

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

PUBLICACION TECNICA DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

DIRECTOR

D. MANUEL MALUQUER Y SALVADOR

COLABORADORES

LOS INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

SE PUBLICA LOS JUEVES

Dirección y Administración: Plaza de Oriente, 6, primero derecha.

LA GRAN RED DE FERROCARRILES AFRICANOS

Necesidad de completar la nuestra con líneas directas.

Conferencia dada en el Instituto de Ingenieros Civiles

POR

D. ENRIQUE MORALES

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

(CONCLUSIÓN) (1)

Necesidad y trazado del directo del Estrecho á Francia. — Dada esa universal tendencia creemos excusado asegurar que el tráfico de Europa á África se habrá de establecer precisamente por el Estrecho, y, por tanto, á través de España; que para ello será necesario construir un ferrocarril directo porque el tráfico no se avendrá á que se le dé paso de otro modo; y, por fin, que eso será en breve relativamente, puesto que en plazo que no exceda de cuarenta á cincuenta años habrá llegado á plena actividad la explotación de África, antes de lo cual deberemos estar preparados para no ser un obstáculo, sino, antes al contrario, sacar de ello el mayor provecho.

Y huelga decir que ese ferrocarril ha de ser una línea directa verdadera. Ni servirá que nosotros intentemos formarla con retazos de otras ó la desviemos para servir intereses determinados diferentes de él de la *más directa y rápida* comunicación entre Europa y Africa.

Si esto intentáramos, vendrían otros, que se llamarían una Empresa ó una potencia, y construirían la verdadera línea directa. ¿Qué habríamos conseguido entonces? Perder nuestro tiempo y dinero y quedar en el ridículo de ineptos ó de imprevisores.

Sepamos, por tanto, cerrar los oídos al clamoreo que con motivo del directo se levanta y construyamos una línea tal que no admita competencia. Porque si la admitiera se haría.

A este propósito no puedo menos de exponer aquí mi opinión de que el anteproyecto aprobado para la línea Madrid-frontera no debe servir de base para el trazado definitivo.

He tenido la curiosidad de hacer una apreciación del valor económico del perfil, y he deducido lo siguiente:

Desde Madrid (703 metros) á la divisoria pirenaica (690) hay 13 metros de desnivel; pero con la línea, contando únicamente

las ordenadas de vagnadas y divisorias principales, un tren de viaje redondo salvaría 3.201 metros de desnivel, ó sea 3.175 metros de exceso sobre el perfil ideal; es decir, por imperfección inevitable del perfil.

Supuesto un tren de 280 toneladas de peso total remolcado por locomotora de 80 toneladas con carga útil de $0,6 \times 200 = 120$ toneladas, lo que da $\frac{280}{120} = 2,333$ toneladas de peso de tren por tonelada de carga; tendremos que por la sola acción de la gravedad, omitida resistencia de vía, serán precisos 372 kilómetros que á 0,04 pesetas kilómetro por hora importan 14,88 pesetas en total y por tonelada y kilómetros $\frac{14,88}{440} = 0,031$ pesetas.

En viajeros el tren de 280 toneladas podría transportar, 200 viajeros, con peso muerto de $\frac{280}{200} = 1,40$ toneladas por viajero.

Y correspondería un encarecimiento de 0,02 pesetas por viajero y kilómetro.

Son estos sobrepuestos tan grandes que aunque no se puedan hacer desaparecer en absoluto puesto que no cabe ejecutar el perfil ideal, basta su valor para justificar un estudio muy minucioso de trazado y perfil.

La razón de que así sucediera al hacer el anteproyecto es muy sencilla. El fenómeno no se repetirá al hacer el proyecto. Entonces faltó unidad. Imaginémosnos media docena de hombres muy forzados puestos á levantar una mesilla por mediación de otras tantas cuerdas y poleas. Si el trabajo no se hace á la voz la mesilla volcará su contenido, aunque á cada individuo le sobrara empuje para por sí solo levantarla. Ahora lo hará una sola entidad. Y lo hará bien, estoy seguro. Entre otras cosas, aparte la fundamental acabada de exponer, porque, según me consta, hay decisión de no oír más que al terreno y este no grita, no aturde: se impone, ayuda, y no ofrece más que una solución.

A ella hay que ir.

Aunque tengo mi opinión sobre cuál ha de ser el trazado á grandes rasgos no la expongo aquí porque ni lo creo del caso ni me parece bien contribuir al *clamoreo*.

Otra cuestión es la referente al ancho á dar á la vía. ¿Ha de ser el español ó el europeo?

Expuesto lo que digo al tratar de la tendencia á dar continuidad á las líneas, tanto á las terrestres como á las marítimas parece lo procedente dar á ésta el ancho europeo, puesto que de ese ancho son las líneas que el nuevo ferrocarril enlaza, tanto las francesas como las de África. Si á razones de alta política que pueda haber se agregara la promesa formal de Francia de establecer á través de

(1) Véase el número anterior.

España, sin intento de competencia, el tráfico desde aquel país al Norte de África, acaso fueran tales los beneficios asegurados que quedarán justificados y compensados los gastos de la transformación de nuestro ancho de vía.

De todo lo expuesto se deduce:

1.º Por la rapidez del desarrollo que ha tomado la colonización industrial y comercial de África y ser ambos obra de las naciones europeas, se ha de establecer una comunicación que sirva especialmente ese intercambio europeo-africano.

2.º Dada la tendencia á disminuir todo lo posible las distancias y sobre todo las horas de navegación y lo inadecuadas que para ese fin son nuestros actuales ferrocarriles de interés general (1) esa comunicación se hará inevitablemente por una nueva línea directa al estrecho de Gibraltar.

3.º La línea habrá de ser recorrida por trenes intercontinentales á gran velocidad.

En comprobación de que la línea directa de Madrid á Francia por los Alduides, cuya longitud probable, pasando por Pamplona, será de unos 440 kilómetros es la más conveniente, he aquí las distancias de Madrid á París por ella y por los ferrocarriles actuales y los transpirenaicos en construcción:

	Kilómetros.
Por nuestro ferrocarril de los Alduides...	1.289
Por el ferrocarril de Canfranc	1.434
Por Irún.....	1.460
Por el ferrocarril de Noguera-Pallaresa...	1.538
Por Barcelona y Port-Bou.....	1.787

La más corta de las actuales que comparemos es la de Irún; pues bien, veáse las distancias y tiempos que hoy se invierten por esa línea con los trenes más rápidos y los que resultarían por la nueva línea de los Alduides hasta Madrid, y suponiendo construido el acortamiento Puertollano-Córdoba, aun con la velocidad comercial no más que de 60 kilómetros:

	Actualmente por Irún y Yadoloso.		Por el directo y el acortamiento.		OBSERVACIONES
	Kilómetros.	Horas de viaje.	Kilómetros.	Horas de viaje.	
Frontera-Madrid.	635	14,16 (1)	440	7	(1) Resultan 44,5 kilómetros por hora. (2) Resultan 42,5 kilómetros por hora. (3) Supuestos 60 kilómetros por hora.
Parada en Madrid.	»	21,22	»	0,15	
Madrid-Algeciras	743	17,40 (2)	658	10,58 (3)	
TOTALES.....	1.378	53,18	1.058	17,51	

Reducciones....	En kilómetros.....	312
	En horas.....	35,27

Aun admitiendo en Madrid la misma parada que suponemos en el directo para paso de una estación á otra, resulta el viaje por las líneas actuales con treinta y dos horas veinticinco minutos de duración, ó sea catorce horas treinta y cinco minutos más que la que se tendría por las nuevas líneas. A 80 kilómetros por hora en las nuevas líneas, se podría hacer el recorrido en trece horas treinta minutos.

Es innegable que el ferrocarril directo ha de construirse necesariamente y que ha de serlo con la mira de servir de paso á trenes rápidos y directos, porque sería insostenible para el comercio

(1) Como queda demostrado oficialmente con la ley de Ferrocarriles complementarios de 25 de Diciembre de 1918 con la que aun no se resuelven necesidades tan apremiantes como el acortamiento Puertollano-Córdoba.

mundial, y sumamente lesivo para España, que el paso por nuestro territorio constituyera la única rémora, hoy que, como antes, creemos haber probado, los transportes tienden á disminuir las distancias por mar. Y más en este caso especial de África cuyas costas se distinguen por la carencia de puertos de abrigo, tanto que se puede asegurar que Casablanca, Rabat, Larache y demás del NO. no serán nunca amplios y seguros por lo mucho que el mar castiga en aquellas costas.

El puerto de Tánger no será nunca tampoco el de África porque los viajeros (y una gran parte del tráfico los seguirá) no querrán sufrir los inconvenientes de cinco ó seis horas de mal viaje, como con frecuencia ocurre, pudiendo hacer la travesía de Algeciras á Ceuta en media hora en un buen barco que marche á 18 ó 20 millas por hora. La mínima distancia sería de Punta de Tarifa á Punta Ciris, pero esta última es una costa acantilada y rocosa que no permite ni hacer puerto ni vía de acceso.

Es axiomático que las rutas comerciales siguen siempre las líneas más seguras, de modo que el tránsito de Europa á África se hará seguramente á través del Estrecho que por ser la más corta es, además, de la más cómoda y breve, la ruta más fácilmente defendible.

El comercio de Europa con África, y acaso con América, en gran parte será, pues, á través del Estrecho de Gibraltar. Y el desarrollo rapidísimo de ese comercio hará del Estrecho un paso tan ó más frecuentado que el paso de Calais, al que aventaja como medio de transbordo entre redes ferroviarias, en que su anchura es de 15 kilómetros en vez de los 36 que tiene el de Calais, si bien, en cambio, la profundidad que en éste puede ser menor de 100 metros para atravesarlo inferiormente, en el Estrecho de Gibraltar pasa de 300.

Líneas terrestres transcontinentales directas.—Y para que encontremos un argumento más que nos demuestre hasta qué punto más sería imposible prescindir de construir líneas directas, pasemos revista ligera á las principales líneas hasta la fecha construidas con tal carácter.

Las principales líneas directas construidas hasta el día son: el ferrocarril transiberiano, con sus ramales de Karbin á Port-Arthur y Pekín, y en el que se ha doblado la vía; el transcontinental del Canadá, desde Quebec y Halifax á Vancouver; el de Nueva York á San Francisco; el transandino desde Buenos Aires á Valparaíso; y, por fin, aunque en construcción, es digno de especial mención el africano de Alejandría al Cabo de Buena Esperanza. Forma parte de un amplio programa de la Comisión de los ferrocarriles de Rusia, una línea de Tiflis á Vladicáucaso, á través del Cáucaso de 190 kilómetros (con un túnel de 23 kilómetros valorado alzadamente en 108 millones) destinada á acortar las comunicaciones entre Europa y Oriente. Y, finalmente, conocido de todos es el intento de Alemania de constituir una línea directa al extremo Oriente con los ferrocarriles que construya en Asia occidental, compitiendo á la vez con las que á igual fin construya y proyectaba Rusia al estallar la guerra.

Al quedar España más centrada en el mundo habremos de construir líneas directas transcontinentales. —Inútil es insistir en demostrar que la explotación de África cambia por completo nuestro papel y hasta nuestra situación en el mundo. Es un sencillo caso de centros de gravedad. El escaso, casi nulo, valor económico de África hasta ahora daba por resultado que el centro del mundo últimamente era el Atlántico, como antes lo fué el centro de Europa, centro que por la falta de valor de Rusia se inclinó al Sur, hacia Francia y Bélgica y Sur de Inglaterra (véase si no la importancia de los puertos de Ameresh, Hamburgo y Liverpool).

En adelante África irá pesando cada vez más. Véase un planis-

ferio y se verá que el centro del mundo andará muy próximo á España.

España servirá de centro de comunicaciones, y, por tanto, tendrá que darles paso rápido en todas las principales direcciones: ó seo del Mediterráneo al Atlántico (Valencia á Vigo (1)); del Mediterráneo al Cantábrico (Tarragona ó Tortosa á Bilbao ó Pasajes y mejor á Santander por la línea del Ebro); de Europa á Africa (directo de Francia al Estrecho); de la frontera á Vigo por las incomparables condiciones naturales de este puerto que además es el más próximo á la América del Norte.

Éstas, cuando menos, serán las líneas directas que para atender al tráfico mundial tendremos que construir.

Además de ellas necesitaremos construir las de distancias mínimas de Madrid al Mediterráneo (directo á Valencia); de Madrid al Cantábrico (directo á Santander); ferrocarril directo á Galicia (conseguido con la línea Zamora á Orense).

Las vías comerciales y en especial las directas, que podrían llamarse de atracción, han motivado la guerra europea.—Opinan los geógrafos que el medio geográfico es factor de tan poderosa influencia en el social, que han llegado á sentar este principio: «Dadme todas las condiciones geográficas de un país y os diré su historia».

Qué duda cabe de que la falta de salida de Alemania al Mediterráneo, lo precario de la que á Austria puede proporcionar el Adriático, mar cerrado con su puerta (canal de Otranto), dominada por Italia, la carencia de costas en Servia, la especial situación de Constantinopla, la posesión del Canal de Suez y el ferrocarril de Bagdad (estas dos cosas muy enlazadas), han sido causas importantísimas, esenciales y suficientes para motivar la guerra que aun no ha terminado. Se explica de otro modo que Inglaterra haya dado preferencia á la conquista de Palestina y Mesopotamia sobre la lucha en Francia misma. ¿Por qué? Palestina cortaba el paso de Turquía á la península de Sinaí y zona del Canal de Suez; y la posesión de Mesopotamia representa el acabar de una vez con el peligro del ferrocarril de Bagdad.

Lo que gráficamente se llamaba «El avispero de los Balkanes», del que se predijo que sería causa de una guerra europea, y lo ha sido de la actual, no reconocido otra causa, y sigue subsistiendo, que la falta de salidas al mar libre; de ahí, entre otras cosas, la independencia de Albania, patrocinada por Austria.

Es de los más debatidos, aunque no siempre lo haya sido si no por gestiones secretas de las cancillerías, el asunto del ferrocarril de Bagdad.

Por procedimientos lentos y de la acostumbrada habilidad, el Canal de Suez pasó casi insensiblemente á poder de Inglaterra, nación que á la vez iba ahondando sus raíces en lo que llamaba su protectorado sobre Egipto.

A esos trabajos correspondió Alemania con su proyecto del ferrocarril de Bagdad, buscando así un medio de tener vía expedita hacia Oriente, que no estuviera sujeta á la vigilancia, dominio y posible obstrucción de Inglaterra, á la vez que era una amenaza á la India, colonia preferida é indispensable para el apoyo de aquel gran país colonizador.

A principios de 1911 explotaban ya los alemanes la parte de este ferrocarril, comprendida entre Konia y Burgurlu y la línea de Escutari á Angora, y se proponían llegar á Bagdad en cinco años. Ingleses y franceses proyectaban y construían á la vez ferrocarriles en las mismas regiones, con tendencia, sobre todo los ingleses, á competir y anular el ferrocarril alemán de Bagdad, como trataban, por ejemplo, de hacer con la línea de Homs (en Siria) á Bagdad.

(1) Vigo es uno de los mejores puertos del mundo por sus naturales condiciones de arribada, abrigo, calado y capacidad.

Hasta los yanquis intervinieron ya el año 1911 en Turquía ofreciendo construir una red ferroviaria con centro en Sivas á cambio de ciertas concesiones mineras.

Formalizóse en el citado año de 1911 un convenio germano turco que resolvía algunas dificultades de carácter político y económico á la vez que se concedía á Alemania el puerto de Alejandreta; pero renunciando la Compañía alemana á la concesión, que tenía, de Bagdad-Bassora.

Excusado es decir que esta cláusula fué debida á gestiones inglesas. Pero fué contrarrestado en parte este golpe por la condición impuesta á Turquía de que ella fuera la que construyese Bagdad-Bassora, y que de no ser así Alemania habría de tener en dicha línea parte igual á la de cualquier otra potencia.

Sigamos el camino de Occidente á Oriente y pasemos de Asia Menor á Persia. Era allí la porfía por el predominio entre Inglaterra y Rusia. Poco antes de la guerra Alemania se presentó como un tercer rival interviniendo en la política interior del país.

La situación respectiva de Inglaterra y Rusia en Persia se regularizó por el convenio de 31 de Agosto de 1907, según el cual se dividió Persia (conservando su integridad é independencia) en tres zonas: una de influencia rusa al Norte, en la región del Caspio, sin acceso al mar; la de influencia inglesa que comprendía otra faja todo á lo largo de la frontera Este hasta Bender-Abbas en el estrecho de Ormuz, y el resto, zona neutra.

Vemos aquí también á Inglaterra laborando cuatro años antes en el mismo sentido que lo hizo después con los alemanes: cortando á Rusia el acceso al mar, tomando posiciones en el estrecho que cierra la entrada del golfo pérsico, y á la vez cubriendo toda la frontera oriental por donde á través del Afganistán y el Beluchistán podía Rusia tener acceso directo á la India.

A raíz del convenio acabado de citar adquirieron mayores vuelos el desorden y la anarquía en Persia, hasta el punto de que Rusia ocupó militarmente parte de su zona, é Inglaterra presentaba constantemente reclamaciones.

Los periódicos ingleses decían por aquella época: «No es posible tolerar ya más que en la vecindad de nuestro Imperio de la India, en un gran país donde nuestro comercio reina como amo y señor, se arruine ese comercio por culpa del bandolerismo y la rapiña y se robe á los súbditos ingleses. Si el Gobierno persa es impotente para restaurar el orden, nosotros nos encargaremos de la policía en las vías comerciales».

Y, en efecto, en 1910 hicieron los ingleses un desembarco en Lingah. Ante este peligro el Gobierno persa puso los medios para dar intervención á una tercera potencia; Alemania, que empezó ofreciendo capitales para impulsar el desarrollo económico del país, á cambio de garantías y concesiones determinadas.

Esto fué un motivo más para la inteligencia turco-alemana; pensando, sin duda, en enlazar las líneas que en Persia pudieran construirse con el ferrocarril de Bagdad.

Se ve claramente con esto que uno de los medios, acaso el preferente, que emplean las naciones para ingerirse en la vida económica y política de países que consideran inferiores es el establecimiento y explotación de los ferrocarriles, oponiéndose á la vez á gestiones análogas de los contrincantes.

Clara se manifiesta también la pugna establecida en ese sentido en épocas recientes entre Alemania é Inglaterra.

Otra causa, pudiéramos llamarla estímulo, que mueve á las naciones orientando su política internacional, es la salida al mar libre. Ahondando en esto veríamos que no otra ha sido la causa primordial de la cuestión balkánica.

No profundizaré en esto, que no constituye el objeto de mi conferencia, pero sí he de llamar la atención sobre los hechos siguientes:

Austria ocupó Bosnia y Herzegovina para dar mayor solidez á su posición costera de Dalmacia, separando á la vez á Servia del mar.

A raíz de la contienda balkánica de 1912, y ante la imposibilidad de conseguir su ruptura sus propósitos de dominar el canal de Otranto, adoptan Italia y Austria el acuerdo de reconocer la independencia de Albania, en cuyo territorio está Valona que, con Otranto y Brindisi, cierran el Adriático.

Declarada la intervención de Italia en la contienda, fijaos, uno de sus primeros pasos es ocupar Valona.

Y en las negociaciones de la paz está á punto de romper con sus aliados por la costa dálmata y de Albania.

Si es Inglaterra, hagamos memoria de que después de ocupar con sus primeras fuerzas la costa francesa del Canal de la Mancha, manteniéndose allí á la defensiva, y antes de impulsar la guerra en territorio francés, dedicó sus más urgentes y solícitos cuidados á la incautación de Egipto, á su extensión por Palestina y Siria y á la invasión de Mesopotamia.

Le interesa Egipto porque con este territorio, el Sudán, y sus posesiones del Africa oriental y austral tendrá la propiedad, además de extensos territorios, de una línea que atraviese Africa de Norte á Sur. Se apresuró á ocupar Palestina porque con ella y Egipto asegura la defensa y retención del Canal de Suez. Invadió Mesopotamia porque de este modo conseguía de una vez lo que diplomáticamente fué su labor de varios años: impedir la salida al golfo Pérsico del ferrocarril de Bagdad, que una vez construído podría abrir una nueva vía comercial á Oriente, con perjuicio de la ruta de Suez por ellos dominada.

Solamente después de conseguidos estos tres primordiales objetivos ha sido cuando Inglaterra ha dedicado todo el resto de sus energías á la lucha en el continente europeo.

Si paramos nuestra atención en otra posición discutida por unos y otros beligerantes (Salónica) veremos también que su valor lo tiene, y grande, por cuanto á ruta comercial se refiere.

En una conferencia pronunciada en el Ateneo de Madrid sobre «Geografía social» decía D. José Gutiérrez Sobral (léase desde página 11 (A) á (B) de esa conferencia).

Consideremos, en fin, que, como es lógico, á la vez que las guerras, las rutas comerciales determinan también las alianzas. Como el camino á Oriente fué uno de los principales orígenes de la gran configuración interesaba á Austria y á Alemania el tener aquél por tierra y la llave de él estaba en Constantinopla, Turquía tenía que ser, y lo fué, aliada de los Imperios centrales. De no haberlo sido, la guerra habría resultado estéril é imposible para éstos; como imposible fué continuarla desde el instante en que Bulgaria hizo la paz.

Pues, si todo esto es cierto, si quedamos inevitablemente dentro de la zona que ha de atravesar una vía mundial ¿cabe pensar que nos sustraigamos á la obligación de darle paso ni ocurra imaginando que el tráfico mundial ha de acomodarse á otra solución que no sea la más conveniente para él?

Pleguémonos á las circunstancias y seamos actores y no espectadores; que en esto no es admisible lo último decorosamente: seríamos un país ocupado. Tal cosa no hemos de consentirla si queremos seguir siendo nación independiente.

Y no es que sea esa misión de conveniencia para nosotros, es que estamos obligados á recabar su cumplimiento; que no en balde hemos sido la nación europea que de más antiguo ha mantenido relaciones con el Norte de Africa: las relaciones primeras que Francia tuvo con Marruecos empezaron con el tratado celebrado en 1631 cuando ya España dominaba en todo el Norte de Africa y parte del NO. Y, aparte, este procedimiento de conquista, en el de penetración pacífica y amistosa comenzó para no

interrumpirse ya, pues aun perdura nuestra intervención en Marruecos en los primeros tiempos del reinado de Fernando el Santo (1217), que envió al Africa un cuerpo de 12,000 hombres en auxilio de Almamún, Emperador de los almohades, para reponerlo en su trono. Agradecido Almamún á tal ayuda permitió á los españoles fundar iglesias en Marruecos y admitió en su territorio á las misiones franciscanas, que tan fructífera labor nacional iniciaron y siguen aún realizando. En 1220 se instituyó el Obispado de Marruecos y tanto el primer Obispo como sus sucesores fueron apreciados y respetados por los Sultanes, á los que servían de intérpretes y en muchas ocasiones de consejeros.

Antes de esto, la invasión árabe (711), y más atrás todavía la cartaginesa (516 antes de Jesucristo) establecieron contacto y relaciones entre España y Africa.

Y si nos remontamos á la época prehistórica nos encontramos con que antes que el estrecho de Gibraltar existiese estuvo España unida con Marruecos hasta que un levantamiento orogénico cerró el estrecho que por debajo de Marruecos unía el Atlántico con el Mediterráneo á la vez que se producía la falla por donde desde entonces habian de comunicarse ambos mares.

Quiero con esto decir y probar que hay razones mucho más poderosas que una intriga diplomática ó conveniencias militares ó comerciales para que nosotros consideremos el suelo del Norte de Africa como una prolongación del nuestro y unamos los esfuerzos de todo el país para que á todo trance, ahora que es llegada la mejor ocasión de ello, cumplamos nuestra misión sin desertar de la tierra que regó nuestra sangre y fué nuestro solar.

Lástima es que no podamos construir en terrenos nuestros la línea que al otro lado del estrecho ha de unir dicha costa en Africa con el puerto de Dakar en la occidental, desde el cual es opinión unánime que se establecerá la ruta de navegación directa entre Africa y América.

Ya que no toda, al menos parte ha de quedar establecida esa línea en nuestro protectorado.

Construídos ya el ferrocarril de Figueu, el de San Luis á Dakar y en construcción el de Fez no quedará hacer sino un ferrocarril de Tánger á San Luis por la costa y un ramal desde Mequinez á Figueu para conducir al Estrecho el tráfico del transahariano de Figueu.

Debemos construir nuestros ferrocarriles con fondos nacionales, especiales y por empréstito.—Muy á la ligera he de tratar aquí esta cuestión, que ha sido muy debatida en la Asamblea ferroviaria de Enero de 1918; en la cual se vino por todos en la indiscutible conveniencia de que los ferrocarriles se nacionalicen, haciendo que el capital propietario de las líneas sea español, así como los ciudadanos encargados de los servicios técnicos y administrativos; que pasen á ser propiedad del Estado (lo que con una impropiedad tan notoria como general se llamó en dicha Asamblea *estatificación*), «realizando para ello en momento oportuno las operaciones financieras necesarias», es decir, que se propuso recurrir al crédito para las incautaciones; sistema económico que es, sin duda, el aplicable para las construcciones, puesto que los beneficios de unas y otras alcanzarán tanto ó más á las generaciones posteriores que á la actual al realizarse.

Y si esto concierne á los ferrocarriles en general, es claro que más interesará aplicar esos principios á las líneas que, por ser directas, alguna de ellas puede considerarse afectada de un carácter de servidumbre de paso que, por debilidad nuestra, podría autorizar ó ser base para pretextos de intervención, que deberemos poner especial cuidado en evitar, teniendo la completa, absoluta posesión desde el primer momento.

Recuerdo á este propósito lo que el eminente estadista don Antonio Maura decía en 10 de Junio de 1917 en la sesión de