

EXPOSICION

ELEVADA

AL EXCMO. SR. MINISTRO DE FOMENTO

POR

LA JUNTA DE GOBIERNO

DEL

CENTRO GENERAL DE OBLIGACIONISTAS

DE FERRO-CARRILES.



BARCELONA.

TIPOGRAFIA DE LA VIUDA É HIJOS DE GASPAR.

1867.

EXPOSICION

DE

AL EXCMO. SR. MINISTRE DE FOMENTO

POR

LA JUNTA DE GOBIERNO

DEL

CENTRO GENERAL DE OBLIGACIONISTAS

EXPOSICION.



BARCELONA.

IMPRESA DE LA TIENDA DE PAPEL DE CASPES.

1867.

EXPOSICIÓN

EXPOSICION

ELEVADA

AL EXCMO. SR. MINISTRO DE FOMENTO

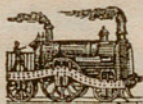
POR

LA JUNTA DE GOBIERNO

DEL

CENTRO GENERAL DE OBLIGACIONISTAS

DE FERRO-CARRILES.



BARCELONA.

TIPOGRAFÍA DE LA VIUDA É HIJOS DE GASPAR.

1867.



R. 16410

EXPOSICION

ELEVADA

AL EXCMO. SR. MINISTRO DE FOMENTO

POR

LA JUNTA DE GOBIERNO

DEL

CENTRO GENERAL DE OBLIGACIONISTAS

DE FERRO-CARRILES



BARCELONA.

TIPOGRAFIA DE LA VIUDA E HIJOS DE GASPAR.

1867.

Excmo. Sr.

La Junta de gobierno del Centro general de obligacionistas de ferro-carriles, legalmente constituida en esta ciudad previa la superior aprobacion del Excmo. Sr. Gobernador Civil de la provincia; á V. E. atentamente expone: que cuando descansaba casi tranquila de su penosa agitacion, y dirigia la vista á un porvenir bonancible para los grandes capitales que acoge en su vasto seno, ha leido con inesplicable sorpresa las bases que propone la Comision general de ausilios á las Compañias de vias férreas, segun las insertan varios periódicos semi-oficiales.

Repite esta Junta que ha leido con suma sorpresa aquellas bases, pues no podia presumir siquiera que la Comision de ausilios, cuyas prendas de ilustrada y celosa son muy notorias, olvidándose de lo expuesto por el Gobierno á su S. M. en el preámbulo del Real Decreto de 29 de Diciembre de 1866, y bajo el concepto de que la penuria del Tesoro no permite ausiliar de una manera positiva á las Compañias de ferro-carriles, se limite á proponer *ausilios indirectos*, que esta Junta se atreve á calificar, en su mayor parte, de débiles ó ilusorios.

¿De que habrá servido, Excmo. Sr., consignar en el preámbulo de dicho Real Decreto que *la ruina de las empresas labraria la de muchos particulares, haciendo además que se resintiera el crédito público*, si adoptandose las bases propuestas ha de quedar precisamente resentido el crédito público con la ruina de las empresas, que labrará la de infinitos particulares? ¿De que habrá servido asegurar en el citado preámbulo que protegiendo á las *Compañías el Estado no hace un sacrificio estéril, sino que antes bien labra en un doble concepto su prosperidad en el hecho de contribuir á la salvacion de las empresas*, cuando segun las bases propuestas ningun sacrificio hace el Estado, ó á lo sumo es estéril por lo mezquino para labrar su prosperidad contribuyendo á la salvacion de las empresas? ¿De qué habrá servido, en fin, sentar en el espresado preámbulo que seria de gran utilidad el nombramiento de una Comision á fin de que con presencia de los datos que necesita para *conocer la verdadera situacion de las Compañías, esponga los ausilios á que son acreedoras*, mientras que si se sancionasen las bases propuestas no habria ausilios para las Compañías, ó á lo mas serian indirectos, y tan indirectos que resultarian evidentemente ineficaces?

Ante tan triste perspectiva solo viera esta Junta el desvanecimiento de sus bellas esperanzas, considerando ya poco menos que moribunda la justa causa que defiende, si no confiara en la sabiduria y rectitud de V. E., intimamente persuadida de que estudiará el asunto con la lucidez y profundidad que le son peculiares para formular con juicioso acierto el oportuno proyecto de ley, sujetándolo despues á la aprobacion de los Cuerpos colegisladores.

La Comision de ausilios, con las bases propuestas, no llena de modo alguno el objeto que reveló el Gobierno en el calendado Real Decreto, y es muy difícil, por no decir im-

posible, que ellas saquen á las Compañías de los graves apuros en que se hallan. Solo mejorándolas y adicionándolas satisfarán los legítimos deseos de las personas que entregaron pingües capitales para dotar al país de vías férreas, uno de los mejores elementos de riqueza y bienestar en todas las naciones cultas. Entre la multitud de víctimas de los ferro-carriles son mas dignos de lástima y de protección los obligacionistas, porque no fiaron su dinero á la incertidumbre de un negocio que así puede resultar próspero como adverso, sino que, menos ambiciosos sin duda, se desprendieron del fruto de sus fatigas, prestaron gustosos sus ahorros, para percibir intereses harto módicos, estimándolos suficientemente garantidos.

El derecho de los obligacionistas es, por tanto, lo que conviene á esta Junta esclarecer, mediante argumentos incontestables, así como la facilidad de hacerlo efectivo sin que actualmente sean necesarios crecidos dispendios ni onerosas cargas; y á este fin demostrará los puntos que siguen:

1.º El Estado, por razones de propia conveniencia, debe suplir en lo que no alcancen las Compañías, el pago de los intereses de las obligaciones.

2.º El Estado, por razones de estricta justicia, ha de satisfacer subsidiariamente á los poseedores de obligaciones el déficit que resulte para el pago de intereses, agotado el beneficio liquido de las Compañías.

3.º El Estado no quedará libre del compromiso moral y material que contrajo sancionando las bases de la Comisión de ausilios, pues que ó son débiles ó son ilusorias para los obligacionistas.

4.º El Estado puede atender la justísima demanda de los obligacionistas si mejora y adiciona las bases de la Comisión de ausilios en una forma que facilite á las Compañías

nías el pago de sus deudas, ó bien garantiza el rédito de las obligaciones imponiéndose en la actualidad el exiguo sacrificio de 779.344 escudos.

PRIMERO.

El Estado, por razones de propia conveniencia, ha de suplir, en lo que no alcancen las Compañías, el pago de intereses de las obligaciones.

Ha manifestado ya esta Junta que el Gobierno confesó explicitamente en el preámbulo del Real Decreto de 29 Diciembre de 1866, *que se resentiría el crédito público con la ruina de las empresas*. Pues bien, siendo un axioma forense que «á confesion de parte, relevacion de prueba,» nada habría que añadir para demostrar dicho aserto. Pero si esto no bastase, inquirárase el parecer de los mas grandes economistas del mundo y se verá que lo sientan unánimes como una de las verdades mas axiomáticas. El crédito público de un país depende del progresivo desarrollo de sus gérmenes de prosperidad, y del exacto cumplimiento de sus principales atenciones así interiores como exteriores. Tolérese la decadencia de las vias férreas, desatiéndase la protección de los capitales que en ellas se invirtieron, y el crédito público sucumbirá como resultado preciso, viniendo en pos una larga série de desastres. ¿Sería, pues, creible que el Gobierno contradijese su propia doctrina, y abandonase los ferro-car-

riles á sus escasas fuerzas en la situacion apurada que atraviesan? ¿Podria imaginarse que el Gobierno, vigilante centinela del crédito público, dejase extinguirlo, mirando con indiferencia la postracion de los inmensos valores invertidos en obras nacionales? Cabria en lo razonable que el Gobierno dejase de hacer un sacrificio para salvar de un inminente naufragio el dinero de los obligacionistas que en otro tiempo fue el rocío benéfico con el que se fecundó el campo de nuestras comunicaciones?

No es siquiera cuestionable que los obligacionistas pueden emplazar á las Compañías ante los tribunales para que se les satisfagan los cupones y amorticen las obligaciones, y tampoco lo es que los tribunales, por falta de cumplimiento, pueden declarar en quiebra á las Compañías. Si viniese este caso no hay duda de que, en observancia de la ley, se procederia á la práctica de ciertos actos y gestiones judiciales que tal vez produjeran la paralización de las vias férreas, puesto que no es de suponer la inmiscuicion del Gobierno para dejar sin efecto lo prescrito por los códigos. ¿Qué es lo que sucederia en tan crítica situacion? Fácil es comprenderlo. Debiera irremisiblemente suspenderse el movimiento de los ferro-carriles cuyas Compañías resultasen quebradas, hasta que se cumpliesen los requisitos legales, en grave perjuicio del pais que acostumbrado á los rails y locomotoras no podria satisfacer convenientemente sus aspiraciones y necesidades. Debe, por tanto, el Gobierno evitar la quiebra de las Compañías, solventando en subsidio á sus acreedores lo que legitimamente acreditan, como protector nato de la colectividad de los españoles.

En el Real Decreto de 29 de Diciembre de 1866 consiguió esplicitamente el Gobierno que tiene *la calidad de propietario de los ferro-carriles*. Si es así, no queda la menor

duda de que perderia semejante calidad desde el momento en que por falta de pago de los intereses de las obligaciones se declarase en quiebra á las Compañías á instancia de los obligacionistas, en cumplimiento de lo que disponen las leyes. El perjuicio que viniendo dicho caso sufriría el Gobierno, representante legítimo del Estado, no hay para que demostrarlo. Las vías férreas se venderían en pública subasta ó se adjudicarían á los acreedores, perdiendo el Estado su propiedad ahora, y hasta su usufructo luego de transcurrido el período de los noventa y nueve años. No es posible, pues, que el Gobierno quiera arrostrar tan duras consecuencias desestimando la solicitud de los obligacionistas.

Es muy sabido que la postracion de los ferro-carriles constituye una causa poderosísima de la crisis económica que con incansable tenacidad corroe á todas las clases sociales. Es un hecho evidente que la fortuna de innumerables ciudadanos está vinculada en las vías férreas, porque hubo una época en que el mas acendrado españolismo, haciéndose superior á los azares, consagró el fruto entero de sus sudores á la construccion de obras tan grandiosas. Pero ahora, por desgracia, sobre no pagarse los intereses se hallan en espantosa baja los capitales; y como el que tenia no tiene, y el que era rico es pobre, necesariamente sucede que el que habia de cobrar no cobra y el que habia de pagar no paga, y de ese funesto encadenamiento de escaseces y miserias surge terrible la crisis económica que abate á los poderosos y mata á los desvalidos. Esta Junta abriga la confianza de que el arreglo definitivo de la cuestion de ferro-carriles conjuraria, ó á lo menos mitigaria, la ruda tempestad que se cierne sobre España, ahuyentando los capitales extranjeros despues de haber anonadado los españoles.

La terminacion inmediata de la red de vias férreas es indudablemente una de nuestras más premiosas mejoras, porque mientras el país no esté cruzado de ellas, ni las que existen podrán desarrollar la limitada esplotacion que ejercen, ni la riqueza y el bienestar crecerán en el suelo patrio como flores indígenas y perpetuas. ¿Pero, es por ventura posible que se termine la red de ferro-carriles si se consiente que los capitales pingües que la iniciaron permanezcan casi completamente improductivos y próximos á ser devorados? Preciso es desengañarse. El dinero se dirige siempre á donde encuentra mayor lucro y seguridad. Hasta que el dinero empleado en la construccion de vias férreas consiga el lucro y seguridad de que actualmente carece, no hay que pensar en que atraiga al que todavía está libre de percances y riesgos, quedando la suspirada red en proyecto porque la contemplarán con faz ceñuda los capitales, así españoles como extranjeros. Ausilie el Estado á las Compañías, garantice el pago de intereses de las obligaciones, y renacerá pronto la confianza, y pronto habrá recursos para terminar la red de ferro-carriles de que tanto necesitamos.

El termómetro mas exacto de la civilizacion en las naciones modernas son los ferro-carriles. Suprimanse en donde los haya, y se retrogadará á los siglos bárbaros: olvidense en donde no los haya, y nunca se llegará á los siglos ilustrados. ¿Y no equivaldria á una supresion ú olvido por parte del Gobierno la decadencia de las vias férreas? ¿Y no seria una mancha indeleble para nuestra civilizacion el contemplar como van secándose paulatinamente esos manantiales de grandeza que tanto nos cuestan y honran? Dígase lo que se quiera, el Estado no puede, sin incurrir en suicidio, abandonar á las Compañías de ferro-carriles, antes bien debe ayudarlas en sus tropiezos y quebrantos; y tam-

poco puede, sin incurrir en igual extravío, consentir en el aniquilamiento paulatino de las gruesas sumas que representan las obligaciones, sino que por su propia conveniencia debe protegerlas y salvarlas.

SEGUNDO.

El Estado, por razones de estricta justicia, ha de satisfacer subsidiariamente á los poseedores de obligaciones el déficit que resulte para el pago de intereses, agotado el beneficio líquido de las Compañías.

La ley de 11 de Julio de 1860, y la de 29 de Enero de 1862, junto con las Reales órdenes complementarias, establecen entre otras cosas que en ningun caso las obligaciones emitidas por las Compañías representarán mas de otro tanto del capital y subvencion realizados, esto es, mas de la mitad del valor de las obras ; y prohíben cualquiera emision que no pueda amortizarse con rendimientos de las respectivas lineas dentro del período por el cual sean concedidas; disponiéndose tambien, á fin de que no se eludan aquellos importantes preceptos, que se nombren por el Gobierno delegados especiales; con facultades de inspeccion y coercitivas. Ahora bien, si es cierto que no siempre las Compañías obedecieron lo dispuesto en ambas leyes, si es positivo que algunas veces cometieron radicales infracciones, quizás para evitar la imposibilidad de concluir las vias férreas ¿ no

equivale á haberlo hecho en beneficio del Estado y en perjuicio de los obligacionistas? Habiendo sido, pues, *el provecho* para el país que carecería hoy quizás de vías férreas, es justísimo, que según el adagio jurídico, *qui sentit commodum et incommodum debet sentire*, el país, y en su nombre el Estado, reparen, indemnicen *el daño* que á la sombra de dichas leyes experimentan capitales tan cuantiosos.

Aun hay mas: el Gobierno, como gerente del Estado, no solo ejerce su alta intervencion para el leal cumplimiento de aquellas dos leyes, sino que asimismo presta la seguridad de que las obras emprendidas se concluirán, y de que terminadas serán suficientemente productivas para cubrir el rédito y amortizacion de las obligaciones que se emitan. ¿Si no lo significara así la reserva espresa de intervenir en los trámites anteriores y posteriores á la concesion de las vías férreas; sino lo significase de un modo palmario la aprobacion que dispensa á los planos, presupuestos, tarifas y demas actos de las Compañías, ¿no fueran desastrosas las consecuencias? ¿No tendríamos de convenir en que es un lazo, un engaño la atraccion de capitales para la construccion de ferro-carri-les, matándose así el porvenir de infinitas familias? Semejante argumento milita aun con mas intensidad en favor de los obligacionistas, porque carecen enteramente de voz y voto en los acuerdos que toman las Compañías, y han de aceptar las cosas tal como se ha querido confeccionarlas. En una palabra, *la intervencion directa* del Gobierno en materia de vías férreas, supone necesariamente *la responsabilidad directa* del Estado para con los capitales invertidos, á menos que admitiesemos el irrisorio desprestigio, la completa subversion de los principios mas vulgares con que se rigen las sociedades humanas.

Proclamó el Gobierno tan sana doctrina aprobando el dic-

támen de la Comision de Ingenieros que propuso las bases y condiciones contenidas despues en las Reales órdenes de 31 Diciembre de 1844 y 20 de Enero de 1845, para que supieran á que atenerse los que emplearan sus fondos en las obras de ferro-carriles.

En efecto, despues de opinar que no se otorgue ninguna concesion sin que preceda la presentacion de planos, memorias, presupuestos y demas, para demostrar que la obra es material, industrial y economicamente posible, y que debe con sus productos cubrir no solo los gastos de explotacion si que tambien el rédito y amortizacion de los capitales que se empleen, exigiendo ademas que no falten los fondos indispensables para evitar agios escandalosos, consignase terminantemente que el Gobierno debe examinar todos los datos valiéndose de las autoridades y corporaciones mas idóneas; que las obras deben ser suficientemente productivas, y que si no lo fueren han de correr por cuenta del Estado en la proporcion que lo requieran sus pocos productos, tanto mas cuanto que los concesionarios no aprontan los fondos, sino que se los procuran mediante la formacion de sociedades anónimas. Añade por fin, *que la concesion debe considerarse como una garantia que da el Gobierno acerca el crédito, buena fe y recursos de los empresarios; como un sello que marca la buena calidad del negocio examinado bajo todos sus aspectos y calificado de útil para el público y para los capitalistas que emplean en él sus fondos; porque nadie puede suponer que el Gobierno ha de otorgar á uno ó mas individuos la facultad de atraer capitales hácia una empresa descabellada y ruinosa, comprometiéndola fortuna de millares de hombres honrados; lo que es tanto mas justo cuanto es casi imposible que los accionistas puedan apreciar por si mismos las ventajas ó desventajas. Note V. E. que cuando el dictámen aceptado por el Gobierno*

se explica así respecto de los accionistas, más, muchísimo más hubiera indudablemente manifestado respecto de los obligacionistas si entonces hubiese sido ya conocida su existencia, ó esta forma de crédito se hubiese ya planteado para la construcción de vías férreas.

La doctrina sentada en tan luminoso documento no se olvidó en ninguno de los proyectos de ley que después se presentaron á los cuerpos colegisladores, apesar de las vicisitudes que sobrevinieron; ni fué repelida por la ley vigente de 3 de Junio de 1855, comentada en la Instrucción de 15 Febrero de 1856, antes bien exige su artículo 1.º el cumplimiento de idénticos requisitos, incluso el examen de las circunstancias económicas de las líneas por peritos del Gobierno, sujetándolo previamente al informe de las autoridades locales si la documentación procede de los aspirantes. No cabe, pues, la menor duda de que subsiste viva y en su completa pujanza la doctrina de que las obras de ferrocarriles han de ser provechosas para el país y para los capitales que en ellas se empleen, mediante el examen y aprobación del Gobierno acerca de todos sus extremos. Y si bien en la condición 2.º del pliego general, que se impone á los concesionarios, según lo prescrito por dichas leyes, se estipula la renuncia á cualquiera indemnización por accidente fortuito, error de cálculo etc., comprenderá V. E., en su recto criterio, que cualquiera que sea la fuerza y dureza de semejante condición no comprende ni puede comprender á los obligacionistas porque nada pactaron ni renunciaron, antes al contrario, es segurísimo que no hubieran tomado las obligaciones sin la garantía de aquellas solemnes promesas, sin que hubiesen precedido el examen, aprobación y vigilancia del Gobierno envueltas en minuciosos trámites.

Para coronar la argumentación hasta aquí desarrollada,

esta Junta expondrá á V. E. un nuevo raciocinio de suma importancia.

Necesitaba el Estado que en su territorio se construyesen ferro-carriles, y como carecia de recursos consideró que tenia absoluta precision de atraer el dinero individual de los españoles y hasta de los estrangeros para que pudiesen verificarse las obras. En tan critica situacion, el Estado, por órgano del Gobierno, dictó una ley para crear y fomentar las vias férreas, estableciendo reglas á que debian sujetarse las Compañías concesionarias para la construccion y explotacion de las lineas durante noventa y nueve ó menos años. El Gobierno, pues, no solo ejerció el protectorado que le compete sobre el pais, si que tambien tuvo participacion en el contrato siempre que concedió una de las líneas, como que en calidad de parte contratante estipuló para lo presente y para lo porvenir recíprocos derechos y deberes.

Quiso ademas el Gobierno reservarse la futura propiedad de los ferro-carriles otorgando el mero usufruto temporal á los concesionarios, esto es, la privativa de administrarlos y explotarlos dentro de ciertos limites y con determinadas condiciones. Asi lo confesó en el preámbulo del Real Decreto de 29 de Diciembre de 1866. En una palabra; estipuló el Gobierno con las Compañías la inversion del dinero de los accionistas para construir las vias férreas, concediéndolas la gerencia y el usufruto, ó sea la administracion y explotacion por determinado número de años; estipuló el Gobierno con las Compañías el que pudiesen aligerar el gravamen de los accionistas mediante la creacion de valores hipotecarios á medida que adelantasen los trabajos, garantiéndolos con los productos y hasta con las obras mientras no quedasen aquellos amortizados: y estipuló el Gobierno con las Compañías los presupuestos y las tarifas, asi del costo kilométrico de

las vias férreas como del importe probable de sus rendimientos.

Por consiguiente, mas bien fueron de propietario que de gobernante las referidas estipulaciones, y revelan claramente que el Estado no solo quiso establecer la debida regularidad en las líneas, si que tambien suplir la carencia de recursos y asegurar para lo venidero sus mejores fincas. El Estado, pues, siendo propietario, como dice, de los ferrocarriles, estipuló en calidad de tal con el usufructuario la emision de obligaciones, y en la de parte contratante es responsable subsidiariamente por la propiedad de cuanto dejen de cumplir por el usufructo las Compañías. Mas claro: contratando el Gobierno, en representacion del Estado, con las Compañías, virtualmente vino á contratar tambien con los obligacionistas en el mero hecho de delegar su facultad en aquellas para emitir obligaciones, no *ad libitum*, como lo verifica un propietario, sino restringidamente, como lo ejecuta un usufructuario dentro de los limites que se le trazaron.

Bajo dicho concepto, en el contrato de emision de obligaciones figuran tres entidades distintas: las Compañías que espidieron los valores en virtud de la facultad que con motivo del usufructo les concedió el Estado para coadjuvar á las obras de vias férreas: el Gobierno que en nombre del Estado delegó su prerogativa de propietario á las Compañías, viniendo á otorgar poderes á su favor en cada una de las concesiones: y los obligacionistas que tomando sucesivamente los valores aceptaron la promesa virtual y subsidia-
ria que les hizo el Estado ajustando su emision con las Compañías. Es tanto mas poderoso este raciocinio cuanto que en España hay una antigua y famosa ley, la 1.^a tit. 1. lib. 10. de la Novísima Recopilacion, que dice: *pareciendo que algu-*

*no se quiso obligar á otro ó por promision ó por contrato ó en otra manera, sea tenido de cumplir aquello que se obligó, y no pueda poner excepcion que no fué hecha estipulacion que quiere decir prometimiento con cierta solemnidad de derecho, ó que fué hecho el contrato ú obligacion entre ausentes, ó que no fué hecho ante escribano público, ó que fué hecho á otra persona privada á nombre de otros entre ausentes, ó que se obligó alguno que daria otro ó haria alguna cosa, mandamos que todavia vala dicha obligacion y contrato que fuere hecho **en cualquiera manera que parezca que uno se quiso obligar á otro.** Por lo visto, es incuestionable que el Estado y en su nombre el Gobierno, debe responder subsidiariamente del pago de los intereses de las obligaciones, segun reclaman los obligacionistas, indemnizandoles asi de los graves perjuicios que experimentan, en justo acatamiento de lo que prescriben nuestras sábias y venerandas leyes.*

TERCERO.

El Estado no quedará libre del compromiso moral y material que contrajo, sancionando las bases de la comision de ausilios, pues que ó son débiles ó son ilusorias para los obligacionistas.

El diez por ciento sobre viajeros, cualquiera que sea su importancia, fué cedido ya por el Real Decreto de 29 Diciembre de 1866, y no se hizo mas que reparar la injusticia conque se impusiera; siendo muy facil que ahora no lo uti-

licen las Compañías á fin de rebajar así los precios, para que siendo mayor la circulacion aumenten los rendimientos.

El preferir á las Compañías en la construccion de líneas de segundo orden es un auxilio negativo por lo contradictorio, y será de seguro renunciado por todas las Compañías; siendo imposible que construyan ramales ni sufraguen sus fuertes dispendios cuando no les bastan sus actuales recursos para soportar las cargas que les incumben.

El que el Estado satisfaga los gastos de correos y telégrafos que recorran las líneas, junto con los de diversas conducciones, si bien como medida es muy justa, como auxilio es de poco momento, y solo pudiera tener eficacia uniéndolo á otros que fuesen mas importantes.

El impulsar la fusion de las Compañías es un auxilio peligrosísimo, pues así como puede dar vida á las líneas puede facilmente ocasionar su muerte, sobre todo siempre que sea como la malhadada de las de Zaragoza y Pamplona en que no se atendió con igualdad al bien de ambas, sino que una de ellas ha quedado muy lastimada por tan funesto consorcio.

El consentir la venta del material inútil de los ferro-carreiles, con rebaja de derechos, es un auxilio efimero cuando no sea completamente nulo, por ser harto limitado su importe atendido lo escaso y barato de aquellos desperdicios.

El construir carreteras y caminos provinciales y vecinales que afluyan á las líneas es un auxilio en la actualidad irrealizable, porque si bien semejante construccion favoreciera á las Compañías, de fijo no se efectuará mientras el Gobierno no se vea libre de apuros financieros, segun confiesa en el Real Decreto de 29 de Diciembre de 1866, y es el motivo alegado para no auxiliar directamente á aquellas.

He aqui, Excmo. Sr., las bases mas notables propuestas

por la Comision de ausilios, y mediante las sómeras esplicaciones que ha dado esta Junta cree que la fina penetracion de V. E. reconocerá qué ó son débiles ó son ilusorias, y por consiguiente aunque algunas pueden embeberse en el proyecto de ley para la regeneracion de los capitales que representan los ferro-carriles, otras merecen ser nuevamente estudiadas á fin de enmendarlas ó suprimirlas; pero siempre bajo el concepto de que las que se aprovechen no bastan por si solas para curar de raiz los males que lamentamos, sino que considerándolas como leves paliativos, debe el Gobierno por razones de propia conveniencia y de estricta justicia escogitar medios directos, ausilios eficaces, á fin de que terminen dignamente los sérios conflictos que cada dia surgen, y los obligacionistas puedan alcanzar la meta de sus afanes y desvelos.

CUARTO.

El Estado puede atender la justísima demanda de los obligacionistas si el Gobierno mejora y adiciona las bases de la Comision de ausilios en una forma que facilite á las Compañías el pago de sus deudas, ó bien garantiza los intereses de las obligaciones imponiéndose en la actualidad el exíguo sacrificio anual de 779.344 escudos.

Antes de demostrar matemáticamente esta Junta la verdad de la proposicion que antecede, antes de evidenciar con la inflexible lógica de los guarismos que el pensamiento envuelto en la misma no es una deslumbradora utópia sino una

clarísima tesis de seguros é inmediatos resultados, forzoso le es consignar que su realizacion arranca de dos bases tan sencillas como robustas.

Consiste la primera en reducir los gastos de explotacion y demas necesarios en las vias férreas á un cincuenta por ciento de sus productos, lo que es tanto mas asequible cuanto sobre ser harto notorio que hay no pocas Compañías cuyos actos dejan mucho que desear gastando prodigamente mas de lo que pudieran y debieran, no faltan algunas que, previsoras y económicas, con menos del cincuenta por ciento prestan holgadamente todos sus servicios. Añádase que casi todas las Compañías aceptaron espontaneamente este tipo en la exposicion que circula impresa, elevada por ellas á S. M. con fecha 1 de Febrero de 1866, incluyendo en el *Pensamiento* acompañatorio, página 16, la cláusula que sigue: *fixamos los referidos gastos en un cincuenta por ciento constante y general, considerando el otro cincuenta por ciento como producto liquido*; y añadieron á continuacion, *el cálculo es razonable y se halla comprobado por el término medio de los gastos de todos los ferro-carriles de España y del extranjero*; y concluyeron diciendo, *este sistema evita los abusos y los despilfarros*. Es inútil mayor dilucidacion cuando asi se espresan los representantes de casi todas las Compañías.

Consiste la segunda de las bases insinuadas en suspender por breve tiempo la amortizacion periódica de las obligaciones respecto de las vias férreas cuyos productos no basten, lo que quizás tolerarian los obligacionistas con tal que alcanzasen una completa seguridad de cobrar cada semestre, sin descuentos ni prórogas, el importe de los intereses. Comprenderá facilmente V. E. que esta suspension causaria un notabilísimo alivio en los fondos de las Compañías.

ñas, y por tanto rebajaria considerablemente el déficit de sus presupuestos, y tambien el gravámen subsidiario que sufriese el Estado completando el premio de aquellos capitales.

El Cuadro general de los ferro-carriles españoles á fin del año 1866, que acompaña esta Junta, contiene datos exactos, datos incontrovertibles, porque son datos oficiales. Es de advertir que dicho Cuadro no comprende las deudas que las Compañías llaman flotantes, ni los intereses que por ellas satisfagan, pues esta Junta las considera abusivas é ilegales, no pudiendo bajo ningun concepto perjudicar la prioridad y garantia de las obligaciones hipotecarias.

Para mayor claridad ha creido oportuno esta Junta dividir las Compañías en cuatro grupos, á saber : las que tienen sus líneas concluidas y por consiguiente las explotan sin obstáculos : las que simultaneamente explotan en parte y en parte construyen : las que por causas mas ó menos legítimas ni construyen ni explotan : y en fin las que hasta ahora no han usado de la facultad de emitir obligaciones.

Es indudable que solo las Compañías cuyas líneas están terminadas pueden saber el verdadero déficit de sus cuentas, pues las que á un tiempo explotan y construyen, y las que de ningun modo construyen ni explotan no se hallan en el caso de averiguar aun las ganancias ó pérdidas de sus respectivos ejercicios. De aquí es que la demostracion de esta Junta queda circunscrita al primero de dichos cuatro grupos, y es precisamente el que reúne mayor número de vías férreas entre las cuales hay casi la mitad que cubren perfectamente sus gastos, incluso el pago de intereses de sus obligaciones.

Respecto de los grupos segundo y tercero no cabe discusion acerca de quien principalmente ha de satisfacer el ré-

dito de las obligaciones que emitan sus Compañías, por cuanto es notorio que mientras no estén construidos los ferro-carriles, mientras no es posible que rindan los productos completos, solo los fondos acumulados con el lento desembolso de los accionistas cubren el pago de los intereses que venzan. Si alguna de las Compañías de aquellos dos grupos desatiende á los obligacionistas, ya sea por falta de voluntad, ya sea por falta de recursos, el Gobierno es el que puede y debe corregir gubernativamente la transgresion, es el que puede y debe blandir la espada de la justicia contra los infractores. Averiguado que no hay voluntad pero que hay recursos, empléense con las Compañías los medios coercitivos que se estimen indispensables : averiguado que hay voluntad pero que no hay recursos aplíquense á las Compañías los preceptos legales, y declárense caducadas las concesiones de sus líneas.

No se diga que si bien ahora el sacrificio que hiciese el Estado seria unicamente de 779.344 escudos, creciera muy luego segun fuesen agregándose al primero las Compañías que forman el segundo de dichos cuatro grupos, y sucesivamente los dos restantes. Esta objecion es mas especiosa que sólida, porque sobre la incertidumbre que oculta ahora, como con un túpido velo, el porvenir de las Compañías de los tres últimos grupos, incertidumbre que no permite profetizar seriamente si tendrán ganancias ó pérdidas, hay probabilidad de que no sufrirán déficit sus presupuestos, porque existen á su favor tres circunstancias sumamente atendibles, esto es, la de que son líneas importantes y productivas casi todas ; la de que va progresivamente en aumento la circulacion y el tráfico por los ferro-carriles ; y la de que aleccionados por la esperiencia sus directores establecerán severas economías que les permitan atender á

sus deudas, sin verse en los graves apuros á que infaliblemente conducen las locas prodigalidades.

He aquí, Excmo. Sr., completamente demostrados, á juicio de esta Junta, los cuatro puntos cuya adopción terminaría de una vez y para siempre las graves dificultades, las ruidosas contiendas, los amargos pesares y los irreparables quebrantos á que dan pábulo los ferro-carriles. El sacrificio que hiciese el Estado, si sacrificio puede llamarse el cumplimiento de un compromiso moral y material, tuviera la mas plena compensacion en el rápido vuelo que tomaria la prosperidad de las vias férreas, y en la desaparicion próxima de los agudos males que nos aquejan y que nos van desprestigiando entre las naciones civilizadas.

Añádase que el sacrificio, sobre ser pequeño tratándose de un pais que gasta anualmente mas de dos mil cuatrocientos millones de reales, se prolongaria por brevísimo tiempo si el Gobierno emprendiese con mano enérgica el planteamiento de sanas reformas, la extirpacion de inveterados abusos que la conciencia pública lamenta y condena respecto de los ferro-carriles. La administracion poco escrupulosa de algunas Compañías respecto de los negocios sociales; los enormes emolumentos que por su ligero trabajo perciben los Comités y Direcciones; los altos sueldos que cobran los empleados superiores y hasta algunos de subalternos; el lujo de personal que ostentan sin motivo conocido las oficinas y dependencias; y la falta á menudo de una razonable inversion de fondos, es lo que principalmente ocasiona el atraso y decadencia de las vias férreas, es lo que eleva las expensas de explotacion á cifras desconsoladoras; es en fin la con-

tínua carcoma, el roedor gusano que destruye los mas lisonjeros cálculos, mata los capitales invertidos en aquellas obras y hunde la fortuna de innumerables familias. El Gobierno, por su doble carácter, ha de curar tan funesta gangrena, pues representa á un tiempo la potestad civil, y hasta, segun afirma, la propiedad convencional. Ni el gobernante puede tolerar, ni el propietario puede consentir que sucumban los ferro-carriles á impulso de desacertadas gestiones, de perjudiciales manejos.

Corregido el vicio antiguo de que adolecen las Compañías, y puestas en práctica algunas de las bases de la Comision de ausilios que si bien débiles por si solas no son ilusorias como otras, puede asegurarse que terminará pronto el sacrificio que directamente haga el Estado para subvenir á los obligacionistas y restituirles la tranquilidad de que tanto necesitan. ¿ Es siquiera dudoso que á la vuelta de dos ó tres años aumentarán los saldos de beneficios que mejoren la situacion de las Compañías ? ¿ Es cuestionable siquiera que muy luego podrán exactamente satisfacer los cupones y amortizar las obligaciones respectivas ?

En resumen : si algo ha de valer la propia conveniencia del Estado ; si ha de valer algo la estricta justicia que asiste á los obligacionistas, es preciso, es indispensable, es apremiante que el Gobierno, atendido que los medios indirectos propuestos por la Comision de ausilios son ó débiles ó ilusorios, llene el compromiso moral y material en que se halla supliendo para el pago de intereses lo que ahora no alcanzan á verificar las Compañías por insuficiencia de fondos y hasta que les basten como resultado de sábias reformas y severos correctivos. Asi cesará el amargo llanto, la honda desesperacion del pobre huérfano, de la infeliz viuda, del arruinado artesano, de la abatida monja, del indigen-

te sacerdote, y de no pocas otras clases sociales que víctimas de la mas espantosa miseria por haber perdido sus escasas rentas, claman á voz en grito por la pronta terminacion de sus profundos pesares, de sus crueles infortunios. En fin, poseida esta Junta del mas íntimo convencimiento;

A. V. E. respetuosamente suplica se sirva formular el oportuno proyecto de ley en el sentido de que el Estado es subsidiariamente responsable del pago de intereses de las obligaciones de ferro-carriles, debiendo satisfacer á los obligacionistas las cantidades que sucesivamente acrediten, ó poner á las Compañías en el caso de verificarlo, mediante la ampliacion y mejora de las bases propuestas por la Comision general de ausilios. Asi confiadamente lo espera de la sabiduria y rectitud de V. E.

Barcelona 19 de Agosto de 1867.

Excmo. Sr.

EL PRESIDENTE,

Mariano Franquesa.

Narciso Parés.

Antonio Martrus.

José Brós y Raguán.

Juan Serra y Totesaus.

Erasmus Ortembach.

Ramon Feixó.

Manuel Roman y Blasco.

Ramon Comas.

Ildefonso Rovira.

Ildefonso Par.

Antonio Perecaula.

Félix Maria Milans.

Antonio Miret y Nin,

VOCAL SECRETARIO.

Cuadro

de los ferro-carriles españoles a fin de 1866, divididas sus compañías en cuatro grupos.

PRIMERO.

Compañías que explotan sus líneas por hallarse ya construidas.

	Longitud kilométrica.	Capital de las obligaciones.	Importe de sus intereses.	Productos brutos.	Id. por kilómetro.	Gastos totales.	T. p. % sobre los productos.	Productos líquidos.	Sobra pagados los intereses	Falta para pagarlos.	Faltaria al 50 p. % de gastos
Madrid á Zaragoza y Alicante	1.425.530	149.698.340	4.490.930	9.334.140	6.568	4.294.957	43.03	5.039.192	568.242	"	"
Norte de España.	737.133	118.462.330	3.333.875	7.332.662	9.947	2.760.460	37.64	4.572.202	1.018.327	"	"
Barcelona á Zaragoza y Pamplona.	620.519	61.836.970	2.482.689	4.067.398	6.699	2.192.041	33.40	1.873.357	"	607.332	443.990
Tudela á Bilbao.	249.037	13.600.000	680.000	1.264.063	5.073	666.203	32.70	597.862	"	82.138	47.968
Sevilla á Jerez y Cádiz.	164.742	28.500.000	833.000	1.618.134	9.822	973.048	60.25	643.106	"	211.894	45.923
Alar á Santander.	183.224	22.000.000	810.000	1.191.004	8.610	835.021	71.87	335.983	"	474.017	214.498
Córdoba á Sevilla.	130.016	8.713.400	261.402	1.127.332	8.593	536.026	47.34	591.506	330.104	"	"
Barcelona á Martorell y Tarragona.	101.777	5.949.400	336.964	662.199	6.506	361.707	54.62	300.492	"	56.472	25.863
Langreo á Gijón.	38.542	400.000	32.000	324.027	8.407	216.125	66.69	107.902	73.902	"	"
Barcelona á Sarriá.	4.600	1.406.000	42.180	82.161	17.861	61.094	74.35	21.067	"	21.113	1.100
SUMAS Ó PROMEDIOS.	3.610.120	410.566.640	13.565.060	27.023.342	7.483	12.918.682	47.80	14.104.669	1.992.573	1.432.966	779.344

SEGUNDO.

Compañías que explotan en parte y en parte construyen sus líneas.

Almansa á Valencia y Tarragona	403.299	33.826.350	1.103.644	1.730.583	4.742	1.093.737	63.31	634.848	"	468.796	238.352
Barcelona á Francia por Figueras	174.270	11.679.670	318.078	1.131.319	6.491	539.397	49.44	571.922	33.844	"	"
Ciudad Real á Badajoz y Almorchon.	340.832	23.903.990	717.279	411.978	1.287	331.488	80.44	89.490	"	627.789	511.290
Córdoba á Málaga y Granada.	260.670	16.340.000	490.200	756.196	2.901	432.533	59.84	303.641	"	186.539	112.101
Noroeste de España.	174.362	15.830.320	474.909	462.511	2.638	337.477	77.29	103.074	"	369.835	243.634
Medina á Zamora, y Orense á Vigo.	89.847	19.760.000	592.800	169.377	1.883	177.279	104.64	"	"	592.800	308.112
Lérida á Montblanch, Reus y Tarragona.	54.791	11.941.690	338.250	219.137	3.999	202.919	92.60	16.218	"	342.032	248.682
SUMAS Ó PROMEDIOS.	1.300.071	133.284.020	4.253.160	4.881.103	3.233	3.176.832	63.08	1.721.193	33.844	2.387.811	1.862.191

TERCERO.

Compañías que no construyen ni explotan sus líneas.

Granollers á San Juan de las Abadesas	4.560.000	136.800
Córdoba á Espiel y Belmez	982.110	29.463
Santiago al Carril.	54.400	1.632
SUMAS Ó PROMEDIOS.	5.596.510	167.893

CUARTO.

Compañías que no han emitido obligaciones.

San Saturnino á Igualada.
Zaragoza á Esacatron.
Tramvia de Carcagente.

ES COPIA.

El vocal-Secretario,

Antonio Miret y Nin.

RF.14.58