra infructuosamente un solo día, y me veo obligado a poner en manos de Su Majestad la dimisión de todo el Ministerio.

Madrid, 7 de marzo de 1922.—*A. Maura*.”

---

Por Real decreto se creó el Consejo Superior Ferroviario, cuyo articulado es como sigue:

ARTÍCULO 1.º Para estudiar y proponer al Gobierno las resoluciones que deban adoptarse en relación con los ferrocarriles de servicio general y con los de uso público, se crea bajo la dependencia inmediata del ministro de Fomento un Consejo Superior Ferroviario.

ART. 2.º Formarán dicho Consejo quince vocales. Seis de ellos tendrán la Delegación conjunta de los concesionarios de los ferrocarriles en explotación. Otros seis vocales tendrán la representación del Estado. Los tres restantes representarán los intereses mercantiles, agrícolas e industriales.

Será presidente nato del Consejo el ministro de Fomento, y para sustituirle en las funciones presidenciales que no ejerza habrá un vicepresidente elegido por los vocales por mayoría absoluta. En

ningún caso podrá ser elegido vicepresidente vocal que pertenezca a la Delegación de los concesionarios de ferrocarriles.

ART. 3.º Los representantes del Estado serán nombrados por el Consejo de Ministros, cuatro a propuesta del de Fomento y dos a propuesta del de Hacienda. De los vocales que proponga el Ministro de Fomento, dos serán ingenieros de caminos, canales y puertos, previamente designados por el Consejo de Obras Públicas; uno será el jefe de los Servicios de ferrocarriles militares, y el cuarto será elegido libremente entre los ingenieros de minas, agrónomos e industriales.

El Ministro de Hacienda hará su propuesta eligiendo personas de aptitud que sea notoria en relación con servicios prestados en la Administración general del Estado, o bien de acreditada pericia en ciencia económica.

Los tres vocales representantes de los intereses mercantiles, agrícolas e industriales serán elegidos entre las Corporaciones correspondientes y nombrados también por el Consejo de Ministros, a propuesta del de Fomento.

ART. 4.º No obstante lo establecido en el artículo 1.º del presente Decreto, el ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Ministros, podrá delegar alguna de sus facultades en el Consejo Superior Ferroviario, y, al ejercerlas éste, sus acuerdos serán ejecutivos, si, pasado un mes de su fecha, el Consejo de Ministros no acuerda su suspensión.

ART. 5.º Los ministros de Hacienda y Fomento dictarán, desde luego, las disposiciones que procedan para la constitución inmediata del Consejo Superior Ferroviario, cuyo estatuto provisional será sin demora formado por el ministro de Fomento y aprobado por el Consejo de Ministros.

## CAPITULO PRIMERO

### *Organización del Consejo*

ARTÍCULO 1.º Con arreglo a lo preceptuado en el Real decreto de 15 de marzo de 1922, el Consejo Superior Ferroviario se compondrá de 15 vocales, bajo la presidencia del ministro de Fomento, y la vicepresidencia del vocal elegido por mayoría absoluta de votos, conforme al artículo 2.º de dicha soberana disposición.

El presidente, y en su caso el vicepresidente, convocará las sesiones, dirigirá los debates, ostentará la representación del Consejo y firmará la documentación.

ART. 2.º Los concesionarios de los ferrocarriles en explotación designarán los seis vocales que han de ostentar la delegación conjunta de los mismos de modo que correspondan con equitativa ponderación a la diversidad de intereses de unas y otras Empresas, a la extensión de sus líneas y desigual intensidad del tráfico respectivo.

ART. 3.º Las vacantes que se produzcan en la delegación conjunta de los concesionarios de ferrocarriles serán cubiertas en la forma que, a propuesta del Consejo Superior Ferroviario en pleno, se determine en el Estatuto definitivo, con objeto de no alterar la ponderación que el artículo anterior establece.

ART. 4.º Los seis vocales que representan al Estado en el Consejo serán nombrados con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3.º del Real decreto mencionado, cubriéndose las vacantes que se produzcan por nombramientos acordados en Consejo de Ministros, a propuesta de los miembros subsistentes de la misma delegación, si tal propuesta obtiene la conformidad del Ministerio a quien correspondió la originaria provisión del cargo vacante, sea el de Fomento, sea el de Hacienda.

ART. 5.º Los tres vocales elegidos entre las Corporaciones de carácter mercantil, agrícola e industrial, a fin de que resulten oídas las clases sociales a quienes más perfectamente interesan los transportes ferroviarios, serán nombrados, en caso de vacante, por el Consejo de Ministros a propuesta del de Fomento, debiendo el designado formar parte de alguna de las Corporaciones representadas por el vocal que produzca la vacante.

ART. 6.º El Consejo de Ministros podrá separar los vocales del Consejo Superior designados por el Gobierno y lo acordará a propuesta del ministro de Fomento o del de Hacienda, según haya intervenido el uno o el otro en el nombramiento que se deja sin efecto.

El Consejo Superior propondrá también al ministro respectivo la sustitución del vocal de nombramiento del Gobierno que, sin causa justificada, deje de asistir a tres sesiones consecutivas o a cinco en todo caso.

ART. 7.º Tanto los seis vocales designados por los concesionarios de ferrocarriles como los seis que representan al Estado, podrán actuar aisladamente como delegación, eligiendo de su seno un presidente y señalando el orden para sustituir a éste en la dirección de las deliberaciones y de los demás trabajos respectivos.

La Delegación del Estado deliberará y gestionará por sí sola aquellos asuntos que sean de interés privativo del patrimonio ferroviario nacional, ora se trate de ferrocarriles que pertenezcan en plena propiedad al Estado, ora de los derechos que a éste correspondan o puedan corresponderle, en las redes cuyo disfrute haya sido objeto de concesión.

ART. 8.º El Consejo Superior podrá completar su estructura designando comisiones especiales formadas por una parte de sus vocales que serán elegidos por todos los miembros del Pleno.

Estas Comisiones podrán constituirse para realizar trabajos determinados y temporales, o tener carácter permanente.

Entre estas últimas, habrá una Comisión ejecutiva, subordinada al Pleno del Consejo Superior e investida de las facultades que éste le atribuya de modo expreso. Se compondrá de cinco miembros, y entre ellos del vicepresidente del Consejo Superior, que será su presidente.

De sus cinco miembros, dos pertenecerán a la Delegación de los concesionarios, dos a la del Estado y el restante a la representación de las Corporaciones mercantiles, agrícolas e industriales.

ART. 9.º Los vocales del Consejo Superior percibirán como retribución la cantidad que se señale a propuesta del Consejo por el ministro de Fomento, en concepto de dietas por la asistencia a las sesiones.

Estas dietas, así como los demás gastos que ocasione el servicio y funcionamiento del Consejo, serán contados entre los generales de la explotación de los ferrocarriles; su importe total se distribuirá entre éstos según la proporción que el mismo Consejo Superior establecerá, y tendrán, en tanto no se dicte la ley de Ordenación ferroviaria, la consideración que a los mayores gastos de haberes y jornales de los agentes y obreros ferroviarios conceden las Reales órdenes de 23 de marzo y 29 de abril de 1920.

ART. 10. La plantilla de personal de todas las categorías y clases al servicio del Consejo Superior se reducirá a los límites de la

estricta necesidad y será aprobada por el Consejo de Ministros, en virtud de propuesta de aquel organismo, no pudiéndose ampliar sino en la misma forma y publicando el decreto ampliatorio en la "Gaceta de Madrid".

El mismo Consejo Superior dictará las reglas a que ha de someterse la provisión de los cargos de dichas plantillas, que deberán recaer en funcionarios de los diversos Cuerpos del Estado, según sus especialidades.

## CAPITULO II

### *Obligaciones del Consejo*

ART. 11. El Consejo Superior Ferroviario, como órgano consultivo del Gobierno en materia de ferrocarriles, emitirá los informes que el Gobierno pida.

En el ejercicio de su función consultiva, el Consejo Superior de Ferrocarriles deberá ser oído en todos los asuntos que se refieran al régimen general de los servicios ferroviarios.

En todo caso, después de ser oído, sólo podrá el Gobierno consultar a los Consejos de Obras Públicas y de Estado en pleno.

ART. 12. El Consejo Superior, en la forma establecida en el párrafo segundo del artículo 7.º de este Estatuto, propondrá al Gobierno el sistema de explotación para cada uno de los ferrocarriles pertenecientes en plena propiedad al Estado, expresando si deben ser realizados directamente por la Administración o encomendados a Empresas que, a ser posible, sean ya explotadoras de otras líneas.

Podrá también el Consejo proponer al Gobierno la construcción por el Estado de nuevas líneas y la adquisición de material para los ferrocarriles de plena propiedad del Estado, determinando en cada caso el sistema de la construcción o de la adquisición.

ART. 13.º Corresponde al Consejo proponer al Gobierno los planes de obras de ampliación o mejora y las adquisiciones de material que deban realizarse en los ferrocarriles gravados por concesión del disfrute, determinando los sistemas de construcción o adquisición y los medios económicos que en cada caso se requieran.

ART. 14. Con sujeción a los términos de cada disposición mi-

nisterial relativas a las materias propias de su competencia, el Consejo formulará las normas para su ejecución, vigilando por sí el cumplimiento de los acuerdos del Gobierno.

ART. 15. Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4.º del Real decreto de 15 de marzo de 1922, se entenderá desde luego delegadas en el Consejo Superior las facultades que al Gobierno competen en la actualidad en materia de tarifas, así de viajeros como de mercancías, tanto en los ferrocarriles del Estado como en los concedidos a Empresas para su disfrute, pudiendo dictar las reglas concernientes a la aplicación de las mismas.

ART. 16. Asimismo, por delegación del Gobierno, ejercerá el Consejo Superior las facultades que a aquél corresponden para inspeccionar la gestión económica y financiera de las Empresas concesionarias en sus respectivos ferrocarriles, a cuyo fin podrá reclamar de las mismas la remisión de todos los datos, copia de contratos, balances, cuentas, disposiciones orgánicas, y acuerdos estatutarios que sean precisos.

Para la ejecución de esta facultad, el Consejo Superior, con previa aprobación del Ministerio de Fomento, cuando lo estime necesario y exclusivamente por el tiempo que sea indispensable, podrá constituir una delegación que inspeccione la gestión de una Empresa determinada, Delegación que no se compondrá de más de tres miembros: un ingeniero de Caminos, un funcionario de la Inspección administrativa y un contable, elegidos y separados libremente por el Consejo. Este podrá encomendar a una misma Delegación, simultáneamente, que inspeccione dos o más empresas.

El Consejo, con la aprobación del Ministro de Fomento, señalará la retribución de los delegados, y el importe de la misma se computará como gasto general de la explotación.

Los delegados circularán libremente por las líneas inspeccionadas y podrán examinar y tomar razón de cualquier documento concerniente a la contratación y a la Contabilidad de la Empresa misma, dando cuenta del resultado de su inspección al Consejo Superior. Este acordará lo procedente, debiendo someter al Consejo de Ministros la resolución cuando la Empresa no se conforme con el Acuerdo que hubiera adoptado.

ART. 17. El Consejo Superior ejercerá además las atribuciones que en las leyes se le encomienden, según el régimen definitivo a

que se sometan los ferrocarriles explotados por Empresas concesionarias.

ART. 18. El Consejo Superior formará los presupuestos de gastos e ingresos para su funcionamiento, que deberán ser aprobados por el Consejo de Ministros, a propuesta del de Fomento. Corresponderá al vicepresidente la función ordenadora de los pagos.

### CAPITULO III

#### *Funcionamiento del Consejo Superior*

ART. 19. El ministro de Fomento convocará la primera reunión del Consejo y lo declarará constituido, invitando seguidamente a los vocales para que designen el que haya de desempeñar el cargo de vicepresidente.

ART. 20. La iniciativa de los estudios y propuestas que haya de hacer el Consejo Superior corresponderá al Gobierno, al ministro de Fomento y al mismo Consejo. Sin embargo, cuando la iniciativa sea del Consejo, no se tramitará propuesta alguna que no haya obtenido en su favor una mayoría absoluta de votos o la unanimidad de una de las dos Delegaciones.

ART. 21. Para celebrar sesión será necesaria la presencia de la mitad más uno de los vocales que componen el Consejo y la asistencia de tres miembros de cada una de las dos Delegaciones, sin perjuicio de lo dispuesto respecto a la validez de las votaciones en el artículo siguiente.

ART. 22. Los acuerdos del Consejo se tomarán siempre por mayoría de votos, y para que sean válidos deberán tomar parte en las votaciones, cuando menos, diez vocales. En ningún caso podrán ser secretas las votaciones.

Quando voten unidos en pro o en contra de un acuerdo los vocales de una Delegación, frente a los de otra, de modo que resulte aislada la representación del Estado o la de las empresas concesionarias, será sometido el asunto por el ministro de Fomento al Consejo de Ministros, que resolverá en definitiva.

ART. 23. Los acuerdos del Consejo Superior en las funciones



que ejerza por Delegación del Gobierno, serán ejecutivos, si comunicados a éste no son suspendidos por el Consejo de Ministros en el plazo de un mes.

En todo caso, el ministro de Fomento, por motivos de justicia o de pública conveniencia, podrá suspender cualquiera de las decisiones del Consejo Superior Ferroviario.

El Consejo de Ministros resolverá alzando la suspensión o anulando el acuerdo suspenso, pero no decidirá en el fondo la cuestión, que volverá al Consejo Superior Ferroviario para nuevo estudio.

Si éste reprodujese el acuerdo anulado, el Gobierno podrá resolver en el fondo el asunto, oyendo previamente al Consejo de Obras Públicas y al del Estado en pleno.

ART. 24. El Consejo Superior designará entre el personal que forma parte de su plantilla un secretario general, con objeto de que asista a las sesiones del pleno y de la Comisión ejecutiva, con voz pero sin voto, y dictará, además, las reglas necesarias para su sustitución.

El secretario general, o quien le sustituya, redactará y autorizará las actas de las sesiones a que asista, haciendo constar en ellas las deliberaciones y votaciones correspondientes, actas que deberán ser firmadas, además, por el presidente o vicepresidente en su caso.

ART. 25. El Consejo Superior publicará cada año una Memoria con reseña razonada de su propia gestión y con estadísticas completas de los ferrocarriles y del tráfico ferroviario.

#### *Disposición complementaria*

ART. 26. Dentro de los dos meses siguientes a su constitución, el Consejo Superior propondrá al ministro de Fomento las modificaciones que convenga introducir en este Estatuto para su publicación, como definitivo.

Una vez publicado el Estatuto definitivo, el Consejo Superior acordará su Reglamento de régimen interior, del que dará cuenta al ministro de Fomento.

Aprobado por S. M., de acuerdo con el Consejo de Ministros.  
Madrid, 17 de marzo de 1922.—Argüelles.