

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

MADRID, 30 DE MARZO DE 1888.

4.ª Serie.

Tomo 6.º

Número 6.º

AÑO XXXVI DE LA PUBLICACIÓN.

SUMARIO.

Proyecto de Ley de ferrocarriles secundarios, por la Redacción.—Ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha.—Apéndice, por D. Pablo de Alzola.—*Puerto de Barcelona*: Pruebas practicadas con los carriles y contracarriles destinados al montaje de sus vías férreas, por D. Julio Valdés, Ingeniero de Caminos (continuación).—Conclusiones relativas á las Obras públicas elevadas al Gobierno por la Comisión encargada de estudiar la crisis agrícola y pecuaria, por D. Amós Salvador.

PROYECTO DE LEY DE FERROCARRILES SECUNDARIOS

Debemos dar cuenta á nuestros lectores de un importantísimo y bien meditado proyecto de ley que el Sr. Ministro de Fomento, inspirándose en un criterio muy liberal, ha presentado últimamente al Congreso de los Diputados, para que sea sometido á la deliberación de las Cortes.

Se refiere dicho proyecto de ley á los ferrocarriles secundarios ó económicos, que están llamados, sin duda alguna, á promover en nuestro país el fomento de los intereses de la agricultura, de la industria y el comercio, tanto por la gran facilidad con que podrán ser construidas y explotadas esta clase de vías en las regiones que no disfrutaban actualmente para la circulación de sus productos de las ventajas de las líneas de servicio general, cuanto por la influencia considerable que habrán de ejercer estos ferrocarriles secundarios en el tráfico de estas líneas de servicio general, de las cuales vendrán á ser un verdadero complemento. En este sentido, el proyecto de ley es de suma transcendencia y responde á una necesidad generalmente sentida.

Está precedido de un luminoso preámbulo (que revela un conocimiento profundo del asunto), en el cual empieza por hacer notar el vacío que deja la ley general de ferrocarriles de 1877 respecto á las obras de utilidad pública, en que se ocupa el proyecto, puesto que ni las prescripciones sobre tranvías contenidas en el último capítulo de la ley general se amoldan bien al carácter que deben tener los ferrocarriles de que se trata, ni ha bastado para estimular á los particulares hasta ahora la simple concesión del derecho á la expropiación forzosa, y á la ocupación de terrenos del Estado á los

ferrocarriles de servicio particular que pudieran llegar á prestar un servicio público.

Lo más importante del proyecto de ley está en la subvención del Estado, que el Ministro propone para los ferrocarriles secundarios; pero no por el sistema seguido hasta ahora, que, como saben nuestros lectores, impone al Estado la obligación de hacer desembolsos antes que las líneas presten el servicio á que están destinadas, sino por el procedimiento de garantía de un interés anual, durante cierto número de años, al capital que se fija como representativo del coste de construcción, y á contar desde el día en que las líneas empiecen á prestar servicio. El proyecto de ley fija el límite superior de **80.000** pesetas al coste kilométrico de construcción, y el tipo de *cinco por ciento* de interés anual durante los *primeros diez años* de explotación, cuyo interés no empezará á devengarse hasta que esté en explotación la totalidad de la línea ó grupo de líneas objeto de la concesión. El *máximo* de las obligaciones que contraiga el Estado será de este modo perfectamente conocido. Si se hiciera un estudio comparativo de los sacrificios que significarán para el Estado estos ferrocarriles con los que representan los gastos de primer establecimiento y de conservación permanente de las carreteras de tercer orden, se vería que son aquéllos menos onerosos para el Estado en la forma que se propone por el proyecto de ley de que hablamos, sobre todo si se considera que el Estado sólo se obliga á *completar* el interés del *cinco por ciento* si hubiere algún producto líquido, pues según prescribe el proyecto, este producto líquido se considerará como interés ya percibido. Además, si en cualquiera época de la explotación el producto líquido excediere del *seis por ciento*, este exceso se repartirá por mitad entre el concesionario y el Estado, hasta quedar éste reintegrado de las cantidades que hubiere abonado por razón de la garantía de interés; y esta esperanza no es tan infundada como pudiera parecer á primera vista, si se tiene en cuenta que la construcción de estos ferrocarriles puede llevarse á cabo con un capital relativamente pequeño.

El inconveniente más grave del sistema de garantía de interés como subvención del Estado estriba, indudablemente, en la dificultad de apreciar bien el gasto anual de explotación por kilómetro; el producto bruto es siempre fácil de conocer y comprobar, y para determinar el producto líquido la verdadera dificultad está en la apreciación del gasto. Para que no haya vaguedad alguna, se preceptúa en el proyecto de ley que el gasto anual se compondrá de dos partidas: una fija é invariable, y otra proporcional al producto bruto anual que resulte de la expropiación. En las leyes especiales para las concesiones, deberá ser este punto examinado con gran detenimiento.

Se propone en el proyecto de ley otra forma de subvención en el esta-

bloccimiento del ferrocarril sobre carreteras ú obras públicas ya construidas por el Estado, y cuyo uso y aprovechamiento público sea compatible con la existencia y explotación del ferrocarril.

Además de estas formas principales de subvención, se conceden también á las empresas de ferrocarriles secundarios el beneficio de vecindad, el de los terrenos de dominio público, la facultad de abrir canteras, etcótera, y por otra parte, el Ministro de Fomento queda autorizado para dispensar á las empresas concesionarias la observación estricta de los preceptos de la ley de policía de ferrocarriles en lo relativo á cerramiento y régimen de barreras en los pasos á nivel, siempre que de ello no resulte perjuicio á la seguridad en la circulación.

Para quitar trabas y dar todo género de facilidades, el proyecto de ley no exige la formación de proyectos completos y detallados para cada línea cuya subasta haya de anunciarse. Se autoriza al Ministro de Fomento para formar un plan de ferrocarriles secundarios con subvención del Estado, en la forma ya dicha; después de formado y aprobado este plan, el Ministro presentará á las Cortes proyectos de ley especiales para cada concesión. Promulgada que sea una de estas leyes especiales, queda ya el Ministro de Fomento autorizado para otorgar la concesión, previa subasta, y publicando antes como es de rigor, los pliegos de condiciones generales para todas las líneas del plan, y las particulares, así como las tarifas máximas.

Con la misma fecha en que el Ministro ha presentado al Congreso su proyecto de ley, se ha expedido un Real decreto creando una Comisión encargada de estudiar el plan de ferrocarriles secundarios que merezcan ser subvencionados por el Estado. Este plan habrá de comprender primeramente los que hayan de establecerse con independencia de las carreteras que están incluidas en el plan general de éste; en segundo lugar, los que convenga construir sobre carreteras generales terminadas y en construcción; y por último, los que deban sustituir á las carreteras que no hayan empezado á construirse. Se incluirán también en este plan aquellas líneas de servicio general cuya concesión no haya sido solicitada y que convenga reducir á líneas secundarias. Queriendo dar fuerza de ley al plan, que será aprobado por Real decreto, se dice en el proyecto de ley que dicho plan formará parte integrante de ella, y que no podrá, por tanto, ser alterado sino en virtud de otra, aunque no será en sí mismo más que un Real decreto.

Hay un capítulo dedicado á los ferrocarriles secundarios sin subvención, que disfrutarán de algunas exenciones durante cierto tiempo, y cuyas empresas concesionarias quedarán dispensadas de prestar gratuitamente servicios al Estado. Nada se dice en el proyecto de ley sobre el plazo por el cual se harán las concesiones de estos ferrocarriles no subvencionados por

el Estado; respecto de los subvencionados, será de noventa y nueve años cuando más.

Al dar cuenta hoy á nuestros lectores de este proyecto de ley y enviar desde las columnas de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS nuestra felicitación entusiasta al Sr. Navarro y Rodrigo, hemos de consignar con verdadera satisfacción, que ha recibido el proyecto con aplauso toda la prensa, y ha tributado al Ministro los elogios que merece, dejando á un lado las mezquinas pasiones de partido que todo lo empequeñecen.

En la prensa empieza ya á discutirse el tipo de *cinco por ciento* de interés que el Estado ha de garantizar á las empresas por cierto tiempo, y hay quienes lo consideran insuficiente, haciendo comparaciones con el interés de la Deuda pública, en lo cual hay una confusión lamentable, pues se compara con una renta fija lo que es pura y simplemente un estímulo á los capitales que quieran dedicarse á la industria de la construcción y explotación de los ferrocarriles económicos. Las empresas que á esta industria consagren sus capitales, deberán (como toda empresa), desplegar su inteligencia, celo y actividad para crear el tráfico y aumentarlo, pues en esto han de encontrar su beneficio, y no deberán considerar la garantía del *cinco por ciento*, que les ofrece el Estado por *diez años*, sino como un medio de afrontar las dificultades inherentes á toda industria naciente, en lo cual ha sido muy previsora la ley que se ha proyectado. Como espirado este plazo las empresas han de hacer la explotación de la línea sin ayuda del Estado, es evidente que su propio interés las llevará á aprovechar aquel período primero en acrecentar el tráfico y no encontrarse (como muy oportunamente dice el proyecto de ley), con una línea desacreditada y sin tráfico propio, ni vida asegurada. Una de las ventajas de la solución adoptada por el Sr. Ministro de Fomento, es la de permitir que las empresas puedan contar con el desarrollo que provoca siempre la misma línea de ferrocarril ya en explotación.

Nos limitamos hoy á estas ligeras indicaciones sobre un proyecto de ley de tan señalada importancia, y ponemos gustosísimos las columnas de la REVISTA á disposición del distinguido compañero nuestro que primero propuso y planteó este sistema de concesiones en la isla de Puerto-Rico, quien nos honraría mucho usando la REVISTA si quisiera contestar (como la persona más competente para el caso), á los argumentos ú objeciones que pudieran formularse contra el pensamiento que informa este proyecto de ley.

LA REDACCIÓN.
