

# La mejora y ampliación de la red ferroviaria española

## I

### Consideraciones generales

La gran polvareda formada en torno de la construcción de nuevas líneas férreas en España nos mueve a tratar con toda generalidad el problema de la mejora y ampliación de la red ferroviaria española, en una serie de artículos en los que iremos examinando serenamente las diversas cuestiones que con este motivo se plantean.

La pasión política, que da calor y vida a casi todos los periódicos diarios, no forma el ambiente más adecuado para el estudio de estos problemas; así que tal vez hubiera sido preferible dejar que el tiempo calmase los ánimos, que en los primeros momentos de exaltación originada con la caída del Gobierno dictatorial han conducido a proclamar, con griterío y denuestos que han llegado a los linderos de la injuria, que todo el pensamiento del conde de Guadalhorce en materia de obras públicas ha sido una maraña disparatada, y que de realizarse en toda su integridad hubiera llevado la economía nacional a la bancarrota.

Ajenos completamente a toda bandería política, aunque en las intimidades de nuestra conciencia ciudadana abominemos como el que más de las arbitrariedades a que inevitablemente conduce el régimen dictatorial, no nos ciega esta convicción íntima hasta el punto de negar virtualidad a unos planes que de largo tiempo atrás han sido la aspiración de cuantos han soñado en elevar a España al nivel de las naciones adelantadas de Europa.

Nos basta repasar la colección de nuestro periódico y la del *Diario de Sesiones* de las Cámaras legislativas para demostrar que, en cuanto los españoles han cesado de perder el tiempo en miserias personales y, remontándose sobre ellas, han querido mejorar la fracción de corteza terrestre en que necesariamente hemos de vivir, a menos de emigrar por falta de medios, no han vislumbrado otro camino que el de la intensificación de las obras públicas, que son aquellas que por su interés general debe el Estado construir directamente, o ejercer una intervención equivalente, que impida que otros intereses secundarios y privados desvíen la finalidad primordial de toda obra pública, que es la de servir en primer término a los intereses morales y materiales de la colectividad nacional.

Las profundas repercusiones que produjo la última guerra, incluso en los países neutrales, agudizó esta imperiosa necesidad, y así hemos visto que, a pesar del cataclismo económico de los países beligerantes, especialmente de Francia, Italia y Alemania, el tónico que han empleado para convalecer después del desastre ha sido fomentar las obras hidráulicas, electrificar los ferrocarriles y los campos, mejorar todas las vías de comunicaciones terrestres, marítimas y fluviales, repoblar los montes, nacionalizar las industrias, etc.

España, que no participó directamente en la guerra europea, sufrió sus consecuencias por la gran solidaridad contemporánea. Favorables unas, adversas las más por la magnitud del cataclismo, no pudo aprovecharse de las primeras por la incompreensión de nuestros Gobiernos y en general de los elementos directores de la economía nacional—la Banca en primer término—, que no supo contener—más bien estimuló con su propio ejemplo—la fiebre especuladora de divisas extranjeras, que consumió en pura pérdida una buena parte del ahorro nacional.

Por desgracia también, la aventura de Marruecos llegó a adquirir pavorosas proporciones, hasta el punto de ser el problema más trascendental de la nación. Las vidas y haciendas de los españoles estaban pendientes de las andanzas de las tribus rifeñas: triste situación para una nación civilizada, a la que Europa había confiado la simple función policiaca de mantener el orden y la seguridad pública en una reducida zona de Marruecos. Misión, al parecer, tan sencilla, que no debió nunca distraer más que energías sobrantes, pasó, por desventura o incompetencia, a ser el eje de la vida nacional.

Sacadas así las cosas de quicio, los recursos del país se consumían sin medida en Africa, como ocurre cuando está en entredicho el decoro nacional. La sima del déficit pasó en algunos de aquellos años de los mil millones, que hubo que llenar con apelaciones al empréstito. Más de cinco mil millones lleva consumidos la generación actual en Marruecos; todavía, a pesar de la pacificación lograda, después de tantos sacrificios en vidas y dinero, se siguen gastando cantidades importantes para consolidar aquélla, y es probable que las generaciones futuras, al hacer el balance entre los beneficios que reporte el protectorado de Marruecos y las enormes energías derrochadas en esta empresa, piensen que hubiéramos hecho mejor empleándolas en mejorar el patrimonio nacional, tan necesitado de poseer riquezas reproductivas.

El Directorio militar, al hacerse dueño el Ejército del Poder por la fuerza, sin resistencia alguna, por la relajación a que había llegado la autoridad pública, inició, como todos los Gobiernos que asumen el mando en períodos de crisis, una política de economía en los gastos.

Imponíase, ciertamente, entonces una severa reducción de gastos; porque los déficits, que se cubrían con emisiones de Deuda pública, sumaban en media docena de años la enorme cantidad de cuatro mil millones. El problema de Africa seguía en período agudo, sin que la solución satisfactoria se vislumbrara, y ante el que no se podía retroceder, estando el Gobierno en manos de representantes del mismo Ejército.

Pero la política de restricción de gastos a todo trance es enervadora y totalmente contraria a la marcha de un Estado moderno. Es algo parecido a la dieta en la economía humana, como medida previsoría en el comienzo de una enfermedad, pero que, a la larga, agota y deprime.

La fórmula simplista adoptada fué la de reducción uniforme de todas las partidas del presupuesto de gastos en un 10 por 100, que se aplicó de un modo inmediato a los de material y a las plantillas de personal, que se fueron amortizando en cierta proporción a medida que ocurrían las vacantes, hasta llegar a la reducción acordada. Lo absurdo del sistema, practicado a rajatabla, sin atención a la índole y situación de los servicios, indica que el tratamiento era una verdadera cura de urgencia, para contener la sangría del *déficit*; pero ofrece el grave inconveniente de que si no son superfluos los gastos cercenados, los ingresos se resienten y la economía alcanzada es ficticia.

No se puede administrar la Hacienda pública con el criterio estrecho de la buena ama de casa, que ajusta sus gastos sin otro horizonte que el que le ofrecen sus ingresos limitados. El concepto de gasto reproductivo apenas tiene aplicación en la vida familiar, y es, en cambio, el más interesante en toda Hacienda pública. La categoría social de hacendista sólo la alcanzan los que se lanzan a gastar sin contar por el momento con el ingreso contante y sonante, pero seguros de que éste vendrá por la eficacia misma del gasto hecho. Los que sólo gastan lo que previamente ingresan serán, tal vez, buenos administradores, pero, en general, medianos hacendistas.

Durante el período que gobernó el Directorio militar, aparte de algún despilfarro aislado, como el de la construcción del ferrocarril Ontaneda-Calatayud, tantas veces censurado en esta REVISTA, hubo restricción en todos los gastos, excepto en los que ocasionaba la guerra de Marruecos, que mantuvo el *déficit*, si bien en menor cantidad.

La inspiración genial del Dictador al desembarcar nuestro Ejército en Alhucemas y la inteligencia efectiva con Francia dieron término feliz a la cruenta guerra marroquí y se abrió una nueva era en la vida nacional, ya que desaparecía su principal inquietud como causa de gastos improductivos.

Actuaba entonces la dictadura llamada civil, en la que se había destacado por sus condiciones excepcionales de talento y competencia el ministro de Fomento.

Veamos lo que acerca de él dice D. Gadriel Maura en el primer tomo de su *Bosquejo histórico de la Dictadura*, en el que tan mal parados salen todos los colaboradores del general Primo de Rivera.

«Por ventura figuraba en esas listas un ingeniero muy ventajosamente conocido, a causa de las obras hidráulicas que proyectara y dirigiera en la provincia de Málaga, D. Rafael Benjumea, a quien Su Majestad agració con el título de conde de Guadalhorce, a solicitud de uno de los últimos Gobiernos parlamentarios. Se pudo, pues, proveer la cartera de Fomento con un técnico prestigioso y capaz.»

Y más adelante, al hablar de los planes que en cada Ministerio empezaban a estudiarse y decir que el de Fomento acreditó que aun en el régimen de libre controversia habría conseguido vestir el uniforme de ministro de la Corona, añade:

«Destacóse entre todos el conde de Guadalhorce, cuya privilegiada inteligencia, no ciertamente intuitiva al igual que la de su jefe, sino tan reflexiva como ágil, pero auxiliada además con el bagaje de conocimientos adquiridos en la práctica de la carrera, le permitió trazar en pocos meses un vasto plan de obras públicas, que comprendía la construcción, me-

jora y electrificación de ferrocarriles; la habilitación de puertos; el arreglo de carreteras, dotando algunas de firmes especiales y completando la red con ramales y puentes que aún no existían; la regulación y ordenación de aprovechamientos de los ríos por medio de Confederaciones hidrográficas, y la repoblación forestal. Desde mediados del siglo XVIII no había sido dable a ningún ministro español disponer con tanta liberalidad de los caudales públicos para fines de Fomento. Lo que, por desgracia, faltó ahora fué el tesoro de las Indias, que cuando contábamos con él y dejó de ser requerido para sufragar guerras incesantes, se pudo invertir de modo que hace todavía memorables los reinados de Fernando VI y Carlos III.»

En las palabras copiadas del libro de Maura está dicho todo lo bueno que la mayoría de los españoles conceden al conde de Guadalhorce, y también la crítica de su obra, limitada al ritmo con que se ha llevado, crítica que es en definitiva un tributo que se rinde al valor e importancia de los planes del insigne ex ministro de Fomento. Silencio, indiferencia, desdén y también aplauso incondicional son, con frecuencia, signos que caracterizan a todo lo liviano y pasajero. En cambio, cuanto más viva y permanente sea la obra, más merece los honores de la crítica, de la que puede salir mejorada y triunfante.

Lo inadmisable, al juzgar estos planes de Fomento, es que se diga *a priori*, sin competencia ni tiempo de analizarlos, que fenómeno tan complejo como el de la cotización de la peseta en el mercado mundial depende casi exclusivamente de haberse iniciado la realización de un plan de Obras públicas, reputado por quien aquello afirma de excelente y que ha de contribuir al engrandecimiento del país.

Si en la hora presente en que España disfruta de paz exterior y el Gobierno afirma su propósito de restablecer la paz interior con una política de orden y libertad, y en que la situación de la Hacienda española es próspera, como lo prueba el incremento de más de mil millones en la recaudación obtenida en el corto período de seis años, signo claro de la potencialidad económica de la nación; si en estas condiciones hay que paralizar unas obras bien planeadas, es que no tenemos redención y habrá de renunciar España a ocupar el lugar que le corresponde en el concierto de las naciones civilizadas.

Felizmente no será así; los hechos, más elocuentes que las palabras dichas en un momento de pasión, se impondrán, y las obras de ingeniería públicas y privadas, después de un corto compás de espera, volverán a tomar el ritmo acelerado que conviene a su máxima eficacia.

Ciertamente que no poseemos el tesoro de las Indias, como dice Maura, pues del otro lado de los mares sólo han llegado desventuras para las últimas generaciones de españoles; pero más positivos que aquellos tesoros eventuales son los ingresos saneados del Tesoro público, que, juntamente con el ahorro nacional, cifrado anualmente en más de mil millones, pueden, bien administrados, superar con creces los tiempos memorables de los reinados de Fernando VI y Carlos III, en que se iniciaron obras públicas fecundas.

De todo el vasto plan del conde de Guadalhorce, el de ferrocarriles parece el más discutido. Por eso creemos de gran interés analizarlo serenamente.

Vicente MACHIMBARRENA