

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.

EL PLAN GENERAL DEL PROBLEMA FERROVIARIO

(CONCLUSIÓN)

El pleito actual de las Compañías es sólo parte del problema. Debe fallarse al mismo tiempo que se resuelva la totalidad del mismo problema.

De nada serviría limitarse a dar a las Compañías medios para que continuaran viviendo, si al mismo tiempo no quedaren resueltas definitivamente en cualquier sentido las cuestiones de clase de tracción y de ancho de vía, lo mismo en las redes antiguas que para las nuevas; si no se aprovechara la ocasión para hacer desaparecer las anomalías que resultarán de la diversidad de fechas para las reversiones, y para que se pueda saber cuáles son legalmente dichas fechas; y si al mismo tiempo no se definieran de un modo claro y categórico los derechos de las Compañías y los del Estado, al llegar las reversiones o al efectuarse el rescate anticipado de las líneas, y, por último, para la construcción y explotación de la nueva red habrían de tenerse en cuenta las enseñanzas de la experiencia, pues sería completamente errado continuar haciendo nuevas concesiones, a conciencia de que se otorgaban deficientemente. En nuestra modesta opinión, por tanto, lo esencial y fundamental sería que se llegue a una resolución completa de conjunto; dentro del mismo las cuestiones de tarifas, de anticipos reintegrables, de remuneración a las acciones y alguna otra, quedarían de mero detalle, sin que los coeficientes y normas que para ello se adoptasen puedan en su mayor o menor cuantía, dentro de sus límites posibles y naturales, influir sobre la marcha general de nuestra economía. Nosotros, pues, no hacemos cuestión previa de estos mismos detalles: las tarifas habrían siempre de ser tales que permitan cubrir los gastos corrientes de explotación y las cargas financieras de las Compañías; y los accionistas y obligacionistas, lo mismo los de las grandes Compañías que los de las más insignificantes, deberán ser remunerados según normas que se estudien, aquilaten y decreten. Si tuviéramos que llegar a un acuerdo con las Compañías sobre cuestiones legales y financieras tan múltiples y variadas, y hasta de diverso aspecto para cada una, que pactar con ellas lo relativo a mejoras y ampliaciones; prever los medios de adaptar las líneas, en sus casos, a nuevos sistemas de tracción o de ancho de vía distinto; fijar nuevas tarifas, nuevas relaciones entre la Compañía y público, todo ello resultaría tan complicadísimo y difícil que cae-

mos siempre en lo mismo: en la estatificación, supremo recurso, y sin que tal palabra pueda envolver nada que se parezca a despojo y atropello, sino todo lo contrario; conciliación y armonía, respecto entre todos los intereses particulares y nacionales. Unos y otros no tendrán más que un terreno único y posible dentro del que han de contender: el de la equidad y el de la moral, toda vez que el legal, representado por los pliegos de condiciones, es de por sí inhábil e insuficiente, y mucho más aún desde que las Compañías han planteado, o se han visto obligadas a plantear, los conflictos actuales. Así, pues, accionistas, obligacionistas, Estado, empleados, obreros y público, tendrán el derecho de hacerse oír y ser atendidos equitativamente; pero nadie podrá invocar textos legales categóricos en su favor, textos que aun cuando hubieren estado clara y precisamente redactados, están actualmente en completo desuso. Y aunque en un artículo anterior dimos un ejemplo sobre valoración de acciones y obligaciones ferroviarias, claro está que, como allí mismo dijimos, sólo lo dábamos como tema de discusión. Lo que sí conviene que se entienda es que este pleito de las Compañías deberá resolverse y con el mismo interés que se adopte para todas las de uso público, ricas o pobres, pues todas han prestado y prestan el mismo servicio, y cuando precisamente se dan casos de líneas de vida difícil que reportan a la comarca grandes beneficios. Y esta consideración de generalidad del mismo pleito nos lleva también a la estatificación obligada: el Estado, después de un arreglo de esta clase, deberá prohibirse a sí mismo hacer nuevas concesiones de líneas de sus planos que puedan perjudicarles.

Las redes secundarias estratégicas y complementarias no pueden construirse dentro de la legislación vigente.

Hemos visto cómo ha llegado a paralizarse en España la construcción de ferrocarriles; el hecho dimana de que la ley vigente --1908-1912-- es un completo tejido de faltas de buen sentido. Debiendo reputarse necesarios los ferrocarriles incluidos en los planes oficiales, no tiene explicación que el Estado deje a la espontaneidad de los particulares el cuidado de hacer los proyectos como y cuando quieran.

Sucede así que cuando a un particular, con vocación de víctima patriótica, se le ocurre hacer un proyecto de estas clases de ferrocarriles, además de gastar su fortuna, ha de sostener un diálogo interminable con la Administración hasta ver aprobado el proyecto, generalmente con serie inacabable de prescripciones, que nosotros admitimos, a mayor abundancia, que estén justificadas.

Al aprobar el proyecto la Administración fija lo que se llama la «fórmula de explotación», que ha de servir para calcular los ingresos netos de la línea en función de varios coeficientes y variables.

La ley establece al mismo tiempo que de las pérdidas en la explotación no responda la garantía del Estado de un tanto por 100 de interés máximo y, por consiguiente, el Estado tampoco responde de los aumentos de coste sobre el presupuesto aprobado ni de aquellos otros de primer establecimiento posteriores a la apertura en explotación.

Aprobados proyectos y fórmula, se presenta a las bancas emisoras del capital un verdadero rompecabezas: la llamada garantía de interés es una completa fantasía; ¿de dónde han de salir los aumentos de presupuestos siempre probables, ni las pérdidas de explotación, si las hubiere, ni los errores que contenga la fórmula? De ninguna parte, y las emisiones quedan sin intentar siquiera.

Así se pasa la vida y así llegará sin duda alguna la muerte de toda nuestra Economía.

Y volvemos a lo mismo: el Estado forzosamente tiene que creer necesarios tales ferrocarriles cuando los ha incluido en sus planes, y entonces, ¿a qué viene buscar Cirineos que le ayuden con sus trabajos, altruismo y sacrificios? Así resulta que el gremio de concesionarios se ha agotado por completo y queden permanentemente desiertas cuantas subastas viene anunciando el Gobierno para conceder nuevas líneas. El Estado deberá, pues, organizarse adecuadamente y dejarse de combinaciones que ya no logran deslumbrar incautos.

Pero nada de esto hace mella al Gobierno, que sigue como si tal cosa aferrado a su viejo e inútil sistema, que no tiene otra ventaja que estorbar todo progreso económico.

La incautación a las redes generales, y la construcción de las complementarias han de hacerse necesariamente con auxilio de organizaciones y recursos especiales.

Hemos visto las deficiencias forzosas de nuestra administración burocrática, y la esterilidad que resulta también forzosamente de su obligada centralización, males agravados en nuestro país por un funcionamiento legislativo, limitado e intermitente, y por una informalidad gubernamental, sin enmienda posible; así, pues, creer que sobre la base de esta Administración pueda edificarse o construirse nada bien y rápidamente hecho, sería una verdadera utopía.

El poder político personificado en el ministro no puede delegarse constitucionalmente en funcionarios o Centros administrativos, cualquiera que sea su categoría, salvo en subsecretarios o directores generales en íntimo contacto con aquél, y mediante ciertas modalidades y restricciones. Las constantes exigencias públicas no pueden ser atendidas debidamente por ministros y directores, a los que materialmente falta el tiempo, aun para el simple despacho ordinario de los asuntos corrientes: créditos, que han de renovarse anualmente, impiden toda labor metódica y ordenada.

Y, como, por otra parte, resulta más que difícil imposible poder apreciar desde Madrid las necesidades de cada localidad, provincia o región, se comprenderá que hayamos llegado a tener una Administración que sufre de estancamiento, de congestión, de inhabilidad, sin que haya medios de evitarlo dentro del régimen establecido.

Como antes hemos señalado, no queda, a nuestro juicio, otro remedio que llamar a coadyuvar con la Administración personal y entidades procedentes de las fuerzas vivas económicas del país: productores, industriales, comerciantes, profesionales, empleados, obreros, constituyéndose con tales concursos Consejos o Institutos centrales y regionales, en que el Estado estaría, además,

ampliamente representado, y en los que el ministro pudiera delegar atribuciones amplias, sobre todo en lo referente a la recaudación y custodia de los fondos especiales que se dediquen y obtengan para el servicio ferroviario.

Un Consejo o Instituto central para ocuparse de las redes generales y de las normas principales de todo el servicio; otros Consejos exclusivamente regionales formarían los planes de nuevas líneas, determinando su orden de preferencia y asignándoseles recursos especiales además de las subvenciones anuales del Tesoro público. Uno y otros se encargarían también de explotar, bien directamente, bien de otra manera cualquiera. El ministro conservaría siempre la suprema autoridad política que le corresponde constitucionalmente.

Por razones étnicas, geográficas e históricas el territorio nacional se presenta dividido en regiones perfectamente distintas y definidas, observándose que cada región tiene intereses, deseos y anhelos que les son privativos e igualmente sentidos por las provincias que comprende. Se nota unidad en sus producciones, industrias y comercio, en su banca, medios de transporte, etc. En corroboración de tales asertos bastará fijarse en las provincias catalanas, en las Vascongadas y Navarra, en las gallegas, castellanas, y así sucesivamente, de suerte que de modo natural podrían constituirse otras tantas regiones o unidades económicas que se encargasen de la gestión directa de las obras públicas bajo el control superior del Estado.

Estas unidades o mancomunidades puramente económicas deberían estar completamente independientes de toda tendencia o ingerencia políticas; los elementos de esta clase, así como los funcionarios públicos, no podrían ser vocales de sus Consejos directivos, que habrían de gozar de la mayor autonomía, compatible con la suprema autoridad y vigilancia del Estado. Nadie como estas organizaciones para definir los planes de obras en todos sus aspectos, y en la práctica nada como ellas para que se pueda seguir claramente la trayectoria completa entre la recaudación de los fondos y su inversión. Nadie como los elementos que han de integrarlas para dirigir, fiscalizar y administrar los servicios. Estas organizaciones permitirán el establecimiento y percepción de impuestos especiales, como el de plus valía; la centralización de los ingresos producidos por las mismas obras, la percepción de las subvenciones del Tesoro y la emisión de los empréstitos necesarios, más fáciles de colocar en la propia región para fines que interesan directamente a la misma, que las emisiones de deuda pública. Vendría después, naturalmente, la emulación entre las regiones y entre sus respectivos organismos y funcionarios. Estos podrían ser remunerados proporcionalmente a sus servicios efectivos, realizándose así una especie de taylorización de los trabajos técnicos y administrativos, borrando de este modo las arcaicas y perjudiciales jerarquías establecidas en 1849. Por otra parte, estas organizaciones económicas no tendrán los inconvenientes de chocar con preceptos constitucionales u orgánicos, ni entremezclarse para nada con las haciendas locales. No serán, por tanto, susceptibles de provocar ningún conflicto de caracteres político o administrativo provincial o municipal. No quiere esto decir que donde ya haya mancomunidad o asociaciones provinciales, aptas y entrenadas, puedan o deban ser excluidas de estos trabajos de reconstitución económica.

Descripción y datos de la red francesa.

Procuraremos dar una idea sumaria de la situación y condiciones de la red francesa, que por su más y antiguo adelanto nos pudiera servir de alguna enseñanza. No tenemos datos posteriores a 1913, últimos que hemos visto publicados; el 31 de diciembre de dicho año se tenía (longitudes explotadas):

FERROCARRILES
DE INTERÉS GENERAL

	Explotados. Kilómetros.	Concedidos. Kilómetros.
Grandes Compañías.....	30.450	32.400
Compañías secundarias.....	1.400	1.650
Estado.....	8.950	9.300
Sumas.....	40.800	43.350
Ferrocarriles de interés local y tranvías, con servicio de pequeña velocidad.....	18.000	22.700
Sin servicio de pequeña velo- cidad.....	2.900	2.950
TOTAL GENERAL.....	61.700	69.000

o sea cuatro veces la longitud total española en explotación.

Gastos de establecimiento hasta 31 de diciembre de 1913, 23.845 millones de francos, de los que más de 4.000 son el coste del material móvil, y 7.993 los entregados por el Estado. Se comprenden en dichos importes los intereses durante la construcción y las insuficiencias de los productos durante los primeros años de explotación.

Durante 1913, los cargos y beneficios del Estado, por causa de los ferrocarriles y tranvías, fueron, respectivamente, 342,5 y 344 millones, habiéndose realizado obras nuevas a cargo del Estado:

	Millones de francos.
En las redes del mismo estado.....	54
Adelantos a las Compañías.....	54
Obras en las redes secundarias.....	2,50
TOTAL.....	110,50

La situación del capital y empréstitos de las Compañías francesas era en 31 de diciembre de dicho año 1913:

	GRANDES COMPAÑÍAS		COMPAÑÍAS SECUNDARIAS	
	Acciones.	Obligaciones.	Acciones.	Obligaciones.
Millares de títulos emitidos.....	3.059	46.242	3.964	1.856
Valores en millones:				
Capital realizado al 31 de diciembre	1.470	16.491	1.054	763
Idem total a amortizar.....	1.477	23.395	1.041	898
Idem amortizado al 31 de diciembre	235	4.550	58	64
Sumas deducidas de los dividendos o intereses.....	158	559	39	28
Ante el año a la amortización..	12	227	3	6
Capital realizado por las emisiones hechas en el año.....	»	380	»	»

La situación financiera de las grandes Compañías viene dada por el siguiente cuadro a la misma fecha 31 de diciembre de 1913:

REDES	Número de acciones emitidas	DIVIDENDOS			Entre-gas del Tesoro.	DEUDA DE GARANTÍA EN DICHA FECHA			Valor de compra del material.
		Resultados de la garantía.	Reservas anteriores al reparto.	Dividendos repartidos.		Capital.	Intereses.		
	Millares.	Fracs.	Fracs.	Fracs.	Millones.	Millones.	Millones.		Millones.
Norte.....	525	51,10	88,50	74	»	»	»		639
Este.....	584	35,50	50,50	37,50	2,6	»	»		579
Orleáns.....	600	56	72	59	17,5	179	101		490
P. L. M.....	800	55	67,50	57	»	»	»		1.006
Midi.....	250	50	60	50	0,9	209	128		270

Elementos principales del tráfico (1913):

Recorrido medio por viajero, 35,4 kilómetros.

Idem id. por mercancías, pequeña velocidad, 124,4 kilómetros (por toneladas).

Resultados de la explotación de las redes de interés general (1913):

Longitud media en explotación, 40.150 kilómetros.

Capitales de establecimiento:

Gastos de las Compañías, millones.....	12.453
Idem del Estado y localidades, idem.....	7.132
	20.185

Ingresos brutos, impuestos reducidos:

Viajeros, millones.....	666,3
Accesorios, gran velocidad, idem.....	235,5
Mercancías, pequeña velocidad, idem.....	1.122,8
TOTALES.....	2.056,6

Gastos de explotación, millones.....	1.307,3
Productos netos, idem.....	749,3
Coefficiente a explotación, por 100.....	63,1
Ingresos por kilómetro, francos.....	56.500

Tarifa media por kilómetro:

Viajeros, céntimos.....	3,43
Mercancías, idem.....	4,12

Número total de viajeros en 1913, 5.479 millones, con recorrido total 19.400 millones de kilómetros, y 208 millones de toneladas, con 25.856 millones de kilómetros de recorrido total.

Gastos totales por kilómetro de tren, 3,16 francos.

Ingresos de explotación por kilómetro, 4,95 idem.

14.344 locomotoras en servicio con 11.500.000 HP., y 518 millones de kilómetros de recorrido total.

31.824 coches de viajeros, 1.699 millones de kilómetros de recorrido.

393.268 furgones y vagones, 7.234 idem id. id.

413,6 millones de trenes kilómetros.

360 sitios ofrecidos por kilómetro de tren.

78 idem ocupados.

159 toneladas transportadas por kilómetro de tren.

349.308 empleados y agentes.

Personal y material de las líneas de interés local y tranvías (1912):

2.010 locomotoras con 306.000 HP.

6.000 coches automotores.

8.800 remolques, 20.300 furgones y vagones.

69.800 empleados y agentes.

Las tarifas medias por kilómetro han bajado desde 1845 a 1913: para los viajeros de 6,10 a 3,43 céntimos; para la tonelada de mercancías, de 11,12 a 4,12.

Características ferroviarias francesas.—Resultan completamente distintas de las nuestras.

Como Francia adoptó como nosotros el mismo régimen de concesiones por haber después pretendido copiar nuestra administración las normas francesas, y por ser también de origen francés nuestras principales Compañías, parece oportuno y pertinente estudiar la organización a que en esta materia se ha llegado en la República vecina después de varios tanteos y arreglos. Por diversas convenciones que arrancan casi desde los orígenes de las redes en Francia desde hace cuarenta años, se ha llegado a una estatificación completa, aunque disfrazada, con la cooperación de las Compañías, a una situación en la que el Estado y Compañías vienen a ser, aunque entidades distintas, una sola verdadera, siendo el Estado el auténtico editor responsable, que sufre todas las eventualidades del negocio. El Estado francés explota por sí solo 8.950 kilómetros ya construídos, teniendo autorización hasta 9.300, o sea una longitud análoga a la que suman nuestras grandes redes nacionales: ha invertido unos 8.000 millones, doble del valor de nuestra red total; ha creado cinco grandes Compañías que absorben, salvo una pequeña parte, todas las líneas de interés general que no pertenece al propio Estado, en 30.450 kilómetros construídos y 1.950 más concedidos, o sean tres veces nuestras líneas de análoga clase. Las concesiones uniformadas por Compañías completas y pliegos de condiciones claros y categóricos no presentan para los casos de rescate o de re-

versión las dificultades aleatorias o pleitistas que entre nosotros. Las convenciones pasadas con las Compañías comprendieron la construcción, ya verificada, de todas las líneas complementarias de las de interés general; allí no existe la cuestión del ancho de vía; el problema de la tracción eléctrica puede abordarse, y se está abordando, dentro de las mismas convenciones; la garantía de interés que presta el Estado a acciones y obligaciones es real y efectiva, porque no se basa en fórmulas quiméricas, sino en los resultados de la contabilidad anual; la elevación o rebajas de las tarifas de transporte sólo puede beneficiar o perjudicar al Tesoro público, dado el mecanismo de la garantía. De modo que allí en Francia se hizo lo mismo que pedimos para España, la resolución simultánea de todos los puntos del problema en toda su integridad. Tendrían para nosotros que variar las modalidades, no son iguales los tiempos y circunstancias, ni las anomalías presentes existían cuando se plantearon aquellas convenciones francesas. Así es que en España habrían de adoptarse normas que comprendan los aspectos, prevenciones, limitaciones e intereses que nos son completamente peculiares.

El Gobierno francés, sin embargo, encontrando aún deficiente la situación actual, tiene en proyecto crear un Instituto superior ferroviario, con autoridad sobre los Consejos de las Compañías y facultades para repartir las utilidades sobrantes anuales entre los accionistas, empleados y obreros de las Compañías, que a ello se hayan hecho acreedores por su buena gestión. Dicho Instituto estará compuesto por representantes del Estado, de los accionistas, de los empleados y de los obreros.

Para los puertos el mismo Gobierno ha creado unidades regionales económicas, formadas asociando las Cámaras respectivas de Comercio, unidades a las que concede plena capacidad civil y que pueden ser concesionarias de obras y servicios públicos.

Esto es, ha implantado ya las organizaciones que para los ferrocarriles venimos preconizando.

Nuestro retraso ferroviario es considerable.—En España el tiempo no cuenta para nada.

No bastaría para poder juzgar de nuestro atraso en materia ferroviaria comparar la suma de longitudes de nuestras líneas con las de otras naciones; creemos aún más sugestivo y claro dar las fechas en que diversos países tenían ya una red comparable a la nuestra actual. Así resulta que Francia en 1865 contaba con 13.200 kilómetros de red general, y en 1895 tenía ya 5.000 de interés local y tranvías; iguales longitudes poseía Italia en 1895, y la Gran Bretaña y Alemania, próximamente, en los mismos días que Francia. ¿Qué prueba esto? Que en España el tiempo no cuenta ni ha contado nunca nada; y no es lo peor el que ha transcurrido, sino el que amenaza transcurrir en este farniente o inacción absoluta, digna de una administración completamente montada a la oriental.

Hacen falta otras disposiciones suplementarias para realizar el programa ferroviario.

Desde el momento en que haya de ejecutarse bien y rápidamente un amplio programa ferroviario, habrá necesidad de completar o mejorar nuestro utillaje legislativo y reglamentario; simplificar la ley de expropiación forzosa, publicar formularios e instrucciones que por sí mismos sean garantía de la bondad de los proyectos, ampliar el concepto de lo que se entiende por aguas y dominios públicos, decretar autorizaciones generales para la percepción de arrendamientos por uso de las mismas obras, y por la plusvalía ocasionada con su ejecución o explotación, poder construir una sola Empresa con todas las líneas dependientes de cada Instituto, Junta o Consejo, suprimir trabas e impuestos de todo gé-

nero sobre las obras, materiales, sueldos, jornales, emisiones, cupones y amortizaciones; estudiar, preparar y ejecutar todo lo concerniente a la red de transporte general de energía, construir los trozos de carretera que aun faltan hasta la estación de ferrocarril más próxima, construida o en proyecto, y, por último, favorecer o estimular la construcción en España del material y maquinaria necesarias.

Resumen final.

Tenemos miedo de que la misma complejidad del asunto nos haya hecho aparecer como difusos y hasta pesados en la exposición de nuestras ideas. Los lectores nos perdonarán tales defectos en aras de nuestra buena voluntad, único mérito de este modesto trabajo, que resumiremos en las siguientes conclusiones:

Primera. El problema ferroviario español no puede resolverse más que considerándolo en su aspecto total e integral; la solución ha de comprender simultáneamente todas las diversas cuestiones pendientes: pleito de las Compañías actuales, mejoras de las redes existentes, construcción de las nuevas, explotación de unas y otras, electrificación y ancho de las vías antiguas y modernas.

Segunda. Ha de ser obligadamente base fundamental de la solución general que todos los servicios ferroviarios pasen al Estado, lo mismo para la explotación de las líneas como para su estudio, construcción, ampliaciones, estudios y reformas.

Tercera. No podrá el Estado realizar directamente por sí tales servicios en ningún caso; habría de hacerlo por el intermedio de organismos que al efecto se crearán, y en los que tendrá aquél su representación conjuntamente con las fuerzas vivas económicas del país.

Cuarta. No podrá tampoco el Estado sufragar ninguno de estos servicios con cargo directo y exclusivo a los fondos del Tesoro público; los organismos de que habla la base anterior serán dotados de una vez para siempre de todos los recursos suficientes, que consistirán en arbitrios especiales, subvenciones del Erario público y productos de las mismas líneas; con ello atenderán a las cargas financieras heredadas de las actuales Compañías y a las creadas posteriormente por los mismos organismos con destino a nuevas construcciones o ampliaciones y mejoras de las redes.

Quinta. El rescate de las concesiones actuales será inmediato y sujeto a bases financieras uniformes para todas las líneas de uso público, que se determinarían por los Poderes del Estado con toda clase de garantías de acierto y anuencia de las Empresas, procurándose tener en las remuneraciones a accionistas y obligaciones las mayores consideraciones de equidad.

Sexta. Los nuevos organismos, como delegados del Estado y sujetos a su superior autoridad, cuidarán de la explotación de las líneas rescatadas y de las que sucesivamente se vayan abriendo, bien por sí, bien por arriendos o conciertos con otras entidades y en los que queden perenne la facultad del Estado de mejorar los servicios e imponer las tarifas más beneficiosas para el público, dentro del rendimiento obligado de los ingresos, para cubrir gastos de explotación y cargas financieras del conjunto de cada red sometida a un mismo Consejo u organismo.

Séptima. Dentro de cada grupo centralizado de líneas regirá una contabilidad y un sistema único financiero de conjunto y solidaridad, como constituyendo una sola Empresa. Las provincias se unirán para formar tales grupos en la misma forma que lo estaban dentro de las antiguas regiones españolas, salvo alguna excepción justificada. Las emisiones de valores que realice cada Consejo se amoldarán en lo posible a condiciones uniformes en toda España; se atenderá a ellos con los recursos propios o con-

Antes de concluir debemos hacer constar que nosotros fundamentalmente creemos que debe llegarse a la estatificación total ferroviaria, dentro de cuya resolución la cuantía más alta o más baja del rescate de las redes actuales es detalle completamente secundario que en nada afectará ni al problema general ni a la economía nacional. Hay, pues, que desechar la idea que algunos han creído adivinar que la estatificación haya de traer necesariamente consigo el atropello, o que consiste en que el Estado adquiriera las líneas por un plato de lentejas. Nada de eso: la estatificación que definimos es perfectamente compatible con un rescate honrado y moral, como cosa factible y heredera. Y, por último, en un artículo posterior, como hemos ofrecido, nos ocuparemos de las atinadas observaciones hechas a nuestro trabajo, especialmente las que ha tenido la bondad de exponer lucidamente nuestro querido compañero Rafael Coderch.

Los pilotes de la primera y tercera fila están unidos por unas vigas longitudinales; unas traviesas les unen, además, a los pi-