

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

MADRID, 30 DE ENERO DE 1890.

4.ª Serie.

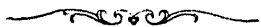
Tomo 8.º

Número 2.º

AÑO XXXVIII DE LA PUBLICACIÓN.

SUMARIO.

Modo más conveniente de subvencionar los ferrocarriles secundarios, por R. C. O.—Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la ría de Bilbao en el año económico de 1888 á 1889, por D. Evaristo de Churrua.—Memoria sobre el progreso de las obras del puerto de Manila, por D. José García Morón.



MODO MAS CONVENIENTE DE SUBVENCIONAR LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS

La experiencia ha demostrado en los ferrocarriles de vía ordinaria, que las diversas formas adoptadas por el Estado para subvencionar tan importante elemento del desarrollo de la riqueza pública, no han respondido al propósito de favorecer los intereses de los capitales invertidos en ellos, garantizando cumplidamente las enormes sumas realizadas por las empresas; resultando de aquí que, apenas iniciada la idea de un plan de vías afluentes á los mismos, se considerasen como axiomas la necesidad de abaratar el costo de primer establecimiento, aun á expensas de reducir la latitud de estos caminos, motivando un engorroso traspaso, y también la de subvencionarlos la Nación en una forma completamente distinta de las establecidas anteriormente; ocurriéndose desde luego como la más apropiada la de garantir un módico-interés á los capitales que se empleen.

Más fatal que provechosa para España, la experiencia de otras potencias á las que por el sólo hecho de reconocerlas superioridad material, dada la impresionabilidad de nuestro carácter, que aspira á realizar de momento la idea concebida, sin la madurez de aquéllas, rindiéndolas el culto de su infalibilidad, quedaron juzgadas como evidentes las dos consideraciones expuestas; y, como no podía perderse tiempo (pues sólo con la construcción de tales ferrocarriles secundarios, y garantizando, siquiera fuera temporalmente, los intereses del capital invertido, ó de su mayor parte cuando menos, podría salvarse á juicio de todos la grave crisis por que atravesamos), el Gobierno confeccionó un proyecto de ley especial para estas construcciones.

Al efecto, el sistema más racional de dar cuerpo á una idea de tanta importancia, era el nombramiento de una ó varias comisiones, que propusieran la mejor manera de facilitar la realización de un plan armónico de estas nuevas vías de comunicación, al par que, conocida su importancia, pudiera proponer los sacrificios que, en los distintos casos previstos en el mismo, debiera imponerse el Estado sin lesionar los intereses generales, y distribuir con equidad estricta las subvenciones otorgadas, limitándolas á lo puramente preciso también para estimular, no sólo la construcción de los diferentes ferrocarriles que se incluyeran en el plan, sino la prosperidad de la subsiguiente explotación.

Así se hizo, desde luego, siendo muy de lamentar que la comisión nombrada, no obstante la respetabilidad y suficiencia de todas y cada una de las personalidades que la componían, no haya determinado del modo preciso que era de desear, ni siquiera los distintos elementos que deberían tenerse en cuenta para la más favorable resolución de un problema tan importante como complicado. Lejos de nuestro ánimo hacer cargo alguno por nada ni á nadie; encontramos, por el contrario, natural y lógico que, tratándose de reunir condiciones tan heterogéneas como son comunmente todas las facultativas que se relacionan con las económicas de antemano establecidas, sólo consignamos estos hechos para justificar nuestra inmodestia de no juzgarlos persuadidos en el detalle de cómo deberían, á nuestro juicio, subvencionarse por el Estado, no sólo estas comunicaciones ferroviarias, sino la generalidad de las concesiones para el disfrute temporal de las obras públicas.

Si en la parte puramente técnica se ha conceptuado resuelto el problema, dentro de ciertos límites, por más que existan no pocos ilustrados Ingenieros que abriguen la íntima convicción de que debe, si no desecharse en absoluto la idea de reducir el ancho de los ferrocarriles, reservar esta reducción para casos muy especiales, en que de antemano pudiera asegurarse que los productos de la explotación no habrían de exceder de una suma determinada que permita calificar de mal invertido el capital que exigiría la ejecución del camino con la latitud normal de los de primer orden construídos, en lo referente á la cuestión económica lo poco que se ha discutido demuestra que existe un perfecto desacuerdo, juzgando unos la explotación de las vías secundarias más cara relativamente que la de las ordinarias adoptadas en las distintas naciones, que escogen intencionadamente para fundar su juicio, mientras otros, con idénticas estadísticas, prueban todo lo contrario; anomalía que sólo induce á sospechar que esta parte del problema no está bien estudiada por lo relativamente reducido de los caminos de esta naturaleza, que no permite considerar de carácter general dichas comparaciones, hechas quizás en distintas circunstancias en lo que á sus respectivos tráficos se refiere.

Pasemos desde luego al objeto que nos proponemos, que no es otro que someter esto al criterio de las personas que á nuestro buen descao puedan agregar su mayor competencia, contribuyendo á discutir la forma en que el Estado debe subvencionar los ferrocarriles secundarios y quizás otras obras públicas, no sólo en beneficio del Erario, sino también para facilitar su rápida construcción, sin perder de vista la conveniencia primordial de interesar en los beneficios de la explotación al concesionario para conseguir el fin propuesto de que dichas comunicaciones contribuyan al desarrollo rápido de la riqueza de la Nación; inútil conceptuamos condenar las formas generales de abono de las subvenciones otorgadas hasta el día en casi la totalidad de los ferrocarriles, pues habiendo abonado el Estado hasta fin del año de 1887 aproximadamente 660.000.000 de pesetas á los 12.570 kilómetros concedidos hasta aquella fecha, en los cuales los cuyos presupuestos oficiales importan 2.586.000.000 de pesetas, siendo las subvenciones y auxilios totales acordados unos 760.000.000, resulta que el país ha contribuido en más del 29 por 100 del valor en que se han estimado dichos ferrocarriles contradiciamente entre la Administración y las empresas.

Esta sola cita bastaría, ante la situación económica de las últimas, para abandonar el sistema seguido, si tanto éstas como aquélla no estuvieran persuadidas de la necesidad de su absoluto abandono. Sensible es que no exista la franqueza entre ambas partes para exponer á la faz pública la causa principal de tan desastroso resultado; y aunque el emitir nuestro juicio sobre este punto nos conduciría á dar á este trabajo mayor extensión que lo que nos hemos propuesto, no podemos prescindir de consignar que hay que buscar dicha causa en que lo que se ha estipulado no es, como parece natural, interesar capitales en la buena explotación de los caminos que se concedieran, sino facilitar especulaciones financieras de cualquier género que ellas fueren, á expensas de obtener garantías para la construcción, aunque resultara al costo exorbitante de 500 á 600.000 pesetas el kilómetro, como así ha sucedido. En efecto, los valores emitidos por las Compañías en la citada época, según la Memoria oficial de donde hemos tomado las anteriores cifras, importan sensiblemente tanto como los presupuestos oficiales citados; es decir, que los 660.000.000 de pesetas de subvención, abonados, importan un presupuesto adicional al de construcción, viniendo á constituir gran parte de esta cantidad en pura y lamentable pérdida.

El Gobierno no ha desconocido sin duda desde el origen de la construcción de los primeros ferrocarriles los defectos del sistema, como lo comprueba el haber principiado abonando las subvenciones por grupos de cuatro kilómetros terminados, efectuar luego los abonos parcialmente por unidades de obra, en la misma proporción del presupuesto con la total otorgada, y por último, estipulando los importes correspondientes en cada uno

de los ejercicios económicos consignados en la ley de la concesión respectiva. Si de este modo iba garantizando la inversión de los fondos públicos en el camino, iba, en consecuencia, dificultando á las empresas la posibilidad de encontrar capitales, sobre todo en el primer periodo de las construcciones, siendo ineficaz para evitarlo las disposiciones legales de carácter general que sucesivamente se han dictado, cual la constitución de la hipoteca en la misma subvención, considerándola como capital de antemano realizado, computable para la emisión de obligaciones; leyes denominadas vulgarmente de libertad de Sociedades y de quiebras de las Compañías de ferrocarriles, y últimamente el nuevo código de comercio, en el cual ya se desprende por completo el Ministerio de Fomento de toda intervención en la creación de aquellos valores.

En el estado actual creado por tales disposiciones, con el precedente de la multitud de suspensiones de pagos, en que si se sacaron á flote en los Tribunales á las Compañías de los ferrocarriles generales de vía ancha, ha sido á expensas del consiguiente descrédito ante el país, y aun sin tales argumentos, en el estado de crisis por que éste atraviesa, ¿puede ser apropiada una garantía temporal de interés, á una parte del capital invertido en una obra pública, para impedir la continuación de los males, que no han podido evitarse otorgando subvenciones de un 30 por 100 de su valor efectivo?

Para responder cumplidamente á esta pregunta, es suficiente considerar la situación del particular ó entidad á quien se otorga la concesión de un ferrocarril. Por más que sea de vía estrecha, no cabe suponer al concesionario con recursos propios bastantes, no ya para ejecutarlo por su exclusiva cuenta, sino ni siquiera para cumplir el primero de sus compromisos, ó sea el de dar comienzo á los trabajos en un plazo relativamente breve. La constitución de la fianza para asegurar al Estado el cumplimiento de los deberes que impone la concesión, el abono del proyecto, según la tasación oficial hecha del mismo, y la multitud de gastos generales imprescindibles, sea cualquiera la organización con que se intente dar principio siquiera al replanteo de las obras, son urgentes desembolsos que desde luego obligan al concesionario á solicitar el concurso de una ó varias entidades bancarias, para salvar el depósito provisional que necesitó constituir á fin de garantizar su proposición en la subasta, no siendo menos evidente que estas primeras incidencias, si se llevan á feliz término, es á expensas de la disimulada absorción de los derechos adquiridos por el concesionario, prejuzgando la creación de una gran empresa constructura y la transferencia á favor de una Sociedad anónima en quien el Estado reconoce, dentro de la Ley, subrogados todos los derechos y obligaciones de aquél.

El capital social de esta última empresa se constituye, representado en acciones, en cantidad suficiente para atender á las señaladas necesidades y

hacer frente á los crecidos gastos de la construcción, si no en la totalidad del presupuesto oficial, en la parte contratada con el constructor, para que hipotecando luego las obras por éste ejecutadas y las correspondientes á la suma que importa la subvención, se puedan realizar una ó varias emisiones de obligaciones con interés fijo, amortizables en el periodo de la concesión; y claro está, por tanto, que si la subvención se reduce á garantizar un producto reducido y temporal de la explotación, aumentarán las dificultades para la constitución del primitivo capital que nos ocupa, cuya cuantía deberá forzosamente ser mayor que en el caso de la subvención directa en metálico durante la construcción. Emitir estos valores, aun en el supuesto de que la empresa constructora los acepte en pago de una parte de los trabajos que vaya ejecutando, es, sin disputa alguna, un problema financiero cuya resolución generalmente se ha buscado ofreciendo abonar un interés crecido durante el periodo de construcción, lo que equivale á un injustificado aumento de capital. A pesar de ello, suele quedar en cartera gran cantidad de títulos, cuya pignoración subsiguiente contribuye también á recargar el coste del camino.

Contratada comunmente la ejecución de las explanaciones, obras de fábrica, estaciones y casillas, por un tanto alzado, estipulando casi siempre la importancia total de los trabajos comprendidos en él, rarísima habrá sido la liquidación final en que los denominados trabajos complementarios, que los mismos constructores se reservan ejecutar á elevados precios, no hayan importado un gasto imprevisto de consideración, contribuyendo en no pequeña proporción á los desastrosos resultados obtenidos, desde el punto de vista económico, con el sistema de concesiones hasta el día establecido.

(Se concluirá.)

R. C. O.

MEMORIA

QUE MANIFIESTA

EL ESTADO Y PROGRESO DE LAS OBRAS DE MEJORA DE LA RÍA DE BILBAO
EN EL AÑO ECONÓMICO DE 1888 A 1889

(Continuación.)

II.—DRAGADO DE LA MITAD INFERIOR DE LA RÍA.

En las Memorias anteriores dimos cuenta, repetidas veces, de las vicisitudes que experimentó la contrata que se celebró en 1880 para el dragado de la mitad inferior de la ría, que hubo de rescindirse después de ex-