

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

MADRID, 15 DE FEBRERO DE 1890.

4.ª Serie.

Tomo 8.º

Número 3.º

AÑO XXXVIII DE LA PUBLICACIÓN.

SUMARIO.

Modo más conveniente de subvencionar los ferrocarriles secundarios, por R. C. O. (conclusión). — 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 Churrucá. — Memoria sobre el progreso de las obras del puerto de Manila, por D. José García Morón (conclusión).

MODO MAS CONVENIENTE DE SUBVENCIONAR LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS

(Conclusión.)

La parte de capital que consumen estos primeros é inevitables pasos de las Compañías nuevas, se juzga reembolsable en el porvenir por la autoridad moral que la entidad constructora les aporta en las emisiones sucesivas de las obligaciones necesarias para adquirir el material fijo y móvil, y la facilidad que las fábricas acostumbran ofrecer para estos últimos gastos de establecimiento de los ferrocarriles; pero generalmente ni los beneficios obtenidos en dichas emisiones alcanzan á la suma calculada de antemano, ni el total de ambas ventajas amortiza, no ya el exceso del capital de acciones emitidas, sino ni siquiera el sacrificio de los intereses correspondientes á las mismas.

Bastaría agregar á lo expuesto la repugnancia de las grandes Compañías á construir directamente nuevas líneas, prefiriendo adquirirlas terminadas ó por fusiones sucesivas con las de menor importancia, para dejar demostrada cumplidamente nuestra creencia de que, en el primer periodo de las construcciones, debe buscarse la causa primordial de la mala situación financiera de las empresas ferro-viarias.

Consecuencia natural de esta opinión, es que las subvenciones que el Estado otorgue deben invertirse en la construcción, utilizando en cierto modo en su provecho las pérdidas de capital consignadas; con lo cual es incuestionable que si la explotación de los caminos exige mayor seguridad y comodidades para los viajeros, ó establecimientos de estaciones, muelles, cocheras y demás obras no previstas en el presupuesto de concesión, las

Compañías, que tendrán consolidado su crédito desde su constitución, serán las primeras iniciadoras de tales ventajas, redundantes en beneficio del servicio público, el que de otro modo se considera forzosa é injustificadamente contrario al interés de aquéllas.

La garantía del interés del 5 por 100 del capital invertido durante los veinte años que se conceptúan necesarios como plazo prudencial, representa un crédito total efectivo del presupuesto oficial calculado contra la entidad aseguradora, juzgando este hecho suficiente para demostrar lo oneroso que sería para el Estado este nuevo sistema de subvencionar los ferrocarriles, aun en el supuesto de que los productos líquidos permitieran, lo cual es muy dudoso tratándose de líneas secundarias, limitar á su mitad el desembolso medio efectivo en el conjunto de las concesiones que se otorgaran. Si nuestro juicio pareciera exagerado en este sentido, citaremos en su apoyo el resultado de la explotación durante el año 1887, que arrojó un beneficio líquido de 71.817.632 pesetas en la totalidad de los ferrocarriles explotados, de los cuales los presupuestos oficiales representan en conjunto, como hemos consignado anteriormente, 2.586.000.000 de pesetas, ó sea menos del 3 por 100 de dicho capital.

A pesar de ello no se estimará esta garantía por las sociedades de crédito, ni en su verdadero valor, ni aun en el de nuestra opinión, tratando seguramente de obtener en sus relaciones con las empresas concesionarias reducciones tales en los plazos de amortización de los valores que emitan, que tal vez hagan ilusorias estas emisiones, convirtiendo quizás en garantía puramente moral, la efectiva que el Estado se imponga.

No puede ocultarse tampoco el inconveniente, por todos reconocido, que ofrece este sistema, de no interesar á las Compañías en los mayores rendimientos posibles del ferrocarril; y prescindiendo de insistir en este punto, así como de bosquejar siquiera la grave situación en que puede encontrarse el país al espirar los plazos del abono de intereses garantidos en los caminos de escasos productos, pasamos, desde luego, á exponer el modo de subvencionar aquéllos, satisfaciendo todas las verdaderas circunstancias que deben tenerse en cuenta para el mejor aprovechamiento de los capitales invertidos en tan importantes auxiliares de la riqueza pública.

Reservándose el Estado el derecho de limitar la iniciativa particular dentro del plan general de estas vías afluyentes á las de primer orden, evitando, de este modo, que se emplee en buscar competencias para distraer el tráfico actualmente establecido, lo cual le irrogaría el perjuicio, no solo de hacer estéril el sacrificio que con la subvención se impone, sino también el menor ingreso que obtendría por la natural reducción que en los impuestos establecidos dejaría de percibir á consecuencia de las injustificadas rebajas que en los precios de los transportes exigirían tales competencias, la principal

de las condiciones á que la forma de subvención debe satisfacer, es á reducir á un mínimo el coste del total establecimiento de estos ferrocarriles.

Sancionado por la experiencia el hecho de que para la ejecución de las explanaciones y obras de fábrica han sido forzosos, como se deduce de lo expuesto, sacrificios importantes de los capitales indispensables para la constitución de las empresas, y siéndole al Estado más económico el construir esta parte por sí mismo ó por subastas parciales dentro de cada provincia, como construye las carreteras, desde luego se comprende la ventaja que por este concepto obtendría si la subvención consistiera en la entrega de obras ejecutadas, siendo lo más probable que aun cuando diera á los concesionarios completamente terminadas todas las explanaciones y obras de fábrica, tratándose de ferrocarriles de vía estrecha, habría de ser mucho menor el interés del capital invertido en estas construcciones que el desembolso real que indudablemente debería efectuar, en el caso de prevalecer el sistema de asegurar el 5 por 100 del importe de los presupuestos oficiales durante veinte años.

Aceptando que el ancho uniforme de la vía en los caminos que consideramos se fije en un metro; teniendo en cuenta las opiniones facultativas de los Ingenieros que más han debatido sus ventajas é inconvenientes y los costes á que han resultado, por término medio, las carreteras de primer orden existentes en la Península, resulta que al Estado le importaría la subvención en obras construídas por cada kilómetro, comprendiendo expropiaciones, explanación, tramos metálicos y puentes de fábrica, 30.000 pesetas próximamente, ó sea el gravamen anual en los presupuestos generales del Estado de 1.500 pesetas por kilómetro, dada la cotización actual de los fondos públicos. Si los 12.000.000 de pesetas que en el día recauda por los impuestos de viajeros, registro de mercancías y demás ingresos de los ferrocarriles ordinarios, los destinara, como garantía, para una emisión de valores especiales con este objeto, es casi seguro que realizaria en emisiones sucesivas más de 270.000.000, con los cuales podría construir en brevisimo plazo 9.000 kilómetros de vías secundarias. Adoptando este sistema de subvención, las actuales Compañías de ferrocarriles vencerían la repugnancia que tienen á ser ellas mismas las constructoras, y es seguro que las grandes rebajas que harían en las subastas de las explanaciones de aquellas líneas que han de beneficiar sus intereses, contribuirían á que el Estado obtuviese, por este concepto, notables ventajas, máxime si se les concede el derecho de tanteo en las subastas para las concesiones de la terminación y explotación de las vías durante un número de años que podría, á nuestro juicio, reducirse á 50 ó 60 en vez de los 99 fijados en la ley.

Si se tiene en cuenta que estas nuevas vías, por lo menos en el promedio de su explotación, darán un rendimiento anual de 12.000 pesetas por

kilómetro, aun aceptando la exagerada suma de un gasto de administración y conservación de 6.000 pesetas, resultaría un producto líquido de otras 6.000, correspondería al Estado unas 500 por el impuesto del 15 por 100 del ingreso por el transporte de viajeros y el registro de mercancías, lo que representaría para el Tesoro un reembolso del tercio del capital invertido en subvencionar los 9.000 kilómetros.

Si además se considera el auxilio que el Estado podría solicitar de los Ayuntamientos y Diputaciones provinciales, ya en la negociación de las emisiones citadas, ya en el abono de las expropiaciones ó en la ejecución de parte de las explanaciones y obras de fábrica, se comprende, desde luego, que este procedimiento es el que mejor se adapta á reducir á un mínimo el sacrificio que el Estado haya de imponerse, precisando el crédito indispensable dentro de cada ejercicio económico, sin quedar expuesto á las contingencias de una explotación en la cual las mismas empresas explotadoras, más que en el aumento de productos, confían en las garantías que las ofrece su ley de concesión.

Las facilidades consignadas en el nuevo Código de Comercio para la emisión por las Compañías de obligaciones hipotecarias, no pueden ser efectivas interin las Juntas Sindicales no consideren estos valores cumplidamente garantidos para autorizar su contratación como efectos públicos, aun cuando en los registros de la propiedad se inscriban las concesiones otorgadas á las mismas; al paso que comprendiendo éstas el disfrute de obras ya ejecutadas por el Estado, existe toda la garantía apetecida para su licitación, resultando, por tanto, que este sistema, al par de ser el más beneficioso para el país en general, lo es también para las empresas concesionarias, las cuales con ninguna otra forma de abono de subvención pueden usar tan ventajosamente su propio é indispensable crédito, limitando el capital social de sus acciones al mínimo apetecido.

Estas favorables circunstancias han de contribuir necesariamente á que en las adquisiciones del material fijo y móvil, construcción de estaciones y accesorios de las mismas, primeras necesidades que deben atender las Sociedades á quienes se les adjudiquen las obras, no luchen para satisfacerlas con el criterio mezquino que les era forzoso adoptar cuando se trataba solo de obtener la explotación más inmediata, procurando compensar en estos gastos esenciales y determinados cuanto fuera dable del excesivo aumento sobre el presupuesto calculado, que generalmente resultaba en las liquidaciones finales con las empresas constructoras.

Finalmente, la condición esencialísima de interesar á las empresas en su buena administración y en obtener los mayores rendimientos ó productos líquidos, queda fuera de toda duda; puesto que éstos son, como en el caso de las subvenciones directas en metálico durante la construcción, toda

la aspiración que pueden prometerse para el pago de intereses y amortización de sus obligaciones, y para remunerar con las notables utilidades repartidas á los accionistas durante todo el período de la concesión el legítimo lucro á que tienen perfecto derecho por contribuir espontáneamente á una industria de interés general, destinada al fomento de la Nación, de preferencia á invertir los mismos capitales en otra privada.

El único ensayo de este sistema en España, prescindiendo de los incidentes por que pasó la construcción de las explanaciones y obras de fábrica, hasta acordarse la rescisión de la contrata, en que los incidentes surgieron exclusivamente por las condiciones especiales de la subasta para ejecutar estas obras por un tanto alzado, no puede ser más favorable á nuestro juicio; pues la línea de Monforte á Orense, en que se otorgó la concesión á la Compañía de los ferrocarriles de Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo, dando como subvención aquellas obras, tiene una tarifa legal, el 56 y 1/2 por 100 más baja que las cuatro restantes líneas que explota la misma Compañía, y es, al propio tiempo, la que según los balances que publica, produce, aunque pequeño, el máximo producto líquido relativo; cita que en si sola basta, á nuestro juicio, para demostrar cumplidamente que este modo de subvencionar, con obras ejecutadas por el Estado, los ferrocarriles económicos, es el único procedimiento que puede reducir á un mínimo el coste de su establecimiento, proporcionar las mayores comodidades al público, dar facilidades efectivas á las empresas para poder hacer uso del crédito, y finalmente, interesarlas en obtener los mayores rendimientos de la explotación, contribuyendo, en consecuencia, al más rápido desarrollo de la riqueza pública.

Madrid 1.º de Diciembre de 1889.

R. C. O.

MEMORIA

QUE MANIFIESTA

EL ESTADO Y PROGRESO DE LAS OBRAS DE MEJORA DE LA RIA DE BILBAO

EN EL AÑO ECONÓMICO DE 1888 A 1889

(Continuación.)

VI.—PLANCHADA DE URIBITARTE Y ADOQUINADO DE LA ZONA DE SERVICIO.

Por las razones expuestas en la Memoria anterior, se había redactado y sometido á la aprobación Superior el proyecto de una planchada corrida de unos 400 metros de longitud para carga y descarga en la margen de Uribi-