

REVISTA DE OBRAS PUBLICAS

FUNDADA Y SOSTENIDA POR EL CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

NECESARIA PARA TODOS LOS CUERPOS FACULTATIVOS DE OBRAS PÚBLICAS, TORREROS DE FAROS, CONTRATISTAS Y CUANTOS TENGAN RELACIÓN CON AQUELLAS

AÑO XLIII

SERIE 6.ª

Carreteras y caminos vecinales, puentes, ferrocarriles, tranvías, canales, ríos, riegos, desecamientos, puertos, alumbrado marítimo, aplicaciones de la electricidad y abastecimiento de aguas.

TOMO II

NÚM. 2.º

SE PUBLICA TODOS LOS JUEVES

Redactor-Presidente. Ilmo. Sr. D. Luis Sáinz y Gutiérrez, Inspector general del Cuerpo de Ingenieros de Caminos.
Redactores. Los Sres. Presidentes de las Comisiones regionales de Ingenieros.
D. Luis Gaztelu, Profesor de la Escuela de Caminos.
D. Manuel Maluquer, Ingeniero del mismo Cuerpo, *Secretario*.
Colaboradores. Todos los Ingenieros de Caminos.

Redacción y Administración: Puerta del Sol, 9.—Madrid.

SECCIÓN OFICIAL

PROYECTO DE LEY

PARA CONCEDER AUXILIOS Á LAS EMPRESAS DE FERRO-CARRILES

Á LAS CORTES

Las difíciles circunstancias por que viene atravesando hace tiempo la industria ferroviaria en España han sido, como no podía menos, objeto de seria preocupación para la Administración pública, que por dos veces ha formulado y sometido á la aprobación de las Cortes proyectos de ley encaminados á mejorar la situación económica de las Empresas de aquella clase, procurando á la vez ventajas á la producción industrial y agrícola.

El haber coincidido en tal pensamiento Gobiernos de distinta filiación política demuestra bien á las claras que al realizarlo no se trataba de servir intereses de partido ni de rendir culto á preocupaciones de escuela, sino de procurar satisfacción á necesidades que no es posible desatender sin graves riesgos para la vida económica del país. Y á nadie, en efecto, que con ánimo sereno y desapasionado examine la cuestión puede ocultarse que la ruina de nuestros ferrocarriles, de una industria en que se hallan comprometidos capitales nacionales y extranjeros tan cuantiosos que, entre acciones y obligaciones, representan en junto aproximadamente la cifra de 3.000 millones de pesetas, habría de producir perturbación hondísima, destruyendo en gran parte la riqueza nacional y causando nuestro descrédito en el extranjero.

Por razones de todos sabidas, aquellos proyectos no llegaron á elevarse á leyes, y la necesidad, desde entonces cada día mayor, de poner remedio al mal, ha llegado ya al grado del más urgente apremio, porquo los balances, en creciente y abrumador déficit, de las más importantes Compañías ferroviarias, muestran como inminente un desenlace que, si en toda ocasión fuera de terribles consecuencias, podría llegar hasta el desastre, á ocurrir precisamente en los momentos en que es mayor la necesidad de fomentar los recursos nacionales y de afirmar nuestro crédito en el extranjero para el buen éxito de la lucha en que la patria defiende el honor de la bandera y la integridad del territorio.

Grandes serían, llegado tal caso, por imprevisión ó descuido, las responsabilidades para todos, ya que el pe-

ligro por patente á nadie puede ocultarse; pero mayor que ninguna, inmensa, resultaría la del Gobierno si para conjurarle no hubiese empleado cuantos medios se hallan á su alcance. Y entendiéndolo así y en cumplimiento de un deber que estima primordial, ha redactado el Ministro que suscribe el adjunto proyecto de ley.

Hállase éste basado sustancialmente en los mismos fundamentos y persigue los mismos fines que los presentados á las Cortes respectivamente en 1892 y en 1894, viniendo á ser como un compendio ó resumen de ambos, si bien difiere de uno y de otro en detalles que no carecen de importancia.

Cual en el primero de los citados, se atiende en el presente á los justificados clamores de la industria siderúrgica española, suprimiendo el favorecido régimen especial aduanero de nuestros ferrocarriles á cambio de modificaciones en los derechos correspondientes á ciertas partidas del Arancel general.

A semejanza de lo intentado en el segundo, se consigna la tan apetecida unificación de tarifas legales dentro de cada red ferroviaria; recavando también ventajas de importancia y por tiempo mayor que en aquél para el transporte de los cereales, harinas, vinos, carbones y ganados de procedencia nacional, así como de los instrumentos de agricultura y de toda clase de abonos. Se estipulan asimismo rebajas para el transporte de jornaleros; pero se ha renunciado á encomendar la construcción inmediata de los ferrocarriles secundarios y de las carreteras afluentes á las estaciones de la red principal á las actuales Compañías ferroviarias, atendiendo por una parte á que la situación financiera de éstas no es la más á propósito para tales empeños, y por otra y principalmente, á que pesan ya demasiadas atenciones sobre el Estado y no es prudente por el momento imponerle nuevas cargas.

Finalmente, se trata, como en los dos proyectos citados, de facilitar á los ferrocarriles recursos que, además de compensarles el sacrificio que representa la reforma del régimen aduanero que hoy disfrutan y las rebajas otorgadas á los transportes industriales y agrícolas, les permitan salvar la actual angustiosa crisis, y si no lograr del todo vida próspera, atender por lo menos con holgura á sus más apremiantes compromisos.

Y á este propósito se refiere la única verdadera novedad que el actual proyecto presenta; pues mientras los anteriores se encaminaban exclusivamente á reforzar los ingresos, ya subiendo las tarifas de viajeros y de mercancías en gran velocidad, ya autorizando la cobranza de crecidos gastos accesorios de transportes (derechos de regis-

tro, carga, descarga y maniobras); pero en uno y otro caso haciendo pesar directa y únicamente sobre una parte del público los beneficios concedidos á los ferrocarriles; ahora se pretende además aliviar las cargas de aquéllos y que los acreedores de las empresas contribuyan también por su parte á mejorar la situación de éstas para no recargar tanto los transportes, y se observará en efecto que los derechos accesorios consignados en este proyecto son notablemente menores que los del de 1894.

Para realizar tales fines se propone la prórroga de la duración media de las concesiones, fijando el término de todas, para las líneas pertenecientes á las Compañías no convenidas, en 1.º de Julio de 1980. De esta suerte pueden las Empresas, de acuerdo con los tenedores de sus obligaciones, repartir la amortización de éstas en un número mayor de años, y disminuir la cantidad necesaria en cada uno para tan preferente atención.

La importancia de tal resultado no hay para qué encarecerla, y en este sentido la prórroga de las concesiones tiene un valor efectivo y no pequeño para las Compañías; pero conviene hacer constar que en modo alguno significan la entrega á aquéllas por el Estado de las fabulosas cantidades que algunos, de buena fe sin duda, pero basándose en cálculos quiméricos, han supuesto, pues, atendiendo á lo lejano del plazo en que se han de utilizar las prórrogas, más cerca de la exactitud se está al afirmar que éstas carecen al presente de valor comercial apreciable, excepto para las Compañías.

Para convencerse de ello basta observar que si se trata, por ejemplo, de una línea cuya caducidad esté fijada para dentro de setenta años, el beneficio que representa una prórroga de cinco más en su concesión viene á equivaler á la entrega de otros tantos pagarés por valor respectivamente de las utilidades líquidas del ferrocarril en cada uno de aquéllos, y pagaderos al final de los mismos; es decir, dentro de setenta y uno, setenta y dos, setenta y tres, setenta y cuatro y setenta y cinco años, sin otra garantía que las referidas utilidades. Ahora bien; teniendo en cuenta: primero, que en tales pagarés no cabe se consigne cantidad fija y determinada, por la imposibilidad de profetizar hoy cuáles serán los productos netos de la línea á tan largas fechas; segundo, lo dilatado del plazo de vencimiento, en cuyo transcurso hasta pueden haber desaparecido los ferrocarriles, siendo reemplazados por otro medio de locomoción; y tercero, finalmente, lo eventual de la garantía, lógico es suponer no habría hoy en el mercado quien fiase sobre ella cantidad alguna, ó en otros términos, que su valor actual es punto menos que ilusorio para cualquier tenedor, incluso el Estado, y que si las Compañías pueden utilizarlos es porque cuentan con un banquero, sus obligacionistas, que ante la perspectiva de la quiebra de aquéllas, con el consiguiente quebranto de sus intereses, naturalmente han de prestarse á una operación, equivalente en cierto modo al descuento de los supuestos pagarés, esto es, á consentir en la prórroga del plazo de amortización de sus obligaciones.

Tales son, en suma, las analogías y diferencias que ofrece respecto á los proyectos de ley de 1892 y 1894, el que, de acuerdo con el Consejo de Ministros, y previa la venia de S. M., y para los fines que expresados quedan, tiene la honra de someter á la deliberación de las Cortes el Ministro que suscribe.

Madrid 3 de Julio de 1896.—Aureliano Linares Rivas.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Los derechos que el Arancel general de 31 de Diciembre de 1891 señala para las partidas comprendidas en la columna primera del estado adjunto, serán reemplazados por los que expresa la columna tercera del mismo, á partir de 1.º de Enero de 1897; quedando anuladas en la misma fecha las tarifas especiales números 1 y 2 para el adeudo de los derechos correspondientes al material que importan las Compañías de ferrocarriles, comprendidas en los artículos 34 de la ley de Presupuestos de 1877-78 y 19 de la correspondiente al año económico de 1876-77.

Quedan anulados desde la promulgación de la presente ley los artículos 1.º y 2.º de la de 6 de Julio de 1888.

Art. 2.º Se confirman y aprueban los adjuntos convenios pactados por el Gobierno de S. M. respectivamente con cada una de las Compañías de ferrocarriles del Norte, de Madrid á Zaragoza y á Alicante, Andaluces, de Zara-

goza á Barcelona y Francia, de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo.

Art. 3.º Se autoriza al Gobierno para pactar convenios análogos á los expresados en el artículo precedente, y sobre las mismas bases que aquéllos, con las demás Compañías ferroviarias españolas que lo soliciten.

Madrid 3 de Julio de 1896.—El Ministro de Fomento, Aureliano Linares Rivas.

Estado á que se refiere el adjunto proyecto de ley en su artículo primero.

Partidas del Arancel General....	Derechos por cada 100 kilogramos.— Pesetas.
33 Barras carriles de hierro y acero..	4,5
Placas de unión.....	8
Traviesas de hierro y acero, tirantes para la vía y los platos, rodanas y demás piezas propias para su asiento.....	8
35 Hierro y acero en aros para ruedas de locomotoras y carruajes de ferrocarriles, ejes rectos y muelles	9
Hierro y acero en ruedas de más de 100 kilogramos para ferrocarriles, montadas en sus ejes ó sin ellos..	12
Muelles de acero de todas clases para locomotoras, tenders, coches y vagones.....	9
47 Tornillos, tuercas, escarpias y tirafondos para la vía.....	14
Cambios de vía completos de hierro y acero y las piezas hechas para los mismos	14
55 Topes de hierro y acero para locomotoras, tenders, coches y vagones.....	11
Amarras de hierro para locomotoras, tenders, coches y vagones..	11
Piezas de hierro y acero para puentes, armaduras de estaciones y talleres.....	11,50
56 Bastidores de hierro y acero para tenders, coches y vagones.....	11,50
270 Plataformas giratorias.....	13
265 Locomotoras, tenders y piezas sueltas, no expresadas, para los mismos.....	16
Coches de primera, y mixtos de primera y segunda.....	26
275 Idem de segunda, y mixtos de segunda y tercera.....	22
Idem de tercera, y mixtos de tercera y furgón.....	20
276 Vagones de todas clases.....	13
75 Cobre en tubos para ferrocarriles..	46,20

Madrid 2 de Julio de 1896.—Aureliano Linares Rivas.

CONVENIO

entre el Ministro de Fomento, obrando en nombre del Estado, debidamente autorizado por acuerdo del Consejo de Ministros, con fecha 14 de Junio de 1896, y bajo reserva de aprobación del presente Convenio por una ley, en la actual legislatura, de una parte;

Y la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, representada por los Excmos. Sres. D. Gustavo Bailer y D. Juan Manuel de Urquijo, Marqués de Urquijo, individuos de su Consejo de administración, obrando en virtud de los poderes que les han sido conferidos por acuerdo del Consejo de administración de la misma Compañía debidamente autorizados por la junta general de sus accionistas, de otra parte,

Se ha dicho y convenido lo siguiente:

Artículo 1.º Teniendo la Compañía otorgadas á distin-