

OBSERVACIONES

sobre una exposicion de los tenedores extranjeros de acciones y obligaciones de los ferro-carriles españoles, inserta en la GACETA DE CAMINOS DE HIERRO.

Con el titulo de *Una reclamacion justa* hemos leído, en la *Gaceta de los caminos de hierro* de 2 del corriente mes, un proyecto de exposicion al Gobierno español, que circula entre los tenedores de acciones y obligaciones de nuestros ferro-carriles, con el objeto de reclamar aumento de subvencion, ó la garantia de un mínimo de interés que permita mejorar el precio actual de aquellos valores. Somos los primeros en deplorar su depreciacion, sin que disminuya en lo más mínimo nuestro sentimiento la idea de que en su mayor parte sean extranjeros los interesados. Lójos de eso, esta circunstancia aumenta nuestro pesar, bajo cierto punto de vista, pues aparte de que somos incapaces de abrigar los miserables sentimientos de mal entendido nacionalismo, que únicamente pudieran conducirnos á contemplar con indiferencia la ruina de los tenedores extranjeros de valores españoles, hay en nuestro concepto una consideracion que la hace á la larga más perjudicial para nosotros que si la baja tuviese lugar entre capitalistas de nuestro pais. Estos, ligados á él por mil lazos de interés y de afecto, seguirian consagrando su inteligencia y el resto de sus capitales al desarrollo de nuestra produccion. Aquellos, sin que esto sea inferirles una ofensa, sólo están ligados con nosotros por la esperanza de obtener un interés ventajoso, aunque legítimo, de los suyos, y es muy de temer que pérdidas de tanta consideracion les alejen de nuestro mercado, harto falto de capitales, para que, aun atendiendo sólo á nuestro interés, no tengamos un vivísimo deseo de que siempre que vengan á emplearlos entre nosotros obtengan el legítimo fruto de sus sacrificios.

¿Pero pueden obligar estos sentimientos de lealtad á que se acepte como verdad inconcusa que sus especulaciones se han frustrado sólo y exclusivamente por falsas premisas sentadas por nuestro

Tomo XIII.

Gobierno? ¿Podemos nosotros sobre todo, ingenieros españoles, sobre quienes se hace recaer la tremenda responsabilidad de haber puesto á la nacion en el caso de soportar una pesadísima carga, aceptar que las equivocaciones de las empresas concesionarias se deben exclusivamente á errores cometidos en la redaccion de los documentos oficiales, sin examinar hasta dónde esto sea posible, si por parte de las compañías no ha habido tambien errores de gran cuantía en la ejecucion de las obras, que hayan contribuido al aumento de sus gastos?

Pudiéramos en verdad limitarnos á plantear esta cuestion y esquivarla en seguida, haciendo recaer toda nuestra responsabilidad sobre las empresas concesionarias. Los tenedores extranjeros de acciones y obligaciones las han tomado indudablemente por su confianza en las compañías concesionarias, que las presentaban en las bolsas extranjeras como representacion de un buen negocio. Y dice el buen sentido que esta confianza sólo podian depositarla en lo que conocian, es decir, en los nombres de capitalistas é ingenieros extranjeros, que por sus antecedentes les prestaban garantias de acierto en sus cálculos. Ahora bien, estas compañías habian tomado en su mayor parte las obras bajo el pliego de condiciones generales incluido en el Real decreto de 15 de Febrero de 1856, cuyo segundo artículo dice así: «Al aceptar la empresa este pliego de condiciones se entiende que ha verificado *todos los cálculos y datos* en que estriba; que se confirma en la realidad de todo lo que en él se establece, y que tiene la seguridad de poderlo ejecutar en todas sus partes, sin reclamar nuevas gracias ó concesiones por los *errores, imperfecciones y omisiones* que puedan encontrarse en la realizacion de la obra.»

Nada puede darse mejor pensado, más explícito, más terminante. Si el tiempo que mediaba entre el anuncio de la subasta y su realizacion, no era suficiente para las comprobaciones indispensables, debieron abstenerse ó pedir más largo periodo. Una vez aceptada la concesion con este pliego de condiciones, no sabemos cómo podrán pretender que no hicieron suyos los errores que

Madrid 1.º de Agosto de 1865.

podieron cometerse en los documentos oficiales que sirvieron de base á las subastas.

Pero nos contentamos con hacer constar razon tan poderosa, y renunciamos á ella para nuestra discusion, porque los reclamantes reconocen que nada pueden exigir en derecho, y porque no necesitamos de esta arma, á pesar de lo poderosa que es.

Tenemos el convencimiento de que, con respecto al ménos al ferro-carril del Norte, podemos demostrar que: de una manera explícita y terminante, en documentos oficiales emanados de su administracion, y cuando habia construido gran parte de su linea, estudiado variaciones para el resto por sus Ingenieros, y el movimiento del pais por medio de sus agentes, aceptaba en conjunto las valuaciones del Gobierno, y sostenia que con trabajos y elementos propios habia adquirido la seguridad de que el ferro-carril podia construirse con las evaluaciones próximamente del Gobierno español.

Antes de proseguir debemos una declaracion. No tenemos motivo para juzgar mejor ni peor de la Compañía del Norte que de las demás de España. Reconocemos lo bueno que ha hecho en nuestro pais. Si hoy nos dirijimos con particularidad á la Empresa del Norte es porque en varias de sus Memorias ha insistido en hacer resaltar los errores cometidos en los documentos oficiales. Con cierta severidad alguna vez, otras reconociendo circunstancias difíciles y excepcionales, que podrian explicar aquellos errores, con una lealtad que honra á la Compañía. Siempre decorosamente pero insistiendo siempre tambien en que la culpa, toda la culpa de los errores cometidos es de los proyectos oficiales. Y como nosotros, sin pretender que aquellos no existan en mayor ó menor escala, pretendemos, sí, poder demostrar que de la mayor parte de los totales son responsables las compañías, contestamos á quien con insistencia pone en relieve los que cree errores oficiales, sin perjuicio de aducir en nuestro descargo y en lo sucesivo datos relativos á las demás empresas, si lo creyésemos necesario para sostener el buen nombre de la Administracion.

Pasemos ya á razonar la proposicion que dejamos sentada.

En una nota dirigida á los Sres. Diputados por la empresa del Crédito Moviliario para que pudiesen juzgar de los adelantos de la linea que

nos ocupa, en Mayo de 1858, cuando la Compañía habia podido emplear diez y siete meses en obras y estudios, encontramos entre otros los siguientes asertos.

1.º «Cómo ha empleado la Compañía este tiempo.—Todo el mundo sabe que antes de proceder en la ejecucion material de las obras, las compañías concesionarias comprueban exacta y minuciosamente los proyectos que han recibido de la Administracion lo mismo en Francia que en Alemania ó en Rusia, y en todas partes tambien las reclamaciones de rectificacion presentadas por las compañías se examinan, y lo más frecuente es que se acepten, sin que esto disminuya bajo ningun concepto la autoridad ni se ofenda la dignidad de los Ingenieros del Estado.» (Esto es perfectamente exacto.)

2.º Habla de la construccion y dice:

Kilómetros.

«Las explanaciones de la 1.ª seccion terminadas en.	142
»Id., id., en la 2.ª.	24
»Con balasto y casi concluidas. . .	45
»Entre Madrid y Búrgos hechas en $\frac{2}{3}$ las obras de.	120

5.º Se hace despues una relacion circunstanciada de los estudios hechos que, con algunas variantes, alcanzan un desarrollo de 1.615 kilómetros y 645 metros, sintetizando estos detalles en el siguiente párrafo: «*Proyectos presentados.* Se han presentado los *proyectos definitivos* de toda la linea, á pesar de las dificultades que se han encontrado en varios puntos, donde ha sido necesario hacer hasta tres y cuatro estudios.» Termina haciendo una reseña de las rectificaciones aprobadas por la Direccion, habiéndolo sido despues casi todas las demás.

Oficial y espontáneamente manifiesta la Empresa que ha comprobado, rectificado y estudiado *definitivamente* toda la linea. El proyecto á que en lo sucesivo hayan de ceñirse las demás obras no es del Gobierno: como errores de proyecto cesa por completo su responsabilidad.

Además la Empresa ha llevado á cabo trabajos importantes en 165 kilómetros, y concluido 166 en varias secciones. Ha podido comprobar, portanto, no sólo la exactitud de las valuaciones oficiales, sino las que sus Ingenieros hayan hecho antes de replantear las obras. Han encontrado ya

esos errores que el Gobierno debe reparar? Nada dice; pero debe suponerse que no, y que ha incurrido en ellos, á pesar de tener mejores condiciones para sus cálculos, hechos con todo el tiempo necesario, y á la vez que se ejecutaban obras diversas y en diversos puntos, que podian proporcionarles preciosos datos. En grave responsabilidad hubiera incurrido, si conociendo que las obras iban á costar mucho más del presupuesto, lo que naturalmente hacia cambiar completamente las condiciones de la especulacion, no hubiera protestado, no hubiera dado la alarma á los que la confiaban sus capitales.

Pero si este documento nada dice respecto á presupuesto, veamos otro más importante y decisivo.

Cede el Crédito Moviliario el negocio de que nos ocupamos á la nueva Compañía: reúne esta una Junta general de accionistas en 20 de Enero de 1859 con el objeto de:

«Antes de proceder á la ratificacion definitiva de los pactos por medio de los cuales nuestra sociedad ha venido á ser propietaria de las diversas concesiones comprendidas en la denominacion de Caminos de hierro del Norte de España, es necesario que sepan los Sres. Accionistas las fases que ha tenido este negocio, su estado presente, su importancia y los elementos de buen éxito que encierra en sí. Tenemos la rara fortuna de entrar en posesion de una obra en su mitad casi concluida, y con la esperanza de recoger dentro de un breve plazo el fruto de trabajos anteriores, conducidos con habilidad, inteligencia y energia. Con efecto, á pesar de las dificiles circunstancias que ha atravesado en diversas ocasiones desde que dió principio la construccion del ferro-carril del Norte, las obras se han llevado adelante con extraordinaria actividad.—Las líneas del Norte de España, de que ha sido hasta hoy concesionaria la sociedad del Crédito Moviliario español, y de que en adelante lo será nuestra Compañía, si esta Junta lo aprueba, comprenden 725.000 metros. De este número 257.054 están ya completamente concluidos y en disposicion de recibir la via, y 151.891 se hallan cerca de su terminacion, que tendrá efecto dentro de algunas semanas, con lo cual pueden considerarse como terminadas las explanaciones en 568.925 metros, es decir, en más de la mitad de la extension de las líneas».

Continúa el detalle de importantísimas obras de fábrica terminadas ó en construccion.

Leemos tambien: «Las tarifas concedidas por la ley al camino del Norte, pueden considerarse como ventajosas.—Si se aplican, pues, estas tarifas á los elementos estadísticos que se han reunido con gran esmero durante más de un año, y que han sido comprobados por los Ingenieros.» Tambien en este extremo de la cuestion la Compañía hace suyos los cálculos relativos al movimiento probable de la linea.

Queda pues comprobada la exactitud con que ha podido decir el Consejo, que tiene la rara fortuna de constituir una sociedad cuyo objeto, realizado en gran parte, es además perfectamente conocido en su totalidad. Pasa luego con todos estos datos y con la experiencia recogida por sus ilustrados agentes en cerca de tres años de estudios y construccion á presentar el resultado probable, casi seguro de la especulacion. ¿Y cuál es? ¿Ha reconocido ya los errores cometidos por el Gobierno español? En conjunto no los menciona siquiera.

En detalle encontramos el siguiente aserto, que estábamos muy lejos de buscar.

«Recordaremos ante todo lo que hemos hecho ya notar, y es que las obras ejecutadas han costado ménos de lo que se habian calculado en los presupuestos.»

¿Qué presupuestos? No lo dice: suponemos que los formados por sus Ingenieros. Y en conjunto, ¿qué diferencia hay entre ellos y los del Gobierno?

En la Memoria que examinamos, al hacer sobre trabajos exclusivos de la Compañía los cálculos de explotacion que presentan como probable un beneficio de 12 por 100 por lo menos, se presupone un gasto total en números redondos de 776 millones de reales.

El presupuesto del Estado era. 615.000.000 rs.
El costo ha sido de. 1.540.000.000

La diferencia, pues, entre el presupuesto oficial y el formulado por la Compañía es de 165 millones; pero están muy lejos de ser estos errores, y en realidad, si la Compañía presenta los presupuestos de sus Ingenieros que tuvo presentes al hacer la valoracion que estamos discutiendo, resultarán por término medio precios más bajos, ó cuando ménos iguales á los que han servido de base á los presupuestos oficiales. Con efecto incluye en sus

presupuestos una partida de 75 millones de intereses y aportacion que no aparece en los oficiales. Este no es un error: es una omision que debieron apreciar á la simple lectura de los documentos oficiales, y reclamar ó protestar contra ella. Además. El presupuesto de la compañía á que nos estamos refiriendo no se ha estudiado bajo la base del proyecto oficial sino bajo la del construido que es el de la Compañía, con rectificaciones importantísimas que dan un trazado mucho más difícil y costoso. No tenemos inconveniente y, lejos de eso, nos complacemos en hacer justicia al ferrocarril del Norte al decir, que con ventaja mejoró las condiciones técnicas de la línea en varios puntos y muy particularmente en los pasos de la Brújula, Pancorbo y bajada de Alsasua. Pero lo hizo imponiéndose el sacrificio de obras mayores en el número y dificultades, que explican el aumento de los presupuestos sin aumentar los precios oficiales.

Ahora bien; si con estas condiciones, si haciendo sus valuaciones no con relacion al total de la línea, sino á la mitad aunque la más difícil, pues la otra mitad dice que estaba concluida, y concluida con un precio menor del presupuestado, se equivoca respecto al resultado obtenido en 560 millones de reales. ¿Tiene derecho á decir que á errores en los presupuestos oficiales se debe el deplorable aumento en los gastos y el aflictivo estado financiero de la Compañía? No sabemos qué se contestará á esta argumentacion, cuya fuerza estriba en que sólo hemos buscado armas para nuestra defensa en el arsenal de la Compañía, para negarse á reconocer que hace mucho tiempo que han desaparecido de la escena los documentos oficiales, habiéndose llevado á cabo las obras con proyectos redactados por la Compañía, que en datos por ella tomados tambien ha fundado los cálculos de probables gastos y productos que debian inspirar al público la confianza necesaria para interesarse en sus especulaciones. Respetamos demasiado á la Compañía para suponer que aunque aparezca que sus agentes hacian suyos los errores oficiales, si existen, los habian reconocido ya en 20 de Enero de 1859.

Nuestra protesta se hace más larga de lo que pensábamos, y terminaremos diciendo de una manera general:

Que suponemos desde luego que al verificar los documentos oficiales redactados por nosotros se

habrán encontrado errores de más ó menos consideracion. Pero que tenemos abundantes datos de que son mayores los cometidos por las compañías en la ejecucion. Que espontaneamente nunca hemos provocado ni provocaremos cuestiones de esta especie; pero que en legitima defensa las aceptaremos siempre, y si lo creyesemos necesario las iniciaremos, pidiendo informaciones tan amplias y solemnes como puede exigirlo el esclarecimiento de una cuestion, en la que personificamos la responsabilidad del Gobierno, al que se quiere poner en la durísima alternativa de cargar con la responsabilidad moral de la ruina de gran número de tenedores de valores Españoles, ó de hacer pesar sobre el país una gravísima carga, apareciendo además como único responsable de errores que no son suyos y han traído las cosas á tan lamentable estremo.

VARIOS INGENIEROS DE CAMINOS.

VIA DEL SISTEMA DE BERGUE.

Insertamos á continuacion el comunicado que nos ha remitido el Sr. D. Miguel de Bergue en apoyo de su sistema de via, que ya conocen nuestros lectores por la descripcion que publicamos en dos de nuestros números, acompañándola de tres láminas en que se detallaban todas sus partes con la mayor exactitud. Viniendo á ser lo que manifiesta el Sr. Bergue una reproduccion de lo que expuso respecto de esta vía el Sr. Merly de Iturralde al hacer su descripcion, y no permitiéndonos la mucha abundancia que tenemos de materiales dar demasiada extension á este asunto, habremos de limitarnos á contestar con algunas notas á lo más esencial de dicho comunicado.

Dice así el expresado documento:

Barcelona 26 de Junio de 1865.

Sr. Director de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

Madrid.

Muy Sr mio: Como en el número 14 de su apreciable periódico, correspondiente al día 1.º del corriente, se inserta una nota sobre mi nuevo sistema para sentar la vía en los caminos de hierro, en la cual fundándose en algunas consideraciones de todo punto inexactas, se viene emitiendo una opinion desfavorable al mismo, he de merecer de la imparcialidad de V. se sirva mandar insertar en las columnas de la REVISTA el siguiente escrito, y le quedará sumamente agradecido su más atento y seguro servidor, Q. S. M. B.— *Miguel de Bergue.*

Se desprende á primera vista que el autor del escrito á que me refiero, ó no ha visto ni comprendido