

La mejora y ampliación de la red ferroviaria española

VI

Consideraciones finales

Para terminar la serie de artículos en los que hemos procurado reflejar con datos ciertos el estado en que se encuentra la resolución del problema ferroviario en España, vamos en este último a hacer algunas consideraciones y a sacar las consecuencias que de cuanto hemos dicho se derivan.

El régimen de concesiones permitió a las grandes Compañías, auxiliadas por el Estado mediante subvenciones, construir casi en su totalidad la red actual de ferrocarriles, explotarla convenientemente y hasta atender al principio a las mejoras que el desarrollo del negocio reclamaba. Para lograr esto, disponían de crédito suficiente para levantar empréstitos, pues estaba lejos el término de las concesiones; pero transcurrido más de la mitad del plazo, empezaron las dificultades, agravadas por los motivos especiales expuestos, que sirvieron de piedra de toque para poner de manifiesto lo que nunca debió olvidarse: que las empresas de ferrocarriles, por su propia naturaleza, tienen carácter público y sólo el Estado es capaz de darlas su más pleno y eficaz desenvolvimiento. Se vió claro que al acercarse fatalmente el día en que ha de cesar el usufructo de que hoy gozan las Compañías, para entrar el Estado en la plena posesión de las líneas, el crédito y el celo de los concesionarios decrece, precisamente en los momentos en que la intensificación del tráfico y los progresos de toda clase en la explotación de las vías férreas requerían una renovación total de éstas, tanto en el material fijo como en el móvil. El ferrocarril no es una finca para cuya explotación basta la simple conservación en el buen estado que estaba el día en que se inauguró, sino que exige continua renovación y nuevas ampliaciones, por lo que nunca terminan los que se llaman gastos de primer establecimiento. Y no hay medio, ni es justo exigir a las empresas, como a ningún usufructuario, que cuide la finca con el mismo desvelo que si fuese suya, gastando en ella capitales que van a parar a poder del dueño, sin tiempo de disfrutar de sus beneficios. Es muy humano que los Consejos de Administración de las Empresas concesionarias se cuiden, en primer término, de dar dividendo a los accionistas y de aumentar las reservas para asegurar a éstos la devolución del capital el día en que el Estado entre en posesión de los ferrocarriles; pero tal orientación es fatal al porvenir de los medios de transporte en relación con el creciente desarrollo de la producción agrícola e industrial de España.

Si esto pasa con los ferrocarriles en explotación, aún es más necesaria la intervención del Estado en los de nueva construcción, indispensables para acortar distancias, establecer enlaces provechosos y cruzar regiones abandonadas, así como también para

atender a consideraciones de orden internacional y militar, que obligan a construir líneas ruinosas desde el punto de vista de una empresa privada, pero que el Estado no debe descuidar.

Por todo esto nos parece excelente la afirmación del Estatuto ferroviario, de que está impuesta por el interés público la intervención del Estado en los ferrocarriles, la que respetando por el momento la organización autónoma de las Compañías, deberá intensificarse, para cuando llegue, lo más tarde dentro de unos cuarenta años, a menos de rescate anticipado, también previsto, el momento de la incautación, pues pensar en la prórroga de las concesiones sería insensato.

Ni el interés público ni el de las Compañías pueden quejarse de la intervención del Estado. Antes de ella el instrumento ferroviario había llegado a tan crítica situación, que aun en las dos grandes Empresas Norte y M. Z. A., que poseen las líneas mejores y una excelente organización técnica y financiera, hubo días en que estuvo a punto de suspenderse, con el escándalo público consiguiente, la salida de los trenes expresos más importantes, que circulaban con retrasos normales de varias horas. Las mercancías llegaban o no llegaban, siendo ilusorios los plazos legales de entrega, y a veces no salían ante la imposibilidad de admitirse su facturación. La partida de indemnizaciones por retrasos subió desmesuradamente, contribuyendo a las dificultades económicas de las Empresas.

Con la ayuda del Estado se normalizó en poco tiempo la situación, y las industrias del país tuvieron vagones para sus mercancías y los accionistas dividendo. Las acciones, que llegaron a cotizarse a menos del tercio de su valor nominal, subieron sobre la par en las dos grandes Compañías citadas.

Al calor de tan saludable protección todas las fuentes de riqueza brotaron con nuevo brío y sus efectos beneficiosos se dejaron sentir, no sólo en los ferrocarriles, sino en la recaudación del Tesoro público, que así recogía el premio de la fecunda actuación del Estado.

* * *

La nacionalización de las Compañías de ferrocarriles y la de las industrias que con éstas guardan relación dió un avance notable. Con el desarrollo de la riqueza nacional los capitales de dichas Compañías, que al principio estaban en manos extranjeras, fueron pasando a la de españoles¹, lo que se reflejó inmediatamente en los Consejos de Administración y en los cargos directivos y técnicos. Un cuadro brillante de ingenieros de Caminos, principalmente, e industriales ocupa las direcciones, subdirecciones, jefaturas de servicios, etc., en todas las Compañías, que antes estaban regidas por franceses, ingleses y belgas, siendo

¹ En la última Junta general de la Compañía del Norte estuvieron representados 379 818 títulos, de los que 373 299 procedían de Bilbao, Madrid y Barcelona y 6 519 de París.

muy benéfico, moral y materialmente, el influjo de este cambio.

La industria siderúrgica, muy protegida por el arancel, venía suministrando material fijo a las Compañías; pero gran parte del material móvil y todo el de tracción se importaba del extranjero, a lo que contribuyó la franquicia de derechos arancelarios que por sus concesiones disfrutaban las Empresas. En la actualidad todo este material se fabrica por la industria nacional con gran perfección, y las Compañías se complacen en adquirirlo de esta procedencia.

La tutela extranjera en los órdenes económico, técnico e industrial casi ha desaparecido, por lo tanto, en los ferrocarriles españoles, gracias a la sana política que en ellos se ha seguido por las Empresas, auxiliadas tan eficazmente por el Estado.

* * *

Para aliviar la situación económica difícil ocasionada por el aumento de los gastos de explotación, hemos visto que las Compañías solicitaron con apremio la elevación de las tarifas sobre las máximas legales de sus concesiones. Los Gobiernos, al principio de la aguda crisis, estuvieron sumisos a tales demandas y concedieron el aumento del 15 por 100; pero después hubo una fuerte presión social, que logró el fracaso de las nuevas peticiones e intentos de aumento.

La tarifa es un arma de muchos filos, por lo que hay que manejarla con suma cautela. Los intereses que en su adopción entran en juego son: el de las Empresas, que propende al aumento; el de los usuarios, que reclama la baja, y el general del país, en pugna frecuente con los dos anteriores, pero que en definitiva es el que debe prevalecer.

Durante la guerra y en los primeros tiempos de la post-guerra fué una necesidad el aumento de tarifas por el encarecimiento de todos los productos. Las Empresas de transporte, libres, como las marítimas y las carreteras, subieron instantáneamente los precios, y el tráfico, que busca el medio más económico, se acumuló en los ferrocarriles, hasta agotar su potencia de transporte en momentos en que era imposible incluso sostenerla. A la industria en general se le presentó en esos momentos ante los transportes ferroviarios un problema de vida o muerte, que no era de carestía, sino de carencia. El precio fué secundario ante la necesidad absoluta de tener vagones en los que cargar las mercancías, que se vendían también a cualquier precio, por lo que se ponían en juego medios reprobables para lograr material de transporte. La recomendación y hasta el soborno ejercían su influencia desmoralizadora.

En estas condiciones, el alza de tarifas suficiente se reflejaría casi íntegra en el aumento de beneficios, ya que la contrapartida del crecimiento de los gastos no podía producirse, pues por imposibilidad de medios seguiría transportándose, a lo sumo, el mismo peso y volumen de mercancías. Automáticamente se haría así la selección de las que resultaban más beneficiadas con el transporte y la eliminación de las que no podían soportar el aumento, con lo que los atascos disminuirían y, como consecuencia, las reclamaciones. De aquí el apremio justificado con que las Compañías, desde su punto de vista, solicitaban a todo trance, como único remedio para resolver la crisis ferroviaria, la elevación de tarifas. Durante los años 1918 y 1919 no se vislumbró otro horizonte, pues

sólo ventajas de toda clase recogerían las Empresas. Las Cortes discutían los proyectos de los Gobiernos, obstinados en complacerlas, y Cambó, el marqués de Cortina y el conde de Gimeno, ministros de Fomento en esos años, fueron sus paladines, sin lograr sacar a flote los proyectos de Ley correspondientes en ambas Cámaras. Cortina hace por Real decreto la elevación del 15 por 100 sobre las tarifas que en aquella fecha (fines de 1918) estaban aplicándose, aunque el aumento excediese de las máximas legales. Las Compañías llevan desde entonces una cuenta especial de lo que ingresa como consecuencia de esta elevación, que representa un crecido número de millones de pesetas, al único efecto de que no se computen en el aumento del producto líquido, si el Estado hiciera uso del derecho que tiene de reversión anticipada de las líneas.

Se establecían en este Decreto varios casos de suspensión de sus efectos, que no fué posible cumplir. Al contrario: la crisis económica del negocio ferroviario continuó, por lo que se propusieron, durante el año 1919, nuevos aumentos de tarifas, que no prosperaron¹, y a partir del año 1920 se prefirió recurrir a los anticipos reintegrables², hasta tanto que, establecido el nuevo Régimen ferroviario, se regule la variación de tarifas, lo mismo en sentido de aumento que de disminución. En efecto, la base décima del Estatuto se refiere a la fijación de tarifas, y la undécima a la revisión; pero es tan grande la repugnancia sentida hacia el aumento, que ni Cortes ni Gobiernos se han atrevido nuevamente, hasta ahora, a aprobarlo, siendo este un problema que sigue en pie. Y es natural que así sea. Traspasadas las máximas legales, la fiscalización del Estado en la contabilidad de las Empresas se impone, para averiguar a dónde van los mayores beneficios que así pudieran obtenerse, mucho más cuando el Estado ha comprometido en el negocio cuantiosos intereses. Las Empresas no quieren que nadie se asome siquiera a sus libros de contabilidad; les basta y les sobra, como a todos los comerciantes e industriales, con las impertinentes visitas de los representantes del Fisco, y estiman como una violación el que se rompa el secreto sagrado de la formación de sus balances.

Pero estamos en un momento en que el problema no admite demora. El Estatuto ferroviario se halla incumplido. El período transitorio que la base décima distingue en el régimen de tarifas terminó en 30 de junio de 1926, y en aquel momento debieron haberse puesto en vigor las nuevas tarifas estudiadas, lo que no se hizo por temor al aumento, prorrogándose, con nuevas normas y limitaciones, como hemos indicado en anterior artículo, el régimen de auxilios hasta fin de 1928. Va pasado un año largo en que el problema está en el aire. El conde de Guadalhorce forcejeó para resolverlo con las dos grandes Compañías Norte y M. Z. A., sin que sepámos sobre

¹ La única excepción de esto fué la elevación exorbitante de la tarifa de coches-camas, siendo ministro de Fomento el conde de Gimeno, que afecta a gente rica, como si los accionistas de la poderosa Compañía internacional repartiesen sus bien administrados beneficios entre menesterosos. La compensación de establecer este servicio para los viajeros de clases inferiores a la primera no ha pasado hasta ahora de promesa.

² Este régimen de anticipos reintegrables lo inauguró en la crisis de la guerra la Prensa periódica, que tampoco desdeñó más tarde el aval del Estado para la construcción de su ostentoso palacio.

qué bases giró la discusión. Lo que al exterior se acusó fué la baja en Bolsa de más de medio centenar de enteros, que durante ese período sufrieron las acciones de ambas Compañías, que en parte se han repuesto con la salida del Ministerio de Guadalhorce, y más tranquilas aquéllas, han entrado en nuevas negociaciones con el actual Gobierno, que ha tenido que empezar por estudiar este complejo problema, no siendo de extrañar su desorientación, primero, y después su perplejidad, en la que aún se mantiene. La Prensa conservadora, afecta a los accionistas, vuelve a insinuar que el único remedio está en el aumento prudencial de las tarifas; pero ya no se habla, como hace diez años, de pasar del 15 al 50 por 100; basta, dicen, como máximo, con sólo el 5 por 100, que apenas repercutiría en los precios de las mercancías. Aun reducido el aumento a términos tan mórdicos, no se toma una decisión, por temor a la impopularidad, y hasta las mismas Empresas prefieren que ésta recaiga íntegra sobre el Estado, para lo que se ha insinuado que se suba el impuesto de transporte, con lo que el producto del aumento indicado que así tendrían las tarifas lo recogería íntegro el Estado por intermedio de las Compañías, librándose éstas de la fiscalización financiera de aquél, ya que no sería necesario averiguar el beneficio neto de las Compañías, sino simplemente sus ingresos brutos, en función de los cuales cobrarían las Compañías por cuenta del Estado este aumento del impuesto de transportes.

* * *

Se relaciona la materia que estamos tratando con el sano principio, que muchos consideran como axiomatico, de que la cuantía de la tarifa debe ser suficiente para que los ferrocarriles se basten a sí mismos, o sea: que los ingresos brutos cubran los gastos de explotación, las cargas financieras y una remuneración corriente al capital acciones. Si este bello ideal se realizase para todas y cada una de las líneas de la red nacional, no habría negocio más saneado en el país, aun cuando fuesen muy crecidas las subvenciones otorgadas. En cualquier Memoria anual de las grandes Compañías se comprueba el saneado interés que el Estado saca a estas subvenciones. Así, por ejemplo, lo recaudado en 1928 por la Compañía del Norte a beneficio del Estado es lo siguiente:

Impuesto de viajeros y mercancías.	31 033 490,19	pesetas
Ingresos por la Compañía en arcas del Tesoro por gastos de inspección y vigilancia, contribuciones, impuesto de Utilidades, Timbre, derechos de Aduanas y otros conceptos.	17 062 370,69	"
Economía obtenida por el Estado por transporte de correo, militares, presos, penados, etc	7 975 975,96	"
TOTAL.	56 071 836,84	pesetas

Esta cantidad total, dividida por el número de acciones de la Compañía, da 108,66 pesetas, y como el dividendo repartido fué de 28,50 pesetas, resulta que el Estado cobra casi cuatro veces más que los accionistas y dicha cantidad equivale al interés de 14,75 por 100 de la total recibida en concepto de subvención por todas las líneas que explota la Compañía del Norte. Si a esto se añaden los beneficios

indirectos, no cabe duda que el interés que el Estado saca de los 3 700 kilómetros de la red del Norte, en la que el ingreso medio bruto por kilómetro se acerca a las 100 000 pesetas y el neto a las 30 000, es usurario.

En cambio, hay ferrocarriles, como los incluidos en la Compañía Nacional del Oeste¹, que, hasta ahora por lo menos, no se bastan a sí mismos, y en igual caso se encontrarán los que se están construyendo por el Estado, a pesar de lo cual no debemos lamentarnos de que aquéllos funcionen ni de que éstos lleguen cuanto antes a complementar nuestra escasa red.

De observarse con rigor el principio que estamos examinando, se hubieran construído muy pocos ferrocarriles, pues la mayoría, al comenzar la explotación, no rinden lo bastante para sostenerse. Es necesario que transcurra algún tiempo para que el tráfico se cree y aumenten los ingresos. Por esta razón es indispensable establecer lo que en la legislación ferroviaria francesa se llama *solidaridad financiera*, mediante la cual las líneas prósperas acuden con sus sobrantes a enjugar el déficit de las más pobres, que así adquieran vitalidad. Este principio es de gran valor social y moral; y el Estado, al prestar su ayuda mediante subvenciones, anticipos reintegrables, aval de obligaciones amortizables en plazos que rebasen el de las concesiones, tiene autoridad para imponer a las Compañías este deber de auxilio mutuo, hasta lograr que los ferrocarriles del conjunto de la nación se basten a sí mismos.

No se debe olvidar que el ferrocarril es tan indispensable en la vida moderna, que privar de él a regiones extensas del territorio patrio es faltar al deber sagrado de solidaridad nacional.

* * *

Y volviendo al punto de partida de estos artículos, vamos a terminarlos con algunas consideraciones acerca del ritmo con que deben llevarse a cabo las obras, que proyectadas por el conde de Guadalhorce, han de servir para valorizar las fuerzas económicas del país y provocar la fecunda transformación que nos ponga al nivel de los demás pueblos de Europa. Dicen muchos, la mayoría de buena fe, los menos por insana pasión, que la realización de estos planes, especialmente la construcción de nuevos ferrocarriles, es poco menos que loco arrebato de la fantasía meridional del ilustre ingeniero, que consagrado a la práctica de su profesión con reconocido talento y capacidad, llegó inopinadamente a ministro de Fomento. Estaba haciendo mucha falta que rigiese este departamento ministerial persona que tuviese una amplia visión del Centro que tiene a su cargo las más trascendentales manifestaciones de la vida económica de la nación. No era de temer el peligro de que se excediese en sus concepciones; pues aunque el pen-

¹ Las antiguas empresas agrupadas en la Compañía Nacional del Oeste percibieron en 1925, en concepto de anticipo para mejorar a su personal, 4 722 259,20 pesetas, y los auxilios otorgados de acuerdo con el Real decreto de 8 de agosto de 1926, pagados o reconocidos, pendientes de pago y correspondientes a los ejercicios de 1926, 1927 y 1928, se elevan a la cantidad de 7 790 456,75 pesetas.

La Compañía Nacional del Oeste cierra su primer ejercicio de catorce meses con una insuficiencia, que en el primer avance de liquidación es de unos dos millones de pesetas; pero el resultado definitivo está pendiente de una comprobación, que se está efectuando.

samiento, al remontarse, como era menester, abarcara más de lo que por el momento fuese posible, la realidad se encargaría de poner el freno de nuestros recursos económicos, técnicos e industriales.

Fué, sin embargo, una grata sorpresa, al tantear estas posibilidades, observar la existencia en el país de energías insospechadas, ya que los españoles siempre somos en esto pesimistas. Vimos, en efecto, organizarse rápidamente fuertes empresas constructoras con elementos exclusivamente nacionales. La Banca privada, que, salvo raras excepciones, estaba consagrada a operaciones puramente bancarias (giros, descuentos, cobro de cupones, etc.), finanzó dichas empresas, no sólo adelantándolas numerario, sino hasta participando en el negocio. Es interesante también recordar que cuando el Estado recurrió por primera vez al crédito dentro del nuevo régimen ferroviario, el empréstito se cubrió, sin más que abrir las ventanillas del Banco de España. No fué preciso recurrir, como otras veces, a conciliábulos previos, sino que el público en general tomó los 300 millones de la deuda ferroviaria, con lo que el gran número de imponentes no regateó al Estado su confianza, que no se ha visto defraudada, ya que esta deuda de 5 por 100 de interés ha estado siempre y sigue sobre la par.

El personal técnico de ingenieros, ayudantes, capataces, etc., se puso al frente de las obras en número suficiente, demostrando alta competencia y excelente preparación.

Las industrias nacionales de materiales de construcción, especialmente las de cementos, ampliaron sus instalaciones para suministrar las grandes cantidades que las obras emprendidas requerían. Nada o casi nada se traía del extranjero, con lo que el ciclo económico que ésta como toda actividad humana produce, se abría, cerraba y permanecía íntegro dentro del ámbito nacional. Imposible, por lo tanto, achacar a tan saludable fenómeno, como se ha dicho con notoria imprudencia desde las alturas, la desvalorización de la peseta.

Es, sin embargo, cierto el malestar económico de la nación, que la exquisita sensibilidad de la Bolsa internacional refleja en la baja persistente de la cotización de la peseta. Mas, ¿por qué atribuirla, en primer término, a los planes del conde de Guadalhorce? Los técnicos, especialmente los que con más amplia perspectiva y mayor imparcialidad ven desde fuera nuestro panorama nacional, atribuyen principalmente la depreciación de nuestra moneda a la inseguridad política reinante, que motiva la desconfianza extranjera y el temor de los nacionales, determinante de un éxodo grande de capitales, que arrostrando el fuerte quebranto de la peseta, buscan refugio en países que creen más seguros, y el dinero que queda en España permanece infecundo a la expectativa, inmovilizado en las cuentas corrientes de los Bancos, a los que empieza a preocupar este exceso de disponibilidades que no encuentran colocación.

El primer deber, por lo tanto, de todo Gobierno en España es restablecer la normalidad política, que debe rápidamente reflejarse en el presupuesto, cercenando de él los gastos improductivos, pero sin hacer economías a todo trance y en todos los Ministerios.

Un estudio detenido del problema así planteado, imposible de hacer en los límites de estos artículos, nos haría ver que los gastos abrumadores en España han sido siempre los militares, que vienen consu-

miendo cerca de la tercera parte de los recursos nacionales, sin contar los presupuestos extraordinarios que de tiempo en tiempo ha sido necesario aprobar para escuadras y armamentos, obtenidos de las Cortes después de amplia discusión, violentada al final mediante sesiones patrióticas. A pesar de este derroche, no hemos logrado tener un ejército ni una marina eficientes y menos una oficialidad satisfecha, que ha preferido los azares de la guerra, con desprecio a la vida, llena de angustias y privaciones en circunstancias normales. Se impone una radical y austera reorganización de los ejércitos de tierra y mar, a base de enérgicas amortizaciones, compatibles con el respeto y hasta la mejora de la situación económica de los actuales jefes y oficiales, que corte la propensión aventurera y la necesidad de sindicarse, incompatible con la disciplina militar.

Las naciones modernas se hacen fuertes por el trabajo de sus ciudadanos, que acrecienta las riquezas, y se ha visto recientemente que es fácil improvisar ejércitos en países ricos, de industria floreciente. En cambio, la hipertrofia de institutos armados en naciones pobres pesa como corazas en cuerpos débiles, que más abruman que defienden.

Cúidese, por lo tanto, España, en primer término, de fomentar su agricultura, industria y comercio; mas para esto es preciso que el Estado intensifique la construcción de Obras públicas. Se halla nuestra nación en estos momentos en condiciones parecidas a Francia cuando en 1879 votó el grandioso plan de Obras públicas de Freycinet, ingeniero, lo mismo que Guadalhorce. Dicho plan comprendía la construcción de 8 800 kilómetros de ferrocarriles, y en el Parlamento y en la Prensa se esgrimieron contra él argumentos idénticos a los que ahora se escriben en España y por motivos e inspiraciones análogos; pero la razón se impuso, como esperamos que también aquí ocurra lo mismo.

La presencia en el Ministerio de Fomento de personalidad tan ponderada como D. Leopoldo Matos, es una garantía de que las determinaciones no se tomarán a la ligera; así que, a pesar de que su estudio lo ha hecho con el pie forzado de restringir los gastos originados por las Obras públicas y prescindir de un modo absoluto de nuevas emisiones de Deuda, y se ha aconsejado por una Comisión muy competente de inspectores de Caminos, que al elegirlos se sabía que habían de inclinarse por la austerioridad en los gastos, ha propuesto al Consejo de ministros, y éste ha aprobado, aunque de modo vacilante, que las obras de los ferrocarriles continúen, sin excepción alguna, atemperándolas a las disponibilidades del presupuesto del Estado, que habrá de revisarse íntegramente a fin de que las economías necesarias se hagan donde sean convenientes, de ningún modo en Obras públicas ni en Instrucción pública, que marcan los índices del grado de civilización de los pueblos.

Y no hay que olvidar que el ritmo con que se ejecuten las obras es esencial a su eficacia. No es lo mismo hacer las excavaciones a brazo, con picos y palas, y transportar los productos con carretillas y volquetes, que emplear poderosos medios mecánicos en estas dos operaciones del movimiento de tierras de la explanación de un ferrocarril. Pero la sustitución del hombre por la máquina, que ha determinado las grandes bajas de las subastas últimas, economizando al Estado muchos millones, requiere gran volumen de obra en poco tiempo, para amortizar tan costosos

medios auxiliares. Así que si ahora se alargasen los plazos para disminuir los pagos anuales, los contratistas se llamarían con razón a engaño. Nada justifica semejante descrédito del Estado español.

Dejémonos de negros pesimismos; no prestemos oídos a los eternos augures de trágicas desventuras nacionales, y, sin entregarnos tampoco a un cándido optimismo, coloquémonos en la realidad, la cual nos dice que España, a pesar de todo, progresiona incesante y con ritmo acelerado. Las clases sociales que trabajan viven cada día mejor, satisfaciendo necesidades antes desconocidas, sin descuidar el ahorro, que se cifra anualmente en muchos millones de pesetas; el Ministerio de Hacienda es ya un perfecto centro de recaudación que lleva a las arcas del Tesoro un número de millones que, cuadruplicado en lo que va de siglo, se acerca a los cuatro mil; la Deuda pública,

debida casi toda a gastos guerreros, cuyo servicio hace veinte años consumía la mitad de los ingresos del Tesoro, hoy día, a pesar de su aumento, representa la cuarta parte de dichos ingresos. Cuantos estudian a fondo el único síntoma alarmante de nuestra situación económica—el valor de la peseta—dicen, con significativa unanimidad, ante problema tan complejo, que ninguna causa fundamental justifica su depreciación.

España es un organismo sano, que no acaba de marchar bien por culpa de los españoles, empeñados en desacreditarse los unos a los otros con saña africana. Dejemos a un lado nuestras frenéticas rencillas de campanario, y sin desleñar el pasado, para que sus errores nos sirvan de lección, no estemos siempre de espaldas al porvenir brillante que nos aguarda, si somos razonables.

Vicente MACHIMBARRENA

El ferrocarril de Tánger a Fez

Homenaje a la memoria de los ingenieros de la Compañía del Ferrocarril, Sres. Gortázar y Varela, muertos en el campo del honor el 1.º de mayo de 1920

En la primavera de 1920, el ingeniero industrial D. Ramón de Gortázar Manso y el de Caminos

D. Alberto Varela e Hidalgo de Quintana fueron a replantear sobre el terreno el trozo segundo de la sección española del ferrocarril de Tánger a Fez, que comprendía los 30 kilómetros entre Zoco Tzelata y Arzila, que formaban parte del proyecto por mí redactado el año 1917.

En la noche del 30 de abril de 1920 pernocaban con sus dos auxiliares, Barranco y Lentisco, en una tienda de campaña establecida a unos 6 kilómetros de Arzila y 4 kilómetros del campamento militar de Tzenin, y fueron sorprendidos, en el sueño, por una partida de rifeños capitaneada por el bandido Mudden. Debieron nuestros malogrados compañeros intentar defenderse valerosamente, a pesar de la evidente superioridad de los agresores; pero ambos perecieron en la lucha, y allí quedaron sus cadáveres cosidos a puñaladas, llevándose los bandidos prisionero al delineante Lentisco, herido en una pierna, y salvándose milagrosamente el auxiliar Sr. Barranco, que consiguió esconderse entre unos sacos de cemento.

Aunque no parece dudoso que esta agresión noc-

turna tuvo por objeto principal el robo de los fondos recibidos aquel día por los ingenieros para pagar las cuadrillas y el secuestro del personal de la Compañía del Ferrocarril, para que ésta indemnizara su liberación con elevado rescate¹, es también cierto que todos los ingenieros y empleados de la Compañía no ignoraban la hostilidad peligrosa de los indígenas en aquellas regiones casi despobladas, sobre todo en la época de general rebelión en toda la zona, como lo había comprobado el asesinato de nuestro sobrestante D. José Matarán, el 3 de febrero de 1918, en las inmediaciones del río Mejazen.

A pesar de tan evidentes contingencias, no vaciló nunca el ánimo de nuestro personal en los continuos trabajos de campo que los estudios, replanteos e inspección de las obras ha exigido para la construcción de los 90 kilómetros de ferrocarril en zona española; nadie pensó en eludir la continuación de los trabajos, a pesar de que tres mujeres aíradadas en una plantilla técnica, que no excedió de diez agentes, representa un porcentaje macabro, que supera al de las bajas

D. Alberto Varela e Hidalgo de Quintana, ingeniero de Caminos. † en el campo del honor el 1.º de mayo de 1920



D. Ramón de Gortázar y Manso, Ing. Industrial, † en el campo del honor el 1.º de mayo de 1920



¹ El rescate, o mejor dicho, la evasión del delineante Lentisco, al cabo de nueve meses de cautiverio, costó a la Compañía 54 000 pesetas.