

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.

La estatificación total ferroviaria.

Fracaso del régimen de concesiones.

En artículos anteriores hemos demostrado el fracaso completo y evidente del régimen de concesiones, único aplicado en España desde 1844, para la construcción y explotación de los ferrocarriles. Los resultados decrecientes de tal sistema han llegado a ser nulos, desde hace años, tantos por lo menos como cuenta el siglo actual, nulidad que se extiende a todos los aspectos del problema ferroviario. Las Empresas explotadoras no pueden cumplir los pliegos de condiciones que aceptaron; no pueden mejorar ni ampliar sus servicios; las constructoras, escasísimas, sólo logran una vida angustiosa y difícilísima entre las trabas, suspicacias e informalidades administrativas de una parte, las dificultades financieras y constructivas de otra; las tarifas de transporte no pueden dar satisfacción ni a Empresas ni a público. No hay medio humano, por tanto, de continuar de esta manera.

Causas y consecuencias del fracaso.

El fracaso había de ocurrir ineludiblemente. Construídos a fines del siglo anterior el 50 por 100 de los ferrocarriles necesarios, el desencanto de los capitalistas se produjo no sólo al tocar la exigüidad de los rendimientos de las líneas, sino ante luchas contra dificultades y molestias de todo género; por otra parte, una administración sin órganos adecuados, sin métodos de estudio, preparación y ejecución, y sólo pródiga en suspicacias y cortapisas para evitar a todo trance que se construyeran ferrocarriles, dió origen a la paralización de todo progreso en este ramo de las comunicaciones, casi desde entonces, de tal forma, que a las causas anteriores, que subsisten más agravadas aún cada día, se suman ahora las dificultades que han creado el estado mundial de los negocios, las reivindicaciones que demandan empleados y obreros, y otros hechos que todos conocemos.

Las consecuencias han sido fatales: si de los 15.000 o más kilómetros que aun faltan, hubiéramos construído, como podría haberse hecho, la mitad o las dos terceras partes antes de la guerra, júzguese de las economías que se hubiesen realizado y de lo que habría progresado el país, aun cuando hubieren ganado por sus trabajos y cuidados algunos miles de pesetas iniciadores y constructores, ganancias que una administración ordenada puede siempre reducir a sus justos límites.

No se hizo así, y nos encontramos hoy ante el mismo problema que en 1900, agrandado extraordinariamente por las circunstancias generales existentes.

Pero nuestra Administración no se enmienda ni se entera; para ella nunca ocurren alteraciones en la vida de los pueblos ni ha existido siquiera la guerra, y sigue impávida presentando a las Cortes proyectos de ley aún más restrictivos e ineficaces que los anteriores para la construcción de ferrocarriles.

El Estado ha de tomar a su cargo los servicios ferroviarios.

En vista del fracaso de las concesiones, no queda otro recurso evidente y eficaz que el Estado, por medio de organismos adecuados, tome a su cargo todos los servicios ferroviarios en toda su extensión.

Podrán presentarse objeciones acerca de la capacidad del Estado para gestiones tan complicadas; pero tales dudas o temores no pueden cambiar la fuerza incontrastable de las cosas, que exigen ineludiblemente la adopción inmediata de nuevas normas.

En efecto, la estatificación haciendo indefinidos los actuales plazos de concesión permitirá levantar los capitales supletorios necesarios para las mejoras y ampliaciones de las redes en explotación; hará posible reducir notablemente las cargas financieras, las tarifas de aplicación no provocarán fácilmente la odiosidad pública, puesto que han de ajustarse estrictamente a las necesidades de la explotación y de las cargas.

Y en lo que se refiere a las líneas hoy en construcción o en proyecto, suprimirá las luchas entre la Administración y los concesionarios para la fijación de los capitales de establecimiento, de las fórmulas de explotación, y para las mejoras sucesivas en las líneas, así como las enormes dificultades financieras derivadas de la pretendida garantía de interés concedida por el Estado, garantía que no permite honradamente la emisión bancaria de los capitales necesarios sobre la base de la misma.

Por otra parte, la estatificación permitirá dar a puntos muy discutidos, tales que la electrificación de las líneas y la adopción de la gaiga europea, orientaciones definidas y metódicas que conduzcan al establecimiento completo de los sistemas que en definitiva se adopten y permitirá también simplificar las actuales administraciones ferroviarias agrupándolas en cuanto sea posible.

La incautación ha de hacerse por Compañías completas.

Cada línea suele constar de varias concesiones de distintas fechas de reversión al Estado, con algunas de carácter perpetuo intercaladas, de modo que puede juzgarse del embrollo que se iría

produciendo y agravando al partir de la primera reversión al Estado, si llegara este caso, antes de implantarse la estatificación general. Cada reversión, que no estaría a lo mejor enlazada con las precedentes, daría origen a un semillero de cuestiones entre el Estado y la Compañía respectiva y a una serie enorme de dificultades para la explotación, tanto de la sección revertida como de las demás no revertidas. De aquí resulta que esta incautación inmediata que preconizamos *no consiste más que en adelantar la que forzosamente* habría que imponer al tiempo de la primera reversión dentro de unos veinticinco años; y que así como la reversión prevista habría de efectuarse mediante una forzosa unificación de las concesiones de cada Compañía, la reversión o incautación inmediata tendrá también necesariamente que efectuarse por Compañías completas, lo mismo que se trate de líneas en explotación que en construcción o que en estudios o proyectos presentados al Gobierno o autorizados por el mismo, pues todo habría ineludiblemente de pasar a poder del Estado, que no podría, naturalmente, hacer en adelante nuevas concesiones ni admitir ni tramitar proyectos y peticiones con análogo objeto. Únicamente los tranvías, metropolitanos y vías de carácter marcadamente industrial podrían seguir siendo concedidas por el Estado en la forma actual.

Incautación de cada Compañía.

No sería trabajo fácil y claro determinar el importe de la anualidad que por cada concesión habría que entregar a las Compañías, así como el precio de expropiación de las líneas otorgadas a perpetuidad. Fácilmente se comprende la complejidad del problema si hubiesen de aplicarse indefectible y estrictamente los pliegos de condiciones. No habría medio de calcular los incrementos anuales de los ingresos, las variaciones del coeficiente de explotación, los gastos de instalaciones supletorias y otra infinidad de circunstancias que darían a los resultados obtenidos, cualesquiera que fuesen, el sello de lo arbitrario y aventurado, siendo lo seguro y definitivo un semillero de pleitos y cuestiones, y como resumen final un perjuicio cierto para el Tesoro, cuyos intereses estarán más indefensos siempre que los de las Compañías concesionarias. Fuera todo esto una labor ingrata, que a nadie daría satisfacción, y con el aditamento de que nunca los representantes de cada parte quedarían complacidos para sí mismos ni aplaudidos por sus representados. No hay otro medio fácil, expedito y claro sino que se haga cargo el Estado de todo el activo y todo el pasivo de las Compañías en el día de la incautación, esto es, que pasen a cargo del Estado las acciones y las obligaciones, con las modalidades y restricciones que el Parlamento decreta.

El Parlamento soberano.

Es indiscutible la facultad del Parlamento para fijar en última instancia el precio, condiciones y forma con que el Estado ha de hacerse cargo de los valores emitidos por las Compañías. Siempre el Parlamento hubiera tenido tales facultades; pero ahora las tiene además por reconocimiento especial de las Empresas, desde el momento que éstas han recurrido al Poder público para que se reformen las tarifas incluidas en el respectivo pliego de condiciones de cada concesión. Estos pliegos son un pacto entre el Estado, único representante y amparador del interés general, y las Compañías, que sólo representan sus propios y peculiares intereses; y si a instancia de las Compañías pueden alterarse tales pliegos en favor de las mismas, es evidente que en nombre y a favor del interés público podrá el Estado tomar otras decisiones. Por otra parte, han manifestado las Compañías repetidamente no poder continuar cumpliendo ni sus compromisos ni sus servicios; estos hechos, por tanto, dan toda libertad moral y legal

al Estado para imponer para la reversión las condiciones que se estimen más rectas, y que resulten justificadas por las debidas informaciones y comprobaciones. No queda, pues, a las Empresas otra disyuntiva: o cumplir el pliego en todas sus partes, no cobrar tarifas más altas que las legales y dotar a las líneas de todas las mejoras, instalaciones y material precisos, o bien someterse a decisiones razonadas y justificadas del Poder público.

Conversión de los valores ferroviarios.

No parece probable que conviniera rescatar a metálico los valores o títulos de toda clase emitidos por las Compañías, toda vez que el metálico que se invirtiera habría de ser obtenido por medio de otras emisiones hechas por el Estado. Pero obteniendo así los actuales títulos más o menos modificados o convertidos, el carácter de Deuda pública, el Estado les otorgaría mayor afianzamiento y seguridad que la que ahora poseen, dándole derecho a ventajas compensadoras: al disponer el propio Estado de tiempo ilimitado para su servicio financiero, le permitirá convertir ventajosamente las obligaciones actuales en otras que exijan menores cargas anuales, o bien con las mismas cargas obtener mayores capitales para dedicarlos a mejoras y ampliaciones de las propias redes incautadas.

Valoración de las acciones.

Al hablar de acciones nos referimos, principalmente, a las de cinco Compañías que se vienen cotizando en las Bolsas españolas y alguna extranjera: Norte, Madrid-Zaragoza-Alicante, Andaluces, Madrid-Cáceres-Portugal y Oeste de España, y Medina-Zamora-Orense Vigo, Compañías que por otra parte absorben el 80 por 100 de la red española. Las acciones de las restantes Compañías de vía normal no suelen en general cotizarse, y las de las vías estrechas están sujetas a otras clases de influencias.

Las acciones de aquellas Compañías, más que como valores de renta, han sido siempre consideradas como especulativos meramente; sus tipos de cotización no han respondido realmente a los dividendos y horizontes de los negocios respectivos. Pero todavía en los años anteriores a la guerra hubieran podido encontrarse algunos motivos que orientaran a los especuladores en las oscilaciones de la cotización; pero después de la guerra, ante el alza constante y alarmante de los coeficientes de explotación, ante las enormes dificultades con que tropiezan las Compañías, la desorientación resulta completa en cuanto a fundamentos racionales y conscientes para el valor de las acciones, y la especulación sólo ha podido desarrollarse forzosamente por simples maniobras bursátiles. Esto es también claro y evidente, y de todos sabido.

Las Compañías citadas ofrecen los siguientes datos para sus capitales en acciones (1):

	Norte.	M. Z. A.	Andaluces.	M. Z. O. V.
Año de su constitución.....	1858	1856	1869	1880
Número de años hasta 31 de diciembre de 1918.....	61	63	50	41
Idem de dividendos repartidos	34	44	17	»
Valor nominal de una acción.	475	475	500	500
Suma total de dividendos por acción (pesetas).....	588.055	632.35	338.00	»
Término medio por dividendo.	17.50	14.50	19.90	»
Idem íd. anual.....	9.64	10.04	6.74	»
Dividendos máximos.....	29.50	24.00	30.00	»
Idem mínimos.....	15.00	5.00	5.00	»
Año del último dividendo.....	1916	1918	1918	»
Importe del último dividendo (pesetas).....	15.00	5.00	5.00	»
Número de acciones.....	516.000	497.006	91.000	105.000

(1) No detallamos Madrid-Cáceres-Portugal por su situación especial.

Las acciones de las dos principales Compañías han llegado a estar a la par, y aun a veces algo más: han tenido frecuentemente cotizaciones del 60 al 75 por 100; bajaron a un 40 por 100 cuando se temió que el Gobierno no accedería a la elevación de tarifas, habiéndose vuelto después a recuperar gran parte del terreno perdido. Las acciones Andaluces tienen tendencia desde hace tiempo a igualarse en tipos con las Nortes y Alicante, aunque queden a veces del 10 al 20 por 100 por bajo de las mismas; y en cuanto a las Orenses, siempre quedan a tipos próximamente equivalentes al 30 ó 35 por 100 de aquellas otras. Las Cáceres (97.000 a 500) se cotizan a precios bajísimos, 30 a 35 pesetas una.

Vamos a ver a qué tipos deberían en realidad cotizarse las diferentes acciones en el momento actual, en que no es posible predecir nada respecto al porvenir, y suponiendo que faltan cincuenta años para la reversión media al Estado de las líneas. No tenemos manera alguna de calcular con precisión este plazo, puesto que el Gobierno mismo se vería apurado para ello y más apurado aún para obtener la conformidad de las Compañías. Dado dicho plazo, ¿cómo podría fijarse de un modo prudencial el valor presente de las acciones?

Admitamos que los accionistas contasen la renta de 5 por 100 anual; cada peseta de dividendo medio constante durante los cincuenta años representaría 18,26 pesetas de presente, como valor intrínseco de la acción. ¿Cómo se calcularía dicho dividendo medio? A no ser que se admitiera fuese igual al medio repartido durante los años ya transcurridos de la existencia de cada Empresa, no vemos posibilidad de hacer cálculo alguno con fundamentos medianamente admisibles, y que no fuesen susceptibles de graves discusiones. Habría que recurrir, por tanto, a consideraciones de equidad partiendo de los datos conocidos para llegar a los que no se conocen.

Tendríamos si se admitiera que para los años del resto de sus concesiones el dividendo medio de las Compañías fuese el mismo que el de los años ya transcurridos los siguientes resultados:

Nortes.....	$9,65 \times 18,26 = 176,21$ pesetas de capital efectivo presente de una acción.
Alicantes.....	$10,04 \times 18,26 = 183,33$.
Andaluces.....	$6,74 \times 18,26 = 123,08$.
Orenses 33 % de los Nortes....	$176,21 \times 0,33 = 58,77$.
Cáceres.....	35,00 (precio ordinario de cotización).

El admitir esos tipos como seguros, encargarse el Estado de su servicio financiero, crearía tales ventajas, que aun permitirían entregar a los tenedores actuales de acciones títulos de deuda pública, amortizables o perpetuos, aun por debajo de los mismos tipos. Pudiera ofrecerse a los accionistas el canje correspondiente, y para aquéllos que no aceptaran, cabría lo siguiente: una vez en poder del Estado las líneas, corriendo a cargo del mismo todas las cargas financieras, todas las ampliaciones y todas las contingencias, los beneficios líquidos anuales, deducidas todas las cargas, se repartirían entre el Estado y las acciones restantes, consideradas como cédulas de fundación a prorrata entre los nuevos capitales aportados por el Estado y los que representen dichas acciones, con alguna deducción para tener en cuenta los riesgos de la administración.

No podemos hacer otra cosa que apuntar estas ideas a reserva de que las entidades interesadas, los Colegios de Agentes de Bolsa y entidades análogas expongan las suyas, y sea el Parlamento en definitiva el que dicte su laudo. No sería prudente y oportuno, ni dar esperanzas injustificadas ni predicar métodos de despojo y exterminio contra intereses que tan altos servicios han

prestado y que no tienen más que parte de culpa en lo que ocurre.

El error del Estado ha sido no haber dedicado desde hace tiempo algunos de los millones que tan estérilmente malgasta en otras cosas, en comprar acciones en Bolsa a precios convenientes, cuando aun no estaban perturbados por tantas influencias y motivos extraños, y por lo menos se encontraría ahora con el problema simplificado, con más autoridad dentro y cerca de las Compañías, y sin miedo a agios ni confabulaciones.

Conversión de las obligaciones ferroviarias.

Al pasar al Estado las obligaciones ferroviarias actuales se impondrá su conversión y unificación, aunque no fueren totales. Emitidas en diversas épocas, con plazos distintos y con intereses anuales de $2 \frac{1}{4}$, $2 \frac{1}{2}$, 3, $3 \frac{1}{2}$, 4, $4 \frac{1}{2}$, 5 y 6 por 100, ha resultado una desproporción enorme entre los fondos que han suministrado y los importes de las amortizaciones respectivas; así es que en 31 de diciembre de 1918, la situación era la siguiente, según los balances de las tres Compañías principales, no haciéndolo de las otras por falta de datos.

	OBLIGACIONES SIN AMORTIZAR			Anualidades en 1918.
	Número.	Fondos que produjeron.	Importes de amortización.	
Compañía del Norte (pesetas).....	2.566.383	792.398.109,84	1.268.798.850	55.740.617
Idem de M. Z. A. (pesetas)	2.048.223	633.908.339	990.254.750	50.244.187
Idem de Andaluces (pesetas).....	583.576,6	168.896.861,32	264.071.300	11.472.775
Sumas.....	5.198.182,6	1.595.203.310,16	2.523.124.900	117.457.579

La anualidad total representa el 7,4 por 100 de las sumas encajadas y el 4,7 de las nominales correspondientes.

Los tipos de emisión o de balance de las distintas series corresponden sensiblemente a sus valores corrientes de cotización. Así, pues, daremos los siguientes resultados, referentes a las emisiones más importantes:

	Tipos de emisión. — Pesetas.	Tantos por ciento.	Cambios actuales por 100.
Nortes (1. ^a).—662.987 títulos al 3 por 100 (500 pesetas).....	224	44,80	55
Barna-San Juan de las Abadesas.—200.000 al $4 \frac{1}{2}$ por 100 (500 pesetas).....	430,50	86,10	80,75
Alar a Santander.—56.685 al 6 por 100 (475 pesetas).....	468,25	98,60	»
Alicantes (1. ^a a 16. ^a).—1. ^a hipoteca.—1.300.000 títulos al 3 por 100 (475 pesetas).....	237,50	50	47,75
Alicantes.—2. ^a hipoteca.—150.000 títulos al 3 por 100 (475 pesetas).....	237,50	50	46
Alicantes.—3. ^a hipoteca.—72.630 títulos al 3 por 100 (475 pesetas).....	237,50	50	45
Tarragona-Barna-Francia (1. ^a).—352.000 títulos al $2 \frac{1}{2}$ por 100 (475 pesetas)...	237,50	50	46,75
Badajoz.—63.754 al 5 por 100 (475 pesetas).....	500	105,3	»
Andaluces.—1907.—29.017 títulos al 3 por 100 (500 pesetas).....	332,25	66,45	48,50
Andaluces—Bobadilla-Algeciras.—45.000 títulos al $4 \frac{1}{2}$ por 100 (500 pesetas)...	462,50	92,50	82
Andaluces.—31.413 títulos al 5 por 100 (500 pesetas).....	452,50	90,50	84

De modo que, actualmente, las obligaciones ferroviarias en conjunto valdrán menos de los 1.595,2 millones, producto líquido de las emisiones, siendo de notar el decrecimiento continuado de sus cambios. Así, por ejemplo, las obligaciones Alicante, 3 por 100, primera hipoteca, se cotizaban en 1912 a 77 $\frac{1}{2}$ por 100, en 1916 a 59 $\frac{1}{2}$ y en 1920 a 47,75, habiéndose emitido a 50 por 100. Las obligaciones Andaluces, 3 por 100 fijo, se cotizaban en 1912 a 66 $\frac{3}{4}$, en 1916 a 57, y ahora en los alrededores de 50. Las obligaciones Pamplona, al 3 por 100, valían a 78,36 en 1913; descendieron a 63 en 1916, y ahora a 52,75.

Se podrían así multiplicar los ejemplos, no siendo posible por falta de datos fehacientes presentar cuadros completos. ¿Qué denota todo eso? La tendencia constante de los capitales a buscar mayor remuneración o renta, cercenando al efecto aquéllos que ya se encuentran en circulación, a medida que el mercado les encuentra menor garantía; de tal manera, que obligaciones de Juntas de puertos, al 4 $\frac{1}{2}$ por 100, se cotizan a la par, tipo que para otras empresas sólo se consigue con el 6 por 100.

Resulta además evidente el hecho de que las Compañías de ferrocarriles, además de pagar el interés a los 1.600 millones que han recibido prestados, han de reembolsarlos junto con 1.000 millones más de capital, y en estos tiempos en que tanta falta hacen los recursos y tanto valen los capitales, han de buscarse soluciones armónicas entre los diversos factores de la economía, máxime cuando al convertirse en Deuda pública privilegiada las obligaciones ferroviarias han de adquirir una firmeza y una garantía absolutas, análogas o aun mayores que las emitidas por las Juntas de Puertos.

Tomemos como tipo las que realiza la llamada «Caja de Emisiones», con garantía de anualidades ferroviarias debidas por el Estado, al 5 por 100 de interés, y amortizables en el mismo número de las anualidades correspondientes. Cada título costaría al año, suponiendo un plazo total de setenta y cinco, $500 \times 0,0512 = 25,60$ pesetas; por tanto, el servicio financiero de las tres Compañías podría servir para emitir $\frac{117.457.579}{25,60} = 4.588.186$ títulos, que podrían *canjearse* por las obligaciones circulantes, computados los primeros a la par, y las segundas a sus tipos de emisión o de cotización, según listas detalladas y justificadas que se formasen. Dichos títulos producirían así un capital nominal de 2.294.093.000 pesetas, y como el importe a entregar sería de 1.595.203.310, quedaría un sobrante de 698.889.690 pesetas, de las que se podrían entregar a los tenedores de acciones, redondeando cifras:

	Pesetas.
516.000 Nortes, a 175 pesetas.....	90.300.000
497.006 Alicantes, a 185 pesetas.....	91.946.110
91.000 Andaluces, a 125 pesetas.....	11.375.000
En títulos.....	193.621.110
Hasta.....	698.889.690
Quedarían títulos por valor de.....	505.268.580

que enajenados constituirían la primer partida disponible para nuevas instalaciones. No podemos hacer cálculos análogos para las otras Compañías por falta de datos. Claro está que no tenemos la pretensión de que los cálculos anteriores sean normas exactas y definitivas; damos solamente un avance de las ideas que pudieran estudiarse y realizarse, y seremos satisfechos si nuestras observaciones sirvieran de motivo para que se manifestaran otras opiniones, que habrían de ser sin duda más autorizadas que las nuestras modestísimas.

Criterio completo ferroviario.

Es también de toda lógica y evidencia que la incautación de todo el servicio ferroviario por el Estado habrá de ir acompañada de la adopción de normas y criterios comprensivos del modo de preparar y de ejecutar la realización de todas las fases de problema tan complicado, y en el que tanto falta por hacer. El Estado habrá de incautarse además de las líneas en construcción mediante valoraciones, arreglos o convenios; habrá también de adquirir los estudios y proyectos pendientes de subasta o de aprobación; deberá adoptar procedimientos metódicos y continuos para depurar los planes, fijar el orden de preferencia y resolver la orientación que debe adoptarse en cuestiones tan importantísimas como el ancho que para las vías debe adoptarse en general, electrificación de las líneas y manera de fijar las mejoras de instalaciones y material.

Estas diversas partes del problema general no pueden continuar siendo estudiadas o tratadas de modo fragmentario y discontinuo como hasta aquí. Viene sucediendo que, a intervalos irregulares, personas capacitadas se ocupan de estos asuntos, ya en un sentido, ya en otro; pero, como no existe organismo alguno que recoja tales estudios, no se logra nunca ni formar un estado de opinión, ni fijar un criterio, ni adoptar orientación alguna, y así se pasa el tiempo de modo estéril completamente. Mientras tanto es completamente inútil dar opiniones, condenadas a caer en el vacío más absoluto, pues la administración pública nunca opina nada, ni tiempo tiene para opinar en forma.

¿Por qué? Sencillamente, porque no basta contar con funcionarios dotados de las mejores condiciones: es indispensable, además, organizaciones *ejecutivas*, con ideales, autonomía, recursos; siendo necesario para ello que los elementos puramente burocráticos se encuentren acompañados de otros representando las fuerzas vivas de la Nación; unos y otros tienen papeles perfectamente definidos y complementarios. Ni los burócratas con sus preocupaciones formulistas tienen medios para trazar a la Nación los grandes derroteros, ni podrían a su vez ser sustituidos por gentes improvisadas, que desconocieran el mecanismo del despacho ordenado de los asuntos. Por estas consideraciones, sin duda, el cargo de ministro no está sujeto a requisito alguno; pero resultan do colocados los ministros a la cabeza misma de una burocracia, dotada de todas sus cualidades intrínsecas, sólo pueden servir para ampararla con su responsabilidad o irresponsabilidad, mejor dicho, y quedando a la fuerza prisioneros y servidores de la misma. De aquí la necesidad de organismos intermedios, centrales o regionales, entre ministros y burócratas para que se obtenga el equilibrio entre las necesidades públicas y las medidas de gobierno llamadas a satisfacerlas.

La realización del programa total exigiendo múltiples desembolsos, sacrificios, medidas económicas y financieras, debe subordinarse a un solo departamento ministerial, a fin de que no siga ocurriendo que varios Ministerios se creen con derecho a intervenir separadamente, perturbando la marcha de los asuntos. Y siendo necesario efectuar gastos considerables deben especializarse los ingresos que se dediquen a satisfacerlos, procurando también se vea siempre con claridad su inversión adecuada y directa, y reduciendo al límite inferior las cargas también directas sobre el Tesoro.

Al incautarse el Estado de los servicios ferroviarios habrá de seguir, naturalmente, utilizando al personal actual, respetando en cuanto sea posible sus derechos adquiridos, y rehuyendo asimilarlos a sus categorías administrativas.

Si el Estado español, al hacerse cargo de los ferrocarriles y completar las redes, lo efectuase con ideales, con normas de con-

ducta y de criterio, organizándose debidamente y prescindiendo de las corruptelas que lo han hecho un administrador informal y detestable, habría prestado un verdadero e inapreciable servicio a la nación. Pudiera también el Gobierno otorgar la explotación de las líneas, por plazos más o menos largos, a Empresas arrendatarias, a las que abrirían cuentas de capital y cuentas de explotación, fijándose las tarifas libremente por el Gobierno, y pagando las Empresas un canon sobre los productos líquidos anuales, en forma análoga a lo que hoy se practica en Tabacos.

Todo esto son ideas, y nos congratularemos sirvan de débil estímulo para que se manifiesten otras más autorizadas y competentes.

JOSÉ BORES Y ROMERO,
ingeniero de Caminos.

La producción y explotación de energía eléctrica en España no debe ser objeto de monopolio.

Memoria presentada al Congreso Nacional de Ingeniería, por
D. Manuel Delgado y Delgado, Ingeniero industrial.

Circula de algún tiempo a esta parte, y con insistencia, el rumor de que va a constituirse una importante entidad industrial, por algunos Bancos o grupos de banqueros y opulentos capitalistas, para formar una Empresa que pudiera llamarse el «Sindicato de la electricidad»; y no falta quien asegura que el núcleo principal de la futura entidad está ya constituido con capitales bilbaínos, en su mayoría, que tanto incremento lograron durante los últimos años de la pasada guerra europea.

Hasta aquí nada de particular tiene la noticia, ni el asunto en sí, y aun nos parece oportuna la designación de *Sindicato de la electricidad*, que por algunos se le adjudica, pues parece una nueva manifestación del *sindicalismo* imperante, o más bien de la *sindicación*, que también está de moda.

Mas la trascendencia de los proyectos que se atribuyen a la naciente o futura entidad, su vasta esfera de acción, y las consecuencias que pudiera tener su desenvolvimiento en la industria nacional y en el servicio de transportes, pudieran ser funestas, y por ello sin duda, y con sobrada razón y oportunidad, ha dado la voz de alerta una revista profesional tan caracterizada como la *Electricidad*, de Barcelona.

Figura, al parecer, en el vasto plan de negocios de la futura entidad, la expropiación o adquisición de todas las centrales eléctricas existentes en España; la adquisición de todas las concesiones de aprovechamientos de aguas otorgadas para la producción de energía eléctrica (que no hayan sido puestas en práctica); el estudio inmediato de todos los grandes saltos de agua que aun puedan utilizarse, y la petición consiguiente de las respectivas concesiones, y, por último (o quizás ante todo), solicitar del Gobierno la concesión del *Monopolio de la energía eléctrica*, a semejanza de otros monopolios concedidos por el Estado, a cambio de un tributo más o menos importante, que bien pudiera ser un incentivo para nuestros hacendistas, máxime en las actuales circunstancias, en que la enorme cuantía de los gastos públicos que han de sufragarse con los fondos del Estado, exige fomentar al máximo posible los tributos existentes, y buscar otras nuevas fuentes de ingresos, e indudablemente, y por mucho que de todo ello se obtenga, no ha de lograrse la nivelación de los Presupuestos del Estado, que van a iniciar un *déficit* de unos 500 millones de pesetas, cifra muy respetable que obligará seguramente a la

inmediata emisión de un importante empréstito, cuyo producto salde aquel descubierto por algún tiempo, que no puede exceder de un corto número de años.

Hay que reconocer que los iniciadores de tan audaz proyecto han tenido el acierto de elegir un momento oportuno para plantearlo; pero por esto mismo es prudente prevenirse para que no se sorprenda la buena fe de nuestros gobernantes.

Si el proyecto se limitara a procurar la unión de las Empresas de producción de energía eléctrica existentes, en una sola, aun con todas las desventajas que podría tener siempre para las modestas Sociedades y particulares dedicados a este ramo de la industria, sería lícito, aunque de dudosa moralidad financiera, el procurar esa unión, por la posible o tal vez probable amenaza de una competencia insostenible para los pequeños industriales, que se traduciría siempre en beneficio de los poderosos a costa del sacrificio de los débiles; pero, en fin, esta es la ley del más fuerte; la misma que en pasados siglos preconizaban los cañones con su famosa y expresiva inscripción *Suprema ratio*. Mas pretender la concesión de un monopolio, sobre ser inmoral e ilegal, podría resultar funesto para los intereses generales del país. Inmoral, por la razón indicada; ilegal, porque sería atentatorio a la libertad del trabajo, y al derecho que nuestra legislación de aguas vigente reconoce y concede a todo el que solicita un aprovechamiento de ellas para usos industriales, proyectando su utilización en debida forma, observando los preceptos legales y reglamentarios establecidos y, en todo caso, sin perjuicio de tercero.

La concesión de un monopolio es cosa bien distinta de la tendencia lógica y racional de nuestra nueva ley de Aguas, encaminada, con elevadas miras muy plausibles, a favorecer la mejor utilización de la energía hidroeléctrica y procurar hacer efectiva su inmediata aplicación, evitando la perjudicial dilación que sufre la ejecución de las concesiones, poseídas al presente en gran parte por especuladores que sólo atienden a su interés particular, posponiendo los generales del país, cuya extraordinaria importancia en esta cuestión es evidente, teniendo en cuenta que la insuficiencia de nuestra producción minera de carbones, aun intensificada, como lo ha sido en los cuatro últimos años hasta llegar a la cifra de 5 millones de toneladas, nos obliga a importar 2 millones de toneladas de carbones extranjeros anualmente para suplir el déficit de nuestra producción comparada con el consumo, que puede cifrarse en 7 millones de toneladas al año, circunstancia que en caso de guerra nos privaría de independencia, en tal concepto, y que aun permaneciendo neutrales, como por fortuna lo fuimos durante la pasada guerra europea, nos originaría las enormes perturbaciones que en aquella funesta época sufrimos.

Las desastrosas consecuencias que podría tener para la pequeña industria y para los consumidores en general son también evidentes.

Si llegara a concederse el monopolio indicado, la afortunada Empresa que lo obtuviera establecería las tarifas de venta de la energía eléctrica para sus diferentes aplicaciones que tuviera por conveniente, y claro es que fijaría los precios menos económicos compatibles con la posible existencia de las industrias y de los diferentes servicios que utilizan dicha energía, ya que los consumidores no tendrían otro recurso que aceptar los precios que fijara la Empresa monopolizadora de la energía eléctrica o renunciar a su empleo, originándose en este último caso la ruina de numerosas pequeñas industrias que no podrían subsistir en tales condiciones, y lo mismo ocurriría a las grandes fábricas que necesitan consumir cantidades considerables de energía eléctrica a precios reducidos, sin cuya condición no podrían desenvolverse, cuando precisamente en la crítica situación que atraviesa España