

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

PUBLICACION TECNICA DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

DIRECTOR

D. MANUEL MALUQUER Y SALVADOR

COLABORADORES

LOS INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

SE PUBLICA LOS JUEVES

Dirección y Administración: Plaza de Oriente, 6, primero derecha.

POLÍTICA FERROVIARIA

Carta abierta a D. José Bores' Romero.

Querido amigo Bores: Con el detenimiento que se merece todo cuanto emana de tu poderosa inteligencia, y con el interés que nuestra antigua e invariable amistad me hace poner en todos los trabajos profesionales tuyos, he leído tus dos notables artículos insertados en la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS con los títulos «Necesidad de una política ferroviaria» y «La estatificación total ferroviaria», complaciéndome en hacer constar desde luego que comparto muchas de las ideas vertidas en dichos artículos, aunque disienta de tu manera de pensar en varias particularidades y detalles. Por perdonados doy, gracias a la mutua franqueza que nos debemos, tanto los expresados disentimientos, como el afán, un tanto atrevido, de contender contigo, para ver de llegar a una total coincidencia en tan interesantes materias.

Que a mediados del pasado siglo pudo el Estado español, cediendo a los requerimientos, tan admirablemente razonados, de nuestros ilustres antecesores los ingenieros Subercase y Santa Cruz, acometer por su cuenta la construcción, primero, y la explotación, después, de nuestros ferrocarriles, es cosa por demás evidente. Dudo, sin embargo, de que la capacidad financiera de nuestra Hacienda en aquel entonces hubiera permitido establecer las líneas que en los comienzos de este siglo se hallaban en explotación, y dudo mucho más de las aptitudes que tenía nuestra Administración pública para tomar a su cargo dicha explotación en forma aceptable. Y si tú quieres ser sincero, confesarás sin rebozo que compartes en absoluto tales dudas, reconociendo además el carácter secundario de este aspecto del problema, cuya discusión, por referirse a hechos consumados y por ende irremediables, no podría conducirnos en el presente a ninguna finalidad práctica.

Que los negocios de ferrocarriles en España han sido desastrosos para sus propulsores, es también innegable por desgracia, ofreciendo interés no menos innegable el análisis a grandes rasgos de las causas de tal fracaso, para imputar a quien proceda sus naturales consecuencias.

Si nuestros ferrocarriles se hubieran construido sin ton ni son, con trazados irracionales para los transportes de general interés, con obras defectuosas o excesivamente costosas, y con evidente desproporción en los capitales aportados que en su conjunto integran el «pasivo» de las actuales Compañías, y si éstas en

la gestión de tan importante industria hubieran sido desatentadas, organizándola con tendencias al derroche, por lo que a sus gastos de explotación en relación con sus productos se refiere, sería de razón y de justicia que nadie se preocupara de la ruina de dichas Compañías, ni habría de merecer conmiseración alguna por duro que fuese el castigo de sus propias culpas.

Pero es lo cierto, que aparte de las «consideraciones de equidad y gratitud que la Nación viene obligada a guardar, respecto de personas y entidades a las que debe el más notable de los incrementos de la riqueza y de la comodidad públicas», como dices tú con gran sinceridad y acierto, sin dejar de haber incurrido en errores de detalle las Compañías de ferrocarriles, cuya obra como humana no podía ser perfecta, es lo cierto, repito, que las líneas construidas fueron acertadamente escogidas, teniendo vida propia, como lo prueba el hecho de haber aumentado en un 158 por 100 desde 1900 hasta 1919 los productos de la red de Madrid a Zaragoza y a Alicante que más a fondo conozco, hallándose en parecido caso las restantes, y es lo cierto también, que como puede verse en el número de octubre de 1914 del *Boletín del Congreso Internacional de Ferrocarriles*, los capitales de primer establecimiento, o sea lo gastado en la construcción y equipo de los caminos de hierro españoles, corresponde (a pesar de la extremada accidentación de nuestro suelo, y del mayor precio a que nos cuesta y ha costado tanto el material fijo de la vía, como el móvil y motor al efecto necesario) a un gasto kilométrico de 287.700 pesetas, que para las vías férreas de Francia es de 467.000 pesetas, de 404.000 pesetas para las de Italia, de 380.000 pesetas para las de Alemania, de 384.000 para las de Suiza y de 877.000 para las de Inglaterra. De haber habido derroche en España ¿qué cabría decir de los demás países citados, cuya opinión pública se muestra tan respetuosa con los intereses representados por sus redes ferroviarias?

Y si del período constructivo se pasa al de explotación, también resulta favorable para los ferrocarriles españoles la comparación de los coeficientes de este nombre con los de las principales redes extranjeras, en que las proporciones de los gastos a los ingresos anuales, definidos por los expresados coeficientes, oscilaron, como es de ver en uno de los cuadros del tomo II de los *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*, publicado por el ilustre ex ministro de Fomento, Sr. Cambó, entre el 50 y el 86 por 100 desde 1900 hasta 1913, siendo bastante inferiores en España al mínimo señalado, coeficientes que han sufrido en todas partes gran aumento desde los comienzos de la guerra, hasta rebasar en 1918 el 100 por 100 en varios países,

cuando en España no han llegado al 80 por 100, con la particularidad de ser las explotaciones del Estado las más onerosas en este terreno.

Más parcas y ordenadas al crearse y administrarse las líneas férreas de España que las de otros países, debían, en consecuencia, resultar más crecidas y saneadas las utilidades de aquéllas que las de éstas, habiendo sucedido, sin embargo, todo lo contrario, como afirmas con plena razón al referirte al «fracaso» de estos negocios en nuestro país, y al «desencanto de los capitalistas al tocar la exigüidad de los rendimientos de las líneas», debida a circunstancias de todos conocidas, aunque parezcan olvidadas y ajenas en absoluto a la voluntad y actuación de las Compañías concesionarias.

Así, apenas salvados hacia el año 1867 los peligros de la infancia y de la inexperiencia de esta clase de explotaciones recién nacidas entonces, sobrevino la revolución de 1868 seguida de luchas civiles que asolaron al país hasta 1876, sufriendo muchas líneas grandes daños, con frecuentes y prolongadas interrupciones de su tráfico, que tú y yo hemos de recordar bien. No poco costó la reparación de tales estragos a partir de 1877, en que comenzó a renacer nuestra industria y nuestra producción paralizadas también por las propias causas, y cuando al cabo de diez años de paz bien necesarios para borrar las huellas de los pasados desastres, empezaban nuestros ferrocarriles a disfrutar de cierta holgura, surge la depreciación de nuestros cambios, agravada más y más a fines del pasado siglo y durante el primer quinquenio del presente, acrecentándose considerablemente por tal causa los gastos y las cargas financieras de las Compañías, por la necesidad de importar muchos efectos y materiales, y por la obligación de remunerar los capitales—procedentes en gran parte del extranjero, por no haberlos encontrado aquéllas en la empobrecida España—, en moneda mucho más estimada que la obtenida en las recaudaciones de las líneas. Y cuando a partir de 1906 se llega a sanear poco a poco la peseta, abriéndose nuevamente el horizonte, hasta culminar la restablecida prosperidad de nuestras redes ferroviarias en los venturosos años de 1912 y 1913, estalla la guerra europea que ha sumido en la pobreza a los ferrocarriles del mundo entero, repercutiendo intensamente en los nuestros otra vez abocados a la ruina.

¿Cabe culpar a las Compañías españolas de las guerras civiles de antaño, de los errores financieros de nuestros Gobiernos que tan fácilmente desequilibran los cambios internacionales, y del tremendo conflicto que ha desquiciado recientemente la economía mundial? Y si la precaria situación de aquéllas se debe a causas tan ajenas a su organización y a su gestión, ¿sería justo hacer sufrir a ellas solas, más que a nadie, las consecuencias de su infortunio? ¿No parece más de razón, ante las circunstancias a grandes rasgos reseñadas, acudir en su auxilio, que rematarlas con inicua saña?

Bien claramente se revelan los efectos del criterio equivocado de nuestras clases directoras en tal materia, con la paralización poco menos que absoluta del crecimiento de nuestra red ferroviaria, que en los veinte últimos años sólo ha visto aumentado su desarrollo en la mísera longitud de 130 kilómetros escasos, abundando por completo en tu aserto, de que es preciso en absoluto un cambio radical de régimen en tal materia, para acabar con el marasmo que nos asfixia y con la parálisis que nos conduce a la muerte. Has de convenir conmigo, sin embargo, en que no sería lógico, ni mucho menos provechoso, apelar como remedio a la estrangulación del enfermo para beneficiar al presunto heredero, aun en el supuesto de que éste pudiera y supiera restaurar el empobrecido patrimonio.

Abogas tú por la *estatificación*, y no he de meterme yo en

discusiones doctrinales o teóricas para combatirla ni apoyarla. En principio puede el Estado explotar ferrocarriles con tanto acierto o desacierto como las Compañías privadas, y las normas que para el caso han de adoptar éstas y aquél son y han de ser esencialmente iguales. Los hechos vienen demostrando, sin embargo, que por las deficiencias consustanciales de los organismos del Estado—que no resultarían probablemente atenuadas en nuestro país—vienen siendo más onerosas y menos perfectas las explotaciones de este carácter que las confiadas a la iniciativa privada, como resulta de la comparación de lo que ocurre en Francia, en Italia, en Bélgica y Suiza. Un solo país hacía, al parecer, excepción a la regla, citándose como ejemplo convincente de la bondad del estatismo, gracias sobre todo al completo apartamiento de las luchas políticas en que se hallaban los ferrocarriles alemanes y a la rígida disciplina social de aquel país; pero alterados estos términos a consecuencia de la guerra y del cambio de régimen que ha seguido a la misma, hállanse ahora dichas explotaciones de Estado tan desequilibradas o más que las de Francia e Italia. De Rusia y Austria-Hungría nada hay que decir, por el desquiciamiento total de dichas naciones. Y en Inglaterra, así como en los Estados Unidos de la América del Norte, tierras clásicas de las explotaciones privadas en materia de ferrocarriles, repentinamente estatificadas también en dichas naciones por causa de la guerra, tan poco satisfactorias han sido las consecuencias de tal transformación, que en el segundo de dichos países se han puesto ya nuevamente sus redes ferroviarias en manos de las antiguas Compañías, pareciendo inclinados a seguir su ejemplo los ingleses, después de sufrir grandes sangrías las respectivas Haciendas públicas, por las debilidades en que incurrieron ambos Gobiernos para evitar serios trastornos en el funcionamiento de los referidos servicios.

No son, pues, muy alentadores los resultados de los ensayos y balances referidos para inducirnos a repetirlos aquí, donde se haría casi imposible apartar los servicios ferroviarios de las intrigas y corruptelas políticas, que tan serios y fundados temores te inspiran, por constituir los más peligrosos escollos de la estatificación; pero aun dando por sentada la posibilidad de salvarlos en España, ¿qué sucedería si durante el período de tiempo necesario para realizar tan trascendental reforma y preparar el nuevo organismo que, hoy por hoy, carece de elementos suficientemente capacitados y experimentados, cayeran entretanto desfallidas y en total impotencia las actuales Compañías, tan combatidas, desconceptuadas y arruinadas, por la malquerencia de quienes debieran auxiliarlas en estos duros trances para sostener este nervio motor de la economía nacional? ¿Y si una vez en manos del Estado nuestros ferrocarriles ha de contrarrestarse el enorme aumento de sus gastos de explotación con los refuerzos indispensables de sus ingresos, porque se niega ciega y apasionadamente este remedio a las Compañías para contener la agravación del mal?

Sea como fuere, demos por acordada y provechosa la estatificación de nuestros ferrocarriles, habida cuenta de la necesidad innegable de modificar radicalmente las normas legales actualmente establecidas en tal materia, por causa de la intervención cada día más directa del Estado en las cuestiones que afectan al personal y a las tarifas, o sea los gastos e ingresos de estas explotaciones, y demos por sentado también que al Parlamento corresponde la sanción de las modalidades legales a que deberían amoldarse las innovaciones referidas. Pero es el caso, que aparte de que al Poder ejecutivo compete la iniciativa de la propuesta y la fijación de sus detalles, no es tampoco admisible ni la absoluta soberanía de los Cuerpos colegisladores en las cuestiones de esta índole, ni la obligada y ciega sumisión de las Compañías a

las decisiones y acuerdos que los Poderes públicos crean más convenientes para el caso, precisando establecer con tal motivo una distinción esencial en tales acuerdos.

En efecto, el carácter contractual de las concesiones ferroviarias, basadas en la aplicación de tarifas o percepciones máximas al efecto consignadas en dichos contratos, hace indispensable el asentimiento del Estado para elevar las expresadas tarifas por cima de los referidos máximos, asentimiento que puede aquél condicionar en la forma a su juicio más adecuada a la defensa de los intereses generales del país, sin caer, sin embargo, en exigencias abusivas reñidas con la razón y la equidad, como sería la de aprovecharse del conflicto, para desposeer de sus derechos a las Compañías y expoliarlas a mansalva.

Y si el Estado ha consentido y aceptado a granel, aumentos considerables de precios en los contratos de Obras públicas y otros muchos, fundándose en el encarecimiento general de la mano de obra y de los materiales, ¿cómo ha de negar análoga compensación a los concesionarios de ferrocarriles, que sufren también en alto grado las consecuencias de dicho encarecimiento imprevisto, incontrastable, y constitutivo de un verdadero caso de fuerza mayor? Y si a mayor abundamiento es el propio Estado el causante en parte del referido desequilibrio, alterando de por sí las condiciones de los contratos de concesión, en que se dejaba en libertad a las Compañías para regular el trabajo de sus obreros y agentes, cercenando esta libertad en atención a las conveniencias sociales que imponían, según se dice, la reducción de las jornadas, acrecentando de rechazo en no pequeña escala los gastos de explotación ¿no es más que justo imprescindible, compensar estos mayores dispendios con ampliaciones equivalentes en las tarifas de transporte, que permitan restablecer el equilibrio perturbado por la expresada causa de los balances anuales de tales empresas? ¿No han seguido este camino todas las demás industrias y producciones, sin exceptuar las sujetas a recientes tasas? ¿Por qué han de ser de peor condición los ferrocarriles, tan dura y evidentemente castigados por las presentes circunstancias?

Resuelta esta cuestión con la debida equidad y justicia, puede plantear el Estado la de adelantar la reversión de las concesiones ferroviarias, paccionándola previamente con las Compañías, siempre que se trate de saltar por cima de lo expresa y solemnemente convenido para el caso en los respectivos contratos de aquéllas, cabiéndole al Parlamento la facultad de aceptar o desear las bases de estas rescisiones voluntarias, pero nunca la de imponer a las Compañías otras normas que no estimen aceptables. Y si prevaliéndose de su derecho a consentir y discutir los aumentos de tarifas requeridos por las circunstancias, se pusiera a las Compañías, como dices, en la disyuntiva de «cumplir en todas sus partes» las condiciones de las concesiones otorgadas, no cobrando «tarifas más altas que las legales» y dotando «a las líneas de todas las mejoras precisas», o de «someterse a las decisiones del Poder público», no dejaría de constituir este proceder un abuso coactivo de autoridad tan arbitrario como reprochable, en cuanto dejaran de ser «razonadas y justificadas» dichas decisiones, según apuntas tú para atenuar la inicua dureza del dilema.

Para lograr esta «razonada y justificada» solución, es por lo que hace falta el previo acuerdo de las Compañías, que yo reputo indispensable sin desdoro de las prerrogativas parlamentarias, y aceptado este criterio de conciliación y equidad, por seguro doy que las Compañías no pondrían obstáculo alguno a tales tendencias, procurando defender serenamente y con mesura sus intereses tan dignos de respeto como otros cualesquiera.

De llegarse a este caso sería, como dices tú, indispensable, en el supuesto de no quererse llevar a cabo de una sola vez la rever-

sión de *todos* los ferrocarriles españoles, efectuándola, por el contrario, en varias etapas, acometerla por redes completas para no fraccionar ni mutilar las actuales, con graves riesgos para su explotación e incalculables daños para las respectivas Compañías, que no podrían consentir, como no lo consienten con su espíritu nuestras leyes, incautaciones parciales de línea o trozos de línea caprichosa o codiciosamente escogidas para ensayos, que no tendrían razón de ser si se acordara decididamente la estatificación ferroviaria.

También tienes razón al darte cuenta de la diversidad de las normas legales a que se ajustan las concesiones de las distintas líneas, alguna de las cuales tienen el carácter de perpetuas, y al suponer dificultosa en extremo la estatificación inmediata y general de los ferrocarriles españoles si hubieren de seguirse al pie de la letra los preceptos para el caso establecidos por nuestras leyes, siendo al efecto preferible concertar de acuerdo con las Compañías otras bases más sencillas y más prácticas que armonicen los intereses de aquéllas con los del Estado.

Muy diversas pueden ser estas nuevas condiciones, y muy expuesto se hace su examen o análisis sin conocer a fondo los términos todos del problema; pero con todo género de salvedades, y sólo como base de discusión o estudio, apuntas tú, y no me parece mal a mí, la de que el Estado tome a su cargo, a la vez que las líneas constitutivas del «activo» de las Compañías, los valores que integren el «pasivo» de las mismas, estableciendo en esta forma el precio del rescate.

En la fijación de las bases a que debería sujetarse esta conversión de valores te has dejado llevar, sin darte de ello cuenta tal vez, de rigideces numéricas reñidas en absoluto con los requerimientos de la justicia y de la equidad a que has rendido siempre culto.

Propones, en efecto, canjear todas las obligaciones de las diversas Compañías de ferrocarriles por títulos especiales, que habría de emitir el Estado, cuya renta fuera del 5 por 100, y que deberían amortizarse en setenta y cinco años, mediante una sobretasa de interés del 0,12 por 100, computándose para el canje a la par dichos títulos y a sus tipos de *emisión* o de *cotización* las obligaciones referidas, «según listas detalladas y justificadas que se formasen».

Gracias a esta combinación, cuentas obtener del expresado canje un sobrante de 699 millones de pesetas, sin desembolsar el Estado un sólo céntimo, sobrante que al respecto de 194 millones escasos de pesetas, aplicas al reintegro de todas las acciones de ferrocarriles, quedando un remanente de 505 millones, para destinarlos a las obras de mejora de las redes.

Galanas serían estas cuentas para el Estado, que adquiriría así por un plato de lentejas todas las líneas férreas del Reino, pero mal se avendrían dichas cuentas, con «las consideraciones de equidad y gratitud», que a tu juicio «viene obligada a guardar la Nación respecto de personas y entidades, a las que debe el más notable de los incrementos de la riqueza y de la comodidad públicas, sean cuales fueren sus errores y la fortuna o suerte adversa en que se hallen.»

Concretándonos a las obligaciones, echas en olvido el carácter hipotecario de casi todas ellas, y por ende el deber ineludible, so pena de caer en el bochorno de una quiebra, bien sea de pagar puntualmente los cupones y de efectuar las correspondientes amortizaciones, con sujeción a los cuadros que en todos y cada uno de los títulos figuran, bien sea de proceder a una conversión general de las respectivas emisiones, mediante los pactos que voluntariamente aceptarían los tenedores, abonándoles íntegramente, en caso contrario, el *valor nominal* de las obligaciones no adheridas.

Por seguro puede darse que ninguno de los obligacionistas del Norte, Madrid a Zaragoza y a Alicante y Andaluces, por no decir de todas las Compañías de ferrocarriles, se prestaría voluntariamente al «canje» que propones, y que implicaría la pérdida total de las primas de amortización con que ahora cuentan, a la vez que una gran merma en su capital por partida doble al aceptar de una parte a la par valores del Estado, cuyos similares no gozan al presente de tal estima, ya que la Deuda amortizable al 5 por 100 viene cotizándose alrededor de 94 por 100, y al consentir, por otra parte, la tasación de las actuales obligaciones, bien sea a los precios de sus respectivas emisiones, bien sea a las cotizaciones de ahora, harto deprimidas por las amenazas que de todos lados surgen contra las Compañías de ferrocarriles.

Con arreglo a tal criterio, si hubieran desmerecido en el mercado bursátil desde la fecha de su emisión estos valores, deberían sufrir sus tenedores las consecuencias de su mala suerte, pero si, en lugar de serles adversa dicha suerte, hubiera sido favorable, cotizándose aquélla por cima de los precios de emisión, deberían también perder dicha ventaja los expresados tenedores. Librenos Dios de equidades y gratitudes medidas con tal rasero, de cuyo empleo resultaría en esencia que los incautos, al invertir sus ahorros en negocios a los cuales debe la Nación el más notable de los incrementos de su riqueza, como tú dices, habrían de estar siempre a las duras, siendo inadmisibles, por no decir abominables, los más pequeños beneficios que la casualidad les hubiera depurado.

De prevalecer tan estimable criterio de parte del Estado, ¿qué confianza podrían merecer los nuevos títulos por aquél emitidos, para no temer que, más o menos tarde, se les hiciera correr la misma suerte que a las obligaciones actuales?

La conversión de dichos títulos en tales condiciones fracasaría en absoluto a buen seguro, y de hacerla obligatoria o forzosa, constituiría, evidentemente, una expoliación reprobable e injustísima, con todos los caracteres de una vergonzosa bancarrota.

Cierto es que existen varias emisiones cuyo bajo tipo de interés (3 por 100 en general), hizo que se colocaran o vendieran los títulos al respecto del 50 por 100 de su valor nominal, para obtener del dinero así entregado a préstamo una renta media de 6 por 100, en consonancia con las demandas del mercado en aquel entonces, demandas que no son menores ahora, consiguiéndose, además, atraer los capitales con el estímulo de la prima o margen de capitalización, aneja a la devolución en su día y a larguísimo plazo, de un capital sensiblemente doble del efectivamente desembolsado.

Tal vez tildarás tú, y otros muchos, de usuraria esta especial combinación financiera, que gozó de gran favor en la segunda mitad del pasado siglo, amoldándose a ella todos los empréstitos de las Compañías francesas de ferrocarriles de aquel entonces, y como en Francia hubieron de colocarse los nuestros por lo general, a causa de la escasez de numerario en España y del poco apego del aquí existente a esta clase de colocaciones, no cabía otra solución que la de aceptar estas normas, o la de renunciar a la construcción de nuestras líneas.

De haber seguido los consejos de los ingenieros Subercase y Santa Cruz, levantando el Estado por su cuenta los empréstitos necesarios para el establecimiento de nuestras líneas, tal vez habrían sido más onerosas todavía las condiciones de tales empréstitos, porque siendo entonces tan endeble la confianza inspirada por la Hacienda española, sólo se suscribían nuestros valores públicos gracias al aliciente de ventajas superiores a las ofrecidas por las Compañías de ferrocarriles, cuyo crédito era igual cuando no mayor que el del Estado español.

De todos modos es patente, que la deuda así contraída con la

autorización por entonces expresa del Estado, deuda es que debe pagarse en las condiciones pactadas al efecto, si no se quiere apelar al deshonesto recurso de la quiebra, y que de aceptarse tal recurso sin resquemores de la dignidad y de la conciencia, sería más lógico hacer en tal materia tabla rasa, relegando resueltamente todos los valores ferroviarios a la categoría de «papeles mojados», como dijo no hace mucho, a modo de *gractosa boutade*, uno de nuestros ministros de Fomento.

No serás tú de esta opinión, a buen seguro, debiendo para tu satisfacción tener presente que las obligaciones ferroviarias emitidas en lo que va de siglo no se han acomodado a los ejemplos del pasado, fijando para ellas rentas del 4 por 100 al 5 por 100 para poder colocar los títulos a la par o poco menos, como es de ver en las Memorias anuales de las Compañías.

Creo, en fin, que de querer apropiarse el Estado los ferrocarriles, sería más justo, más honesto y más conveniente para todos, y muy particularmente para el propio crédito de aquél, aceptar sin reservas ni mermas las cargas dimanantes de las actuales obligaciones ferroviarias, con la facultad de acelerar sus amortizaciones, por medio de compras o subastas, a tipos poco distintos de los de cotización, si los recursos del Tesoro consintieran los desembolsos al efecto necesarios.

Y vamos ahora a las acciones que no constituyen realmente una deuda, cuya falta de pago sería desdolorosa, sino una simple aportación a riesgo y ventura de los que iniciaron y propulsaron la construcción de nuestros ferrocarriles, de suerte que en el terreno legal nada pueden exigir los accionistas si el negocio no ha obtenido rendimientos suficientes para la renta y amortización de los capitales en esta forma aportados. Pero si se tiene en cuenta de una parte que las deficiencias de los expresados rendimientos han sido motivadas por causas de carácter general, de índole política, por decirlo así, imposibles de prever y en absoluto ajenas a la gestión y actuación de las Compañías, y si se cree, por otra parte, que éstas merecen ser tratadas con equidad y gratitud, en atención a los servicios de gran valía prestados por ellas a la Nación, exige la ética que sean amparados y protegidos los accionistas al privarles de la dirección y administración de los ferrocarriles por ellos creados, reconociéndoles el derecho al percibo del capital desembolsado, que, salvo prueba en contrario, ha de suponerse equivalente al valor nominal de las acciones.

No lo estimas tú en tanto, basándote en el hecho de que los dividendos devengados por las acciones ferroviarias han sido muy inferiores a los correspondientes a la renta normal de los capitales respectivos, y no hay para qué repetir aquí las causas de tales adversidades, merecedoras, a tu juicio, de toda clase de consideraciones y respetos, no debiendo, por lo demás, considerarse imposible, aunque a la verdad no parece muy probable, la contingencia de obtener mayores rendimientos las acciones, en los años que faltan para la reversión de las líneas al Estado, contingencia a la cual debe darse algún valor al rescatar las concesiones.

Juzgando que el futuro ha de corresponder e igualarse al pasado, partes de los dividendos medios hasta la fecha percibidos. para aplicarlos a los plazos que restan de las actuales concesiones en su conjunto, y determinar por las fórmulas del interés compuesto los valores actuales de las acciones respectivas, procedimiento impecable en el orden científico, si hubieren de aceptarse como buenos los datos que tú aduces, pero muy discutible y a mi entender inadmisible en el terreno moral.

Si a los habitantes de las naciones en guerra, que por efecto de la misma se vieron constreñidos a escasas raciones de alimentos y de comodidades en el curso de aquélla, se les impusiera con la paz la obligación de continuar sometidos a dichas restriccio-

nes, alegando el hecho de haber podido vivir así durante varios años, por seguro puede darse que abominarían de la paz, no sólo los vencidos, sino los propios vencedores, estimando, con sobrada razón ante este resultado final del conflicto, que no valía la pena de soportar los sacrificios sufridos, ni de extremar los esfuerzos realizados.

Y si juzgaras el ejemplo inadecuado al caso aquí discutido, debo hacer presente ya que tal vez no te habrás fijado en tal detalle, que de haberse repartido siempre entre los accionistas los productos líquidos de las redes, o sean los remanentes de sus productos brutos después de satisfechos los gastos y las cargas, habrían sido más cuantiosos y uniformes los dividendos anualmente abonados, cuya reducción obedeció al previsor propósito de realizar muchas mejoras en las líneas sin acrecentar sus deudas hipotecarias, con la fundada esperanza de obtener más tarde los mayores ingresos y beneficios consiguientes al aumento de la capacidad de transporte de dichas líneas, debido a la ejecución de las mejoras referidas.

La comparación de los incrementos sucesivamente sufridos por los importes de la cuenta de primer establecimiento, representativos del valor de las líneas figurando en el «activo» de los balances, con los aumentos sucesivos también de las partidas del «pasivo» relativas a las emisiones de nuevos empréstitos, te permitirá hacerte cargo de la verdad de mi aserto, consignándose, por ejemplo, en los balances de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante la suma de 14 $\frac{1}{2}$ millones de pesetas procedentes de los beneficios de la explotación, aplicados a la cuenta de primer establecimiento desde 1863 a 1877, proceder que ha seguido empleándose en los años sucesivos, hasta el punto de ascender actualmente dichas sumas a unos 68 millones de pesetas, equivalentes al 29 por 100 del total valor nominal de las acciones de la citada Compañía.

¿Crees acaso justo y de razón corresponder a estos esfuerzos y sacrificios del accionista, privándole del derecho a seguir administrando las redes y por ende del disfrute de los mayores beneficios que esperaba, beneficios ventajosos para el país entero por la mejora de las comunicaciones ferroviarias así obtenida, basándote precisamente en el hecho de haber soportado aquél los sacrificios referidos, para escatimarle y cercenarle las compensaciones del rescate?

Fíjate además en que la Bolsa, donde no suele darse precio a los sentimientos de equidad, ni de gratitud, ni a otras cualesquiera de orden inmaterial, viene cotizando alrededor de 300 pesetas las acciones de las Compañías del Norte, y Madrid a Zaragoza y a Alicante, respectivamente, valoradas por ti a 176,21 y 183,33 pesetas, cuando está más que nunca inseguro y poco tranquilizador el porvenir de las explotaciones ferroviarias en España, de suerte que la conversión por ti propuesta de las citadas acciones, impondría a sus actuales tenedores la pérdida segura e inmediata, de más de una tercera parte del capital que ahora se le reconoce en el mercado del dinero.

Yo no sé cómo procedería establecer tal conversión para salvaguardar todos los intereses puestos en juego por tal causa. Es lo cierto que antes de la guerra se cotizaban casi a la par las acciones referidas, y que de entonces acá ha crecido considerablemente el tráfico de las líneas, crecimiento que debía implicar una mayor prosperidad de las Empresas y una consiguiente alza en sus valores, o sea todo lo contrario de lo que está ocurriendo, por la única y exclusiva causa de haberse negado los Poderes públicos a consentir, como han consentido a todas las demás industrias, elevar los precios de sus productos o servicios, en relación con el encarecimiento sufrido por los diversos elementos que integran los gastos de producción.

Así, mientras el Estado impide de una parte a los ferrocarriles, no ya la obtención de los más modestos beneficios, sino que les impone la carga de muy enormes pérdidas, alega por otra parte dichas pérdidas para reducir a cero o poco menos el precio del traspaso del negocio.

No puedo creerlo partidario de procedimientos tan habilidosos y reprobables, esperando confiadamente que en cuanto reflexiones convendrás conmigo en la necesidad de que, al incautarse el Estado de los ferrocarriles españoles, debiera darse a las acciones la consideración de obligaciones, con derecho al percibo de una renta fija y moderada, como sería la del 5 por 100, por ejemplo, y a la amortización de dichos títulos en un plazo que podría fijarse, como indicas, en setenta y cinco años.

Si de ahí resultara que volvían a ponerse a la par dichos valores, como estaban en 1913, no sería ello más que un acto de justa reparación de daños ya sufridos, y si se objetara la posibilidad de extremar injustamente las ventajas concedidas a entidades que hubieran cometido el abuso de simular la inversión de capitales no desembolsados o no aplicados a la construcción y equipo de las líneas explotadas hasta el presente por aquéllas, observaré que no habría de ser difícil ni dilatoria la tarea de contrastar las sumas empleadas en cada red, tanto en concepto de acciones y obligaciones, como con el carácter de subvenciones realmente percibidas, con el valor efectivo de las líneas, de su material y de sus acopios, valor para cuya obtención no sería menester la tasación detallada y minuciosa de las obras e instalaciones respectivas, sujeta, como sabemos bien, a errores de gran bulto, bastando, por el contrario, la apreciación global del coste kilométrico, comparado con el de otras redes nacionales o extranjeras.

Con las salvedades antes apuntadas, cabría aceptar la reversión anticipada al Estado de todos los ferrocarriles de nuestro país, mientras se llevara a cabo por redes completas, respetando íntegramente los intereses de quienes crearon con sus ahorros las líneas que hoy existen, y confiando la gestión de la nueva red así formada, a un organismo capaz y prestigioso, completamente apartado de cuanto se rozara con la política, organismo que debería gozar de la autonomía y autoridad necesarias, para organizar los servicios en la forma y modo más apropiados a las circunstancias de nuestro país, para nombrar y separar libremente en su caso al personal de todas clases afecto a dichos servicios, y para arbitrar e invertir los recursos al efecto precisos, sobre la base siempre de obtener ingresos suficientes para cubrir los gastos de explotación, así como las cargas, tanto de las deudas ya asumidas como de las que hiciera falta crear, a fin de atender debidamente las exigencias del tráfico.

Y aquí daría fin a esta larga y mal pergeñada carta, si no creyera necesario hacer constar que en ella emito opiniones exclusivamente personales, que no pueden ni deben considerarse en modo alguno inspiradas ni compartidas por la Compañía a cuyo servicio me hallo, ocupando inmerecidamente un alto puesto, sujeto a deberes y responsabilidades no pequeñas, pero que me deja la libertad de expresar por cuenta propia las ideas que sobre esta cuestión, de tan alto interés patrio, no puede dejar de tener un ingeniero algo enterado de los servicios ferroviarios, y grandemente interesado, como español, en que dichos servicios puedan tener en España la extensión y perfección por todos deseadas.

RAFAEL CODERCHI,
Ingeniero de Caminos.

Junio de 1920.

Posdata. Escrita ya mi carta, llega a mis manos el último número de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, en que se inserta tu tercer artículo sobre tan interesantes temas, con el título «Estu-