

Aquí se siente á Dios, y el labio solo
 Su nombre balbucea.
 No la traición y el dolo
 Cruza en la mente que ante tí se inspira;
 Amor, inmenso amor, virtud sublime,
 Que el hombre débil que en la tierra gime,
 Contemplándose en tí, grande se mira.

FRANCISCO PÉREZ ECHEVARRÍA

INFORME

DE LA

LIGA BIZCAINA DE PRODUCTORES

ACERCA DEL PROYECTO DE LEY DE FERROCARRILES SECUNDARIOS



El Congreso de los Diputados

Hallándose sometido á la deliberación de esa Cámara el Proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, acude la *Liga Bizcaina de Productores* á solicitar que se reforme el dictamen presentado por la Comisión, con objeto de que resulte más práctica y viable la ley encaminada al fomento y extensión de las vías férreas económicas.

Asociadas en la Liga las grandes fábricas, los talleres é industrias siderúrgicas de Bizcaya, en donde se prepara casi todo el material fijo de procedencia nacional que se emplea en la construcción y entretenimiento de las vías férreas, no pocos puentes metálicos y embarcaderos, así como vagones, se encuentra esta región muy interesada en la creación de una red amplia de vías secundarias.

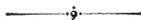
Desde el año 1888 se ha presentado á las Cortes cuatro veces, con ligeras variantes, el mismo proyecto de ley, encaminado á ejecutar diversos grupos de caminos de hierro de interés local; pero el fracaso de las tentativas hechas para que prosperase el proyecto augura el peligro e un nuevo naufragio.

Nadie discute el axioma de la conveniencia de ampliar los medios de comunicación; pero el principio que informa el proyecto, de la ga-

rantía de interés á los capitales invertidos, mediante el cual asume todos los riesgos el Estado, sin el menor concurso de las corporaciones, propietarios y entidades de las comarcas en donde han de construirse las vías férreas, constituye un sistema peligroso que en nada se asemeja al régimen adoptado en los países más cultos para extender sus líneas de transporte.

Deseosa la *Liga Bizcaína* de que se encauce tan beneficioso pensamiento por derroteros más eficaces, tiene la honra de someter á la alta consideración de los Sres. Diputados los razonamientos consignados en el dictamen que acompaña, solicitando del Parlamento que se sirva escuchar su modesto consejo, basado en la experiencia adquirida en las naciones que se han adelantado á la nuestra en plantear la ejecución de sus redes secundarias, á fin de introducir las modificaciones sancionadas por la práctica.

Bilbao 20 de Febrero de 1902.—El Presidente de la Liga, PABLO DE ALZOLA.



Legislación española vigente é intentos anteriores para reformarla

La ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 los clasificó en líneas de servicio general y de servicio particular, comprendiendo en esta categoría los destinados á la explotación de las industrias privadas.

El articulado de la ley resultó demasiado complicado, arrinconándose bien pronto el procedimiento administrativo establecido en su texto, que se substituyó por la ingerencia del Parlamento, que hace las concesiones sin ninguna clase de información ni estudio técnico de los proyectos.

Omitió la ley de 1877 la distinción entre las vías férreas de la red principal y las de interés meramente local, así como las diferencias que en punto á los trámites, la inspección del Gobierno, las exigencias del reglamento de policía y, sobre todo, de los gravámenes é impuestos que debieron señalarse entre las líneas subvencionadas y las que no recibían auxilios del Estado.

Este olvido ha originado un régimen lesivo para los ferrocarriles secundarios españoles obligados á pagar al Tesoro los recargos sobre los billetes de viajeros, transporte de mercancías, timbre, derechos reales, impuesto sobre los dividendos, gastos de inspección, uso del te-

légrafo, transporte gratuito del correo, y á precios reducidos de presos, penados y de tropas.

Publicó la *Gaceta* en 17 de Mayo de 1888 un proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, que sin aliviar en su situación á las sociedades constructoras de las vías existentes no subvencionadas, se encaminaba á crear otra red extensa, adoptando como regla general, y salvo ciertas excepciones, la latitud de un metro.

Se dividía en dos grupos, ofreciendo en uno de ellos la garantía de interés del 5 por 100 durante los diez primeros años de explotación, siempre que no excediera el costo de 80.000 pesetas por kilómetro. A las líneas no subvencionadas se las relevaba durante el mismo periodo del pago de los derechos reales por la adquisición de inmuebles y de varios impuestos y cargas antes señalados.

No prosperó en las Cortes aquel proyecto en 1888 ni en 1889 y se reprodujo con algunas modificaciones en 1890, extendiendo á veinte años la garantía de interés al mismo tiempo que se subía al 6 por 100 el rédito con el mismo tipo máximo de 80.000 pesetas de coste por kilómetro. Se consignó que sería gratuito el servicio de correos, telégrafos, conducción de presos y penados en las vías subvencionadas y mediante una tarifa especial para el grupo que no alcanzase los auxilios directos del Tesoro.

El Congreso de los Diputados lo aprobó en 30 de Junio, pero quedó pendiente en el Senado, sin que dieran resultado las tentativas hechas en la legislatura siguiente para que prosperase el proyecto, por haber arredrado á los representantes en Cortes la carga que echaría sobre la Hacienda.

Con objeto de formar el plan de ferrocarriles secundarios se nombró una Comisión, que lo redactó con carácter de ensayo preparatorio para la información pública, elevándolo á la Superioridad en 28 de Junio de 1890. Respondieron las provincias al llamamiento, elevando planes de reforma, críticas, solicitudes y observaciones, que analizó la Comisión á fin de compulsar los datos anteriores é introducir en el primitivo trazado las modificaciones convenientes.

Para reducir el importe de los sacrificios del Erario se pensó entonces en estrechar á 0,75 m. el ancho de la vía que había sido de 1,00 m. en los proyectos de ley anteriores, y el plan presentado el 9 de Junio de 1893 abarcó 4.671 kilómetros con el presupuesto de 177,65 millones de pesetas, ó sea el promedio del exíguo costo de 38.000 pesetas por kilómetro.

La Asamblea de Ferrocarriles de vía de un metro presentó en 2 de Mayo de 1894 al señor Ministro de Fomento la impugnación del proyecto formulado. Solicitaba que se desistiese de la vía de 0,75 m. adoptando la de 1.00 m. y que formasen el plan de líneas secundarias todas las construídas, en construcción y concedidas. Mientras no se reformase la ley de expropiación forzosa, se debía fijar el plazo de cinco meses para ultimar los expedientes; pedía se concediese el derecho de tanteo á las Compañías actuales en la prolongación de sus vías, y solicitaba que en lo sucesivo no corriese la administración de los ferrocarriles españoles á cargo de extranjeros. Propuso también la emisión por el Estado de Cédulas hipotecarias destinadas á la construcción de ferrocarriles con preferencia al sistema de la garantía de interés.

Juzgando, el Presidente de la Liga, que suscribe, los mencionados intentos, decía en su libro *Las Obras Públicas en España*, lo siguiente: «Creemos que en un país perturbado, como el nuestro, no puede idearse, dentro de la equidad y la justicia, otro estímulo más inaplicable que el régimen de la garantía de interés al capital invertido. Qúitense norabuena las muchas trabas que pone el Estado á la construcción de vías férreas, y conceda subvenciones por kilómetro mediante la oportuna subasta para que los capitalistas se fijen en las zonas de mayores rendimientos, impulsando la apertura de las líneas de algún porvenir, siendo esto preferible al empleo de recursos en las zonas muertas, que no llegarían á costear al término del plazo de garantía los gastos de explotación, viéndose obligado el Estado á incautarse de una gran masa de vías ruinosas».

Las guerras coloniales y la situación en que quedó el Tesoro á su término, aplazaron la renovación de esa clase de proyectos de ley; pero formulado de nuevo por el señor Ministro de Agricultura y Obras Públicas en 19 de Octubre de 1901 y sometido á la deliberación del Congreso, la Liga Bizcaina, muy interesada en que se extienda la red de caminos de hierro por ser las fábricas asociadas las que preparan la mayor parte del material fijo español, se considera en el deber de formular su parecer en tan importante materia. Teme la Liga que naufrague por cuarta vez el proyecto de líneas secundarias, y desearía cooperar á que se transforme en otro más práctico y viable.

(Se continuará)



INFORME

DE LA

LIGA BIZCAINA DE PRODUCTORES

ACERCA DEL PROYECTO DE LEY DE FERROCARRILES SECUNDARIOS



(CONTINUACIÓN)

Régimen de los ferrocarriles económicos en el Reino Unido

Era Inglaterra hace treinta años el país ensalzado por los economistas de la escuela clásica, no sólo por acercarse su política económica á las prácticas de la libertad de comercio, más que en ninguna otra nación del continente europeo, sino por el predominio de la iniciativa privada en las funciones de Enseñanza, Obras publicas y Beneficencia.

Desde entonces han cambiado extraordinariamente las cosas: el Estado destina cantidades considerables á la Instrucción Pública, interviene en la Administración local, concede auxilios para la construcción de carreteras y subvenciona los ferrocarriles económicos. Los Ayuntamientos explotan directamente las empresas de abastecimiento de aguas, suministro de gas y de luz eléctrica, baños, tranvías, etc, lo cual se consideraba como error económico en otros tiempos.

Se dictó en la Gran Bretaña el 14 de Abril de 1896 la ley de las vías férreas económicas, creando con objeto de facilitar su construcción y explotación una Comisión compuesta de tres vocales nombrados por el Presidente del *Board of Trade* auxiliada por el número de funcionarios necesarios para el cumplimiento de la ley.

Las peticiones de concesiones deben dirigirse por los Consejos de

los Condados, Municipio, compañías ó particulares á la referida Comisión, si bien las corporaciones administrativas necesitan hallarse previamente autorizadas por el Poder ejecutivo para promover la colistrucción de ferrocarriles, suscribirse en las sociedades Constituidas al efecto, ó hacer anticipos á los mismos.

Cuando el Consejo del Condado, del distrito ó pueblo haya acordado prestar una suma determinada para ejecutar un camino de hierro económico, el Ministerio de Hacienda podrá también anticipar una cantidad que no exceda de la cuarta parte del presupuesto de la línea, ni tampoco de los auxilios concedidos por las corporaciones locales. Es indispensable para que el Gobierno ayude á las compañías, que cuando menos suscriban en acciones los particulares interesados, la mitad del capital de establecimiento.

Los préstamos del Estado devengarán, cuando menos, el 3,50 por 100 de interés anual, renovándose periódicamente la autorización del Ministro de Hacienda, á fin de que tales anticipos no signifiquen una pérdida para el Tesoro.

Cuando se demuestra con certificación expedida por el Consejo de Agricultura que la vía férrea proyectada favorece la producción del suelo en un distrito, la pesca ó la industria, y no hay empresa dispuesta á ejecutarla sin un auxilio especial del Estado, podrá aumentarse el anticipo señalado por el Ministro de Hacienda hasta la mitad del costo del camino. Es requisito indispensable para la concesión de estos auxilios extraordinarios que se pruebe por la cesión gratuita de los terrenos de la línea ó por otros medios que los propietarios, las autoridades y las personas de la localidad han prestado todos los auxilios y facilidades necesarios para la construcción del camino. También deben obligarse los municipios á no cobrar ningún recargo de las contribuciones é impuestos locales á las propiedades ocupadas por el ferrocarril en el plazo de diez años.

Los auxilios especiales pueden consistir en subvenciones y préstamos, ó ambas cosas á la vez, siendo de competencia del Ministro de Hacienda fijar las condiciones y el tipo de interés. Se entiende por el texto de la ley que no constituye un donativo gratuito, ni aun la parte concedida en concepto de subvención.

La cantidad total destinada por el Estado á las líneas económicas, cuando se votó la ley de 1896, fué de un millón de libras esterlinas, con la condición de que solo podría invertirse la cuarta parte en los

auxilios especiales ó extraordinarios, que llevan consigo el anticipo de la mitad de los gastos de establecimiento.

Los peticionarios deben dirigirse á la Comisión, la cual oirá á las autoridades locales y á los propietarios interesados acerca de si se debe admitir la demanda. Están aquellos obligados á publicar, cuando menos dos veces en periódico local, la descripción del trazado, expresando las tierras que atraviesa y á exponer al público los planos y documentos del proyecto. Reunidas las oposiciones decide la Comisión si se aceptan ó rechazan, pero sus acuerdos sobre esta materia son provisionales, exigiendo la ley para su validez que los confirme el *Board of Trade* que abarca el Ministerio de Obras Públicas.

Este Centro examina los proyectos, principalmente en lo que se relaciona con la seguridad pública y las oposiciones formuladas; decide si, en razón de la importancia de determinadas empresas, de la influencia que puede ejercer sobre las Compañías existentes ó por otras razones, debe someterse el asunto al Parlamento.

Contiene la ley otras muchas disposiciones relativas á las cláusulas especiales que se deben consignar en las concesiones; las que han de tomarse de la ley general de ferrocarriles; del reglamento para la expropiación de terrenos; sobre los impuestos locales que podrán destinarse á recaudar fondos para los auxilios, así como las alteraciones de la ley para su aplicación á Escocia. Declara el texto que no rige en Irlanda.

En Bélgica

Encuétrase esta nación sumamente adelantada en la producción industrial que, favorecida por la riqueza carbonífera, le ha permitido desarrollar un comercio de exportación muy grande dado su vecindario. La red de ferrocarriles es también extensa, y á favor de las tarifas reducidas que aplica el Estado, dueño de las principales arterias, ha crecido el tráfico del puerto de Amberes en proporciones inusitadas.

Conviene proceder al examen de la organización de la «Sociedad Nacional de ferrocarriles vecinales» que constituye un modelo excelente

Obsérvese que la primera condición exigida por la ley belga, aun para las modestas vías económicas, consiste en mantener como imprescindible la nacionalidad propia, sin ingerencias extranjeras que, sin duda, ofrecen serios inconvenientes según la opinión de los gobernantes de aquel país.

Se dictó la ley de los caminos de hierro en 24 de Junio de 1885, y se modificaron algunos artículos de la misma en 14 de Abril de 1898.

Los ferrocarriles de esta clase se conceden á la Sociedad Nacional, á menos que transcurrido un año desde la petición hecha por otra compañía ó un particular no se decida la primera á emprender la construcción.

Debe preceder á las concesiones una infomación en que se oiga á las comisiones permanentes de las Diputaciones, á los Ayuntamientos y á cuantas personas quieran exponer su opinión acerca de la utilidad de la empresa, el trazado ó las tarifas.

Para que se otorgue la concesión á la Sociedad Nacional es preciso que justifique la suscripción del capital suficiente para terminar la vía férrea y ponerla en explotación. Se reserva el Gobierno la inspección de todas las operaciones de la Compañía, pudiendo oponerse al cumplimiento de cualquier acuerdo contrario á la ley, á los Estatutos ó á los intereses del Estado. Establece las reglas para el servicio de policía y confiere á los empleados el carácter de agentes de la policía judicial.

Puede imponer á los concesionarios, en beneficio de los servicios públicos del Estado, provinciales ó comunales, los transportes gratuitos ó á precios reducidos que juzgue convenientes. La Sociedad queda exenta de los impuestos de patentes y timbre, así como de toda clase de gravámenes provinciales y municipales.

La suscripción del Estado en acciones de la Sociedad no puede esceder de la mitad del capital nominal de cada línea, á menos que disponga lo contrario una ley dictada expresamente. El importe del capital social será el del presupuesto de gastos de establecimiento, dividido en tantas series de acciones como líneas concedidas, debiendo suscribir cuando menos, dos terceras partes de las mismas entre el Estado, las Diputaciones y Ayuntamientos. Las acciones de estas entidades serán nominativas y puede sustituirse una parte de ellas por obligaciones, siempre que tengan recursos suficientes para garantizar el pago de las anualidades amortizables en 90 años.

La Sociedad se administra por un Consejo compuesto del Presidente, cuatro vocales y un Director general. El primero se nombra de Real orden y los demás, por mitades, entre el ministro del ramo y los accionistas. Hállanse retribuidos los Consejeros, sin que pueda exceder de 10.000 francos la asignación anual de cada uno de ellos. Hay además una Comisión de vigilancia compuesta de nueve censores ó inspectores

encargados de examinar los libros, las actas y la correspondencia de la Sociedad.

No puede repartirse á las acciones liberadas suscritas por las corporaciones un dividendo mayor de 4,50 por 100 anual y de 4 por 100 á los particulares, destinándose el sobrante de las líneas prósperas á fondo de reserva, de previsión y á gastos generales.

El Ministro de Agricultura, Industria y Obras Públicas tiene la obligación de presentar anualmente á la Cámara de Diputados la Memoria del Consejo de Administración.

Examinemos la correspondiente al 15.^o ejercicio social relativa al año 1899.

La Sociedad era concesionaria de 94 líneas con 2.134 kilómetros de longitud en 31 de Diciembre de 1898. Obtuvo en 1899 otras 16 con 161 kilómetros, ó sea un total de 110 líneas y 2.295 kilómetros de los que estaban en explotación 1743. La latitud de la vía era de 1,00 m. en 88 ferrocarriles, de 1,067 m. en 11 y de vía normal en 3.

Varias de las líneas se instalaron sobre las carreteras ó ensanchado la plataforma y otras con entera independencia de las mismas, contándose entre ellas algunas con tracción eléctrica.

El capital de establecimiento para 104 líneas fué de 121,9 millones de francos suscritos en la forma siguiente:

Conceptos	Estado	Diputaciones	Ayun- tamientos	Particulares
Millones	40,7	34,3	43,9	3,0
Proporción	33,4%	28,1%	36,1%	2,4%

Demuestra que todo el sacrificio del Estado para crear la red ha consistido en suscribir la tercera parta del capital habiéndose gastado en fin de 1899, 87 millones de francos ó sean 29 invertidos por el Tesoro.

PABLO DE ALZOLA.

(Se continuará)



I N F O R M E

D E L A

L I G A B I Z C A I N A D E P R O D U C T O R E S

ACERCA DEL PROYECTO DE LEY DE FERROCARRILES SECUNDARIOS



(CONTINUACIÓN)

Los beneficios obtenidos en la explotación durante aquel ejercicio ascendieron á 2,86 millones de producto líquido y 0,22 de intereses del capital disponible de la Sociedad, ó sea en junto 3,8 millones.

Los 1.743 kilómetros terminados costaron por cada kilómetro:

	Pesetas
Gastos generales	4.439
Adquisición de terrenos	4.542
Obras	22.629
Edificios y obras de arte	4.474
Materias de explotación	11.594
Total	47.678

Suma muy módica, pero depende de que el territorio belga es muy llano y relativamente baratos los precios de adquisición del material fijo y móvil.

El producto bruto de la red por kilómetro fué en 1890 de 4.777 francos, y los gastos de 3.196, llegando el promedio de los beneficios líquidos á 1.581 francos, ó sea el 3,33 por 100 del capital de establecimiento, habiéndose repartido un interés comprendido entre el 1,50 y el 4,5 por 100, según las líneas.

En Francia

Después de construidas las redes antigua y nueva por las grandes Compañías, la opinión pública reclamaba hácia el año 1859 otros muchos ferrocarriles. Se acordó que se ejecutasen 1.709 kilómetros que, en su mayor parte, encontraron concesionarios mediante la subvención directa del Tesoro.

Se creó por aquella época una Comisión de Caminos de hierro que optó por la construcción de líneas económicas para facilitar las comunicaciones con las principales arterias y los centros de población por medio de una nueva categoría de ferrocarriles, que debían instalarse reformando el Pliego general de condiciones en lo relativo á las pendientes, radios de las curvas y aun de la latitud de la vía.

La ley de 12 de Julio de 1865 creó la red llamada de *interés local*. Los Consejos generales ó Diputaciones debían tomar la iniciativa en su construcción, declarándose la utilidad pública por decreto del Consejo de Estado después de oír á los Ministros del Interior y Obras Públicas. No debía exceder la longitud de estas líneas de 40 kilómetros, ni los gastos de explotación de 5000 francos anuales por kilómetro,

Empezó el departamento del Bajo Rhin á crear las líneas secundarias contribuyendo á los gastos de establecimiento con el 18,7 por 100, los pueblos con el 19,10; 16 el Estado y 46,20 la Compañía constituida al efecto.

La longitud de las concesiones ascendía en 1875 á 4.381 kilómetros, de los que sólo se explotaban 1.804, habiendo sido su costo del promedio de 115.000 francos, y como sólo producían 2.000 anuales por kilómetro, resultaba el déficit de 6.600 francos y una situación insostenible para las Sociedades de líneas locales.

Se trató de incluirlas en las redes de las Compañías principales, mediante un suplemento de la garantía de interés; pero lo impidió la animosidad de las Cámaras contra aquellas entidades poderosas, acordándose en 1878 la compra por el Estado de 2.615 kilómetros de líneas tituladas de «interés general» y de varias de «interés local» en la cantidad de 280 millones de francos. Se impuso además el Tesoro al desembolso de otros 225 para poner varias líneas en explotación, con lo cual resultaba cada kilómetro de la red nacional á 193.000 francos.

No pudo ser más desastrosa la adquisición, puesto que en 1889

producía esta red por kilómetro 13.386 francos, pero como ascendían los gastos á 10.247, es decir, al 76,5 por 100, resultaba un déficit anual de más de 15 millones de francos para el servicio de intereses al 4,5 por 100 y amortización del capital desembolsado.

Con objeto de dar un impulso gigantesco á la riqueza de Francia se votó en 1879 el vastísimo plan de Obras Públicas llamado de Freycinet, origen de excesivos desembolsos que se tradujeron en verdadero derroche.

Comprendió la tercera red de interés general con la longitud de 8.827 kilómetros de vía ordinaria ó normal, y agregando las líneas comprendidas anteriorniente en el plan, abarcaba nada menos que 17.500, cuya construcción se calculaba costaría 3.500 millones de francos.

Mas resultaron fallidos los calculos, costando cada kilómetro 358.690 francos en vez de los 200.000 calculados, y el Estado, que basó sus proyectos en un auxilio de 15,40 por 100 á las empresas huho de elevarlo al 56,4 por 100, llegándose en 1883 á vencer las dificultades antes suscitadas para concertar los convenios con las Compañías principales, mediante los cuales se hicieron cargo de muchas líneas secundarias de explotación one osa para el Estado.

Conforme el referido contrato, se consolidaron los dividendos de las seis Compañías principales adoptando tipos determinados, y se formó una masa común con las demás líneas de cada red. El Estado garantizó el 4 por 100 de interés con carácter de anticipo reintegrable y las Compañías se hicieron cargo dei déficit de la explotación, que en las líneas cedidas ascendía desde 2.500 á 5.000 francos por kilómetro.

La garantía de interés que tuvo que abonar el Tesoro para salir del mal negocio originado por la construcción de la tercera red, ascendió á 93,84 millones de francos en 1892; á 106,26 en 1893, bajando á 55,10 en 1896.

Los escasos resultados alcanzados en Francia con la ley de 1865 para las líneas de interés local, obligaron á dictar la de 11 de Junio de 1880. El artículo 13 faculta al Estado á garantizar el 5 por 100 al capital de establecimiento á condición de que la Diputación Provincial ó los Ayuntamientos interesados se comprometan á contribuir con una suma cuando menos igual á la que desembolse el Tesoro.

La subvención del Estado se compondrá: 1.º De una suma de 500 francos por kilómetro explotado. 2.º De la cuarta parte de la cantidad necesaria para elevar el ingreso bruto anual á 10.000 francos para las

líneas que pueden recibir los vagones de la red principal y 8.000 francos para las que necesiten trasbordo.

La carga anual impuesta al Tesoro no podrá exceder de 400.000 francos para el conjunto de las líneas de interés local enclavadas en cada departamento. Durante el año 1895 se explotaron 3.506 kilómetros de ferrocarriles y tranvías provinciales, sujetos á la garantía del Estado, que solo dejaron, después de pagados los gastos de explotación, un beneficio neto de 834.000 francos, costando al Erario la suma de 3.173.000 francos.

Prohibe esta ley las subvenciones directas no reintegrables que se concedían anteriormente, en ocasiones, á Sociedades que alcanzaban pingües rendimientos y repartían dividendos altos. Ahora dispone el artículo 11 que cuando el producto bruto de una línea cubre los gastos de explotación y el 6 por 100 del capital de establecimiento, se repartirá la mitad del excedente entre el Estado, el departamento y los pueblos interesados en proporción de los anticipos hechos por cada entidad hasta su completo reembolso sin abono de interés.

Aunque no es el régimen de la garantía el más acertado, la ley francesa encontró el medio de evitar la principal desventaja de promover á expensas del Tesoro líneas ruinosas, dejando la iniciativa á los Departamentos y Municipios, y exigiendo de estas corporaciones una gran participación en las empresas. Como allí no absorbe el Estado todo el jugo de las Diputaciones, que tienen vida propia y fecunda, como lo ha demostrado la construcción de más de 500.000 kilómetros de carreteras vecinales, aquellas entidades han cooperado eficazmente en forma de subvenciones en metálico en obras ó en forma de garantía de interés á la ejecución de los ferrocarriles locales.

Únicamente podrá exigir el Estado servicios gratuitos ó reducciones de tarifas á las Compañías de interés local, cuando se trata de líneas subvencionadas por el Tesoro.

Las emisiones de obligaciones requieren la autorización del Ministro del ramo y nunca podrá exceder su importe del capital acciones.

El Prefecto podrá dispensar á las Compañías de ejecutar el cierre de las vías férreas y también de la colocación de barreras en los pasos á nivel de los caminos poco frecuentados.

PABLO DE ALZOLA.

(Se continuará)



INFORME

DE LA

LIGA BIZCAINA DE PRODUCTORES

ACERCA DEL PROYECTO DE LEY DE FERROCARRILES SECUNDARIOS



(CONTINUACIÓN)

Carácter limitado de los auxilios del Estado en los países extranjeros

Resumiendo los datos precedentes se deduce, que rompiendo Inglaterra su tradición de encomendar en absoluto el régimen de sus vías de comunicación al vigoroso espíritu de empresa arraigada desde larga fecha en los pueblos anglosajones, ha comprendido que para difundir los instrumentos de transporte en las regiones menos ricas del territorio tiene que intervenir el Estado, tanto respecto de las carreteras como de los ferrocarriles modestos, á fin de impulsar la construcción por medio de sus auxilios.

La concesión de éstos á las líneas económicas se funda en el saludable principio de que incumbe la iniciativa para constituir cada empresa á las corporaciones administrativas locales ó á compañías particulares. Si hay verdadero empeño y necesidad de ejecutar un ferrocarril económico, es preciso demostrarlo, á fin de que el Estado se obligue á conceder el anticipo en forma de préstamo por la cuarta parte del costo, anticipándose los Condados y Municipios á dar el ejemplo. Sólo podrá extender sus auxilios hasta la mitad del presupuesto en casos especiales, y mediante la garantía de que los propietarios y los pueblos se imponen sacrificios.

Es decir, que las compañías se constituyen con capitales privados que al suscribir la totalidad de las acciones corren las contingencias del negocio, limitándose el Estado inglés á anticipar, con un rédito que no baje del 3,50 por 100, determinadas cantidades que vienen á constituir una especie de obligaciones sobre aquellas vías férreas.

La organización belga es digna de aplauso. En realidad la «Sociedad Nacional de ferrocarriles vecinales» está constituida casi en su totalidad con fondos del Estado, las Provincias y Municipios; pero se administra como un negocio particular, sin complicaciones burocráticas. Construidas las vías férrea de este grupo con verdadera economía y explotadas con una administración excelente, constituyen un modelo digno de estudio.

La única falta que puede achacarse al régimen de aquella nación, consiste en que figuran en pequeña proporción las suscripciones de los particulares; mas obedece, sin duda, esta circunstancia, á ser el Estado dueño de la mayor parte de la red de interés general, sistema que da excelentes resultados en los países dotados de buena administración, por traducirse en beneficio común las ventajas de aplicar tarifa extremadamente bajas.

Exige la ley de ferrocarriles vecinales para conservar á esta red el carácter de dependencia del Poder Central, que suscriba, en unión á las Corporaciones, cuando menos dos terceras partes del capital, no pudiendo exceder la suscripción del Estado de la mitad del mismo. Es decir, que aun demostrada prácticamente la capacidad de la Administración belga para explotar directamente los ferrocarriles principales del país, no ha querido comprometerse en punto á las líneas secundarias, sino á suscribir una parte de las acciones.

Al finalizar el año 1898 había invertido el Estado para construir 2.134 kilómetros tan solo el 33,4, por 100 del gasto de establecimiento y como tiene cuidado de no construir líneas improductivas ni regala subvenciones, prefiriendo interesar en el negocio como accionista, ha conseguido extender la red obteniendo el $3 \frac{1}{3}$ por 100 de interés á sus desembolsos lo cual constituye un verdadero triunfo. Quiere decir que se va ejecutando en Bélgica la red de ferrocarriles vecinales principalmente con recursos suscritos por las Diputaciones y los Ayuntamientos, cuya eficaz cooperación á una obra tan laudable se ha debido no sólo á lo bien administradas que están aquellas corporaciones, sino también á los recursos de sus respectivos presupuestos, mientras en

España atraviesan la mayoría de las Diputaciones provinciales una vida precaria y anémica.

El Estado francés ha realiado planes grandiosos de Obras públicas y proyecta ahora mismo trabajos importantes y costosos para mejorar sus vías navegables. La riqueza del país, y su patriotismo y disciplina se prestan á facilitar al Tesoro cuantiosos recursos para acometer toda clase de mejoras; pero no constituye la administración de *Travaux publics* el modelo donde debemos inspirarnos, por los innumerables Consejos y Comisiones en que se dividen y subdividen los servicios que se resienten de excesiva complicacion.

La carencia de facultades otorgadas al Presidente de la República convierte en Poder omnímodo al Parlamento que contaminado de las exigencias electorales da repetidas muestras de prodigalidad. Han sido enormes las sumas invertidas en obras públicas y aunque no ha dejado de obtener el Estado alguna remuneración de los gastos hechos para extender las redes de ferrocarriles con los impuestos del trafico, no puede disculparse que haya costado á razón de 358.000 francos el kilómetro de la tercera red, cuando Bélgica ha sabido construir las vías económicas á 47.600 francos.

Para las líneas francesas ó de interés local puede, á lo sumo, llegar el Estado á prestar la garantía de interés sobre la mitad del capital, puesto que exige de los Consejos generales y Ayuntamientos un sacrificio igual ó mayor.

Ocurre lo propio en Italia, en donde se tropezó con el inconveniente de que las leyes provincial y municipal señalan el límite de los gastos, moviéndose en el círculo vicioso de que no podía conceder el Parlamento las subvenciones por esperar los auxilios previos de las corporaciones locales y encontrarse, á su vez, estas últimas cohibidas por las restricciones legales.

Inconvenientes del sistema de garantía de interés

Resumiendo cuanto antecede se deduce que todas las naciones procuran estimular la ejecución de ferrocarriles económicos ó secundarios con auxilios en forma de acciones, suscritas por el Estado, de subvenciones directas de carácter reintegrable, cuando lo permiten los beneficios de la explotación; de préstamos á interés módico y aun en algún pais en la forma de garantía parcial en combinación con las corporaciones administrativas.

Mas resulta como regla general, aplicada á tan diversos procedimientos que ningún Gobierno compromete sus recursos en estas empresas, sin adquirir previamente la convicción de que los ferrocarriles vecinales obedecen á verdaderas necesidades públicas y que cuentan con algunos elementos de tráfico para justificar su construcción. Estas esperanzas se demuestran, no por medio de gestiones de los representantes en Cortes interesados en que el Estado reparta generosamente sus recursos en los respectivos distritos, sino anticipándose los particulares y las entidades locales á arriesgar en la empresa sus capitales, suscribiendo, cuando menos, la mitad de las sumas necesarias para costear los gastos de establecimiento.

Aquilatando las bases del negocio, en la piedra de toque del concurso local, es como pueden destinarse los fondos del Erario á extender la red de vías férreas económicas. De lo contrario, se lanzaría el Estado á la arriesgada aventura de promover la construcción de muchas vías férreas improductivas, y por tales derroteros correría la Hacienda española, apenas repuesta todavía de otros graves quebrantos, un peligro muy serio.

Recuérdese el desbarajuste de las carreteras parlamentarias votadas á granel, sin estudio alguno técnico ni administrativo para agregarlas á la excesiva red del Estado; ora sea de trazados nuevos, muchos de ellos de vías desprovistas de tráfico, ó á fin de endosar las carreteras provinciales y municipales con objeto de que su conservación corra en adelante á cargo del Tesoro, aceptando la Nación estos regalos con la indiferencia del pródigo que no calcula las obligaciones al contraerlas. Así se da el contraste injustificable de que las inclusiones aprobadas para la red del Estado hicieron subir la longitud total en 31 de Diciembre de 1900 á 80.891 kilómetros, mientras no llegan en Francia las carreteras nacionales á 38.000 kilómetros.

Abierto el portillo de la garantía de interes para las vías férreas con la imprevisión de no exigir ningún sacrificio á las corporaciones locales ni á los propietarios é industriales de cada región, no había de servir de freno el acuerdo de limitar d 5.000 kilómetros la red de líneas secundarias, porque la iniciativa parlamentaria se encargaría por igual procedimiento al adoptado para las carreteras á sucesivas agregaciones, aunque tuvieran que esperar turno en su construcción.

El divorcio entre la Sociedad constituida para cada grupo y los intereses regionales se traduciría en mayores dificultades de expropiación

enseñando la experiencia cuán frecuentes son los ejemplos de desenfundada codicia al adquirir terrenos para las carreteras, á pesar de lo favorecidos que resultan los dueños con su apertura. Así lo demuestra el Ensanche de Bilbao en donde se han abierto las calles por cesión gratuita de los propietarios.

El primer ferrocarril construido en España por cuenta del Estado ha sido el de Ferrol á Betanzos, y olvidando este favor especial otorgado por las Cortes, han recargado notablemente el coste de las obras y se ha retrasado su ejecución por las exigencias de los propietarios y de los pueblos.

Se objetará que hay comarcas españolas desprovistas de capitales y que la situación financiera de muchas Diputaciones y de bastantes Ayuntamientos no les permite coadyuvar á este linaje de empresas; pero hay en cambio un renacimiento minero y fabril extendido por muchas regiones; se ha despertado el espíritu de asociación y la explotación de los saltos de agua y de las abundantes riquezas del subsuelo han creado grandes intereses llamados á auxiliar al Estado en el desarrollo de la red de ferrocarriles económicos.

La situación de las líneas españolas en 31 de Diciembre de 1900 era la siguiente:

CLASIFICACIÓN	En explotación Kilómetros	En construcción Kilómetros	Sin empezar las obras Kilómetros
Ferrocarriles de vía normal	11.052	608	1.185
Id. de vía estrecha	2.305	815	1.459
Tranvías de motor mecánico	354	282	191
id. de motor animal	197	42	41
<i>Total</i>	13.908	1.747	2.876

De modo que teníamos una longitud bastante importante á la que se deben agregar las líneas terminadas desde el año 1900.

La red de vía estrecha media 2.305 kilómetros en explotación mas 815 que se construían y 1.459 kilómetros concedidos. Téngase presente que el Gobierno español ha mantenido hasta ahora un régimen poco

paternal con las compañías de vía angosta y las de vía normal no subvencionadas, á las que ha sometido á multitud de gravámenes y numerosas exigencias.

Las Compañías principales atraviesan una vida angustiosa por efecto del desnivel de los cambios que les obliga á pagar las obligaciones y el carbón en oro, cobrando sus ingresos en moneda depreciada mientras el Tesoro recauda cantidades importantes de los impuestos y recargos á que somete á las Empresas.

Ha sido el Estado aún más duro con las Sociedades no subvencionadas á las que ha sometido á iguales cargas y tributos, lo cual no sucede en ninguna otra nación. Ahora se trata de crear una casta privilegiada, saltando bruscamente de un régimen en que han hecho las Compañías todos los sacrificios, encargándose el Tesoro de gravarlas con numerosos impuestos, aun á las que no podían pagar un céntimo á los accionistas ni á los obligacionistas, al polo opuesto, en que la Hacienda cargará con todos los riesgos del negocio.

Es muy frecuente apelar en España á las soluciones más extremas, pues entre el régimen vigente para los ferrocarriles secundarios y el que propone el proyecto de ley hay un término medio en consonancia con las garantías exigidas por los Gobiernos extranjeros al fomentar sus redes de caminos de hierro económicos.

Si á pesar de las trabas y fuertes tributos se han construido en España varios miles de kilómetros de líneas no subvencionadas, bastará mejorar las cláusulas de las concesiones sin necesidad de acudir al extremo de garantizarlas midiéndolo con el mismo rasero á las líneas que ofrezcan esperanzas fundadas por sus elementos de vida con las ruinosas que sólo respondan a miras de influencia política.

Es preciso tener presente que en los ferrocarriles de esta clase, que no cubriesen los gastos de explotación, habría que sufragar, en primer término, el déficit del rendimiento líquido, y, además, los intereses del capital, de modo que de no mixtificar el principio planteado podría resultar abrumador el compromiso contraído por el Estado.

La Diputación Provincial de Guipúzcoa acordó suscribir en acciones el 10 por 100 del presupuesto en cada vía férrea proyectada dentro de su territorio, y la de Bizcaya concedió el anticipo de 7.500 pesetas por kilómetro para las líneas de vía estrecha, y 10.000 pesetas para las de vía normal, y aun siendo moderados estos auxilios, han cooperado á extender la red bascongada.

Se dirá que no hay tantos capitales ni espíritu de asociación en ciertas regiones de la Península, lo cual exigirá mayores estímulos del Estado; pero no se debe llegar á la exageración de la garantía de interés. Recientemente acaba de ofrecer la Diputación Provincial de Burgos una fuerte subvención á la Compañía que trata de construir la línea de Aranda á Burgos, y este ejemplo se ha repetido en España, especialmente, proporcionando gratuitamente los terrenos necesarios.

Por lo demás, casi ninguna vía férrea económica remunera el capital de establecimiento, á menos de tratarse de líneas mineras que perciban tarifas de arrastre elevadas. Sólo han pagado dividendos á los accionistas en las Provincias Bascongada los ferrocarriles de Bilbao á Durango y Bilbao á Santander—que por su gran tráfico se proyectaron en un principio de vía normal—y el ramal de Amorebieta á Pedernales reparte próximamente el 3 por 100. Las de la Robla á Valmaseda, que mide 284 kilómetros; de Bilbao á Las Arenas, Bilbao á Lezama, Luchana á Munguía, Las Arenas á Plencia, Durango á Zumárraga, Elgoibar a San Sebastián ni el Anglo-Basco-Nabarro han pagado dividendos. En esta última quedaron interrumpidas las obras y tuvo que incautarse el Estado; con la de Lezama ocurrió una catástrofe por el deterioro de las locomotoras debido á falta de recursos, y otras se han tenido que enagenar con pérdida de casi todo el capital.

Saliendo de esta región, en donde hay un tráfico relativamente activo, ocurre lo propio con la mayoría de los caminos de hierro, que aun habiendo costado menos por atravesar terrenos más llanos, se encuentran en mala situación económica, como los de Cortes á Borja, Cariñena á Zaragoza, Valladolid á Rioseco, Villena á Alcoy, Sama á Labiana y otras muchas, de modo que debe meditar-se un poco la empresa que se trata de acometer construyendo una red de 5.000 kilómetros, sin ninguna clase de auxilios locales, y con la garantía exclusiva del abrumado Tesoro nacional.

(Se concluirá)



INFORME

DE LA

LIGA BIZCAINA DE PRODUCTORES

ACERCA DEL PROYECTO DE LEY DE FERROCARRILES SECUNDARIOS



(CONCLUSIÓN)

El nuevo proyecto de ley

Recuerda el preámbulo que por tres veces ha ocupado á los Gobiernos y á las Cortes su estudio y discusión, si bien en ocasiones, por las dificultades parlamentarias y en otras, por las angustias de los tiempos pasados, no pudo acometerse esta empresa llamada á reportar tantos bienes.

Mantiene el principio de la garantía de interés rebajándolo del 6 al 5 por 100, así como rebaja el límite para que empiece la participación del Estado en los beneficios; conserva las exenciones de impuestos y limita la intervención oficial dejando gran libertad de acción á las empresas, advirtiendo que con el sistema adoptado no se impone por el *momento* ningún sacrificio al país. Establece para las concesiones el sistema de concursos por grandes grupos.

En el informe de la Comisión presentado al Congreso de los Diputados se han introducido varias modificaciones que conviene puntualizar.

Para los efectos de la ley se consideran, según el capítulo I, *Disposiciones generales*, como ferrocarriles secundarios, todos los destina-

dos al servicio público con motor mecánico que se concedan en adelante y no estén comprendidos en la red de servicio general.

Se les reconoce la utilidad pública con el derecho de expropiación forzosa, los beneficios de la ley de ferrocarriles de 1877, el derecho de aprovechamiento de las obras construidas por el Estado, las Provincias y los Municipios, no debiendo gravarse con impuesto alguno los billetes de viajeros ni los transportes de mercancías. El dictamen ha suprimido la exención del impuesto por los dividendos á las acciones durante 25 años y el aprovechamiento en favor de las empresas del telégrafo y teléfono donde no hubiera telégrafo del Estado.

Comprende el capítulo II *Los ferrocarriles secundarios sin subvención directa del Estado*. Se les concede la libertad de tarifas sin más limitaciones que ser de aplicación general, no estando obligados los concesionarios á prestar sin remuneración servicio alguno al Estado.

No cabe duda de que las ventajas concedidas á las líneas no subvencionadas son bastante eficaces para estimular por si solas la ampliación de la red de ferrocarriles. Estamos conformes con esta parte del presupuesto de ley, pero nos asalta la duda de que dentro de la letra y del espíritu de la Constitución quepa establecer entre las líneas de la misma clase establecidas en el territorio español; á saber: las construídas sin auxilio directo ni indirecto del Estado y las que ahora se promueven una diferencia tan capital en su régimen tributario. En el artículo 29 se hace la salvedad para los ferrocarriles concedidos anteriormente con «la cláusula de gozar de las ventajas que en lo sucesivo se otorgaren á los de su clase», más no resulta equitativa la exclusión de las restantes.

El impuesto de viajeros cobrado en Francia en las líneas de interés local se reduce á la cuarta parte del aplicado á los ferrocarriles de interés general, distinción fundada no solo en la diferencia de su categoría sino en los mayores auxilios concedidos por el Estado á las redes principales.

Abarca el capítulo III *Los ferrocarriles con garantía de interés del Estado*, en el cual se han introducido algunas modificaciones importantes.

Se había fijado en 0,75 m. la anchura de la vía, y habiendo reclamado á las Cortes la Asamblea de Ferrocarriles económicos, se ha reformado en el dictamen de la Comisión, adoptando con buen acuerdo, la latitud de 1,00 m. Solo que no debía ser este precepto general y cerrado, porque así como esta última vía es mejor sin disputa que la

de 0,75 m., la normal ofrece ventajas indiscutibles, tanto para las secciones de mucho tráfico como para el enlace de las líneas de 1,67 m. y sería imprevisor no tenerlo presente.

Los grupos de 500 kilómetros como mínimo, del proyecto de ley, se reducen á 250 k. y aún es excesiva esta longitud, que excluirá en no pocos casos las iniciativas locales que debían ser las llamadas á promover las líneas económicas, dándoles preferencia respecto de los grandes capitales y especialmente de los extranjeros, lo cual debe evitarse en todo lo posible en el régimen de nuestros medios de transporte conforme á los ejemplos que nos dan todas las naciones bien regidas.

Adoptada la vía de un metro y el principio de la garantía de interés, era lo lógico establecer un tipo razonable de costo por kilómetro. En los proyectos de ley anteriores se señaló el de 80.000 pesetas, y ahora se reduce el capital máximo garantizado á 50.000 pesetas, y el interés del 5 al 4 por 100.

No caben distingos ni mixtificaciones cuando se parte del principio de la garantía, porque invocar lo para reducir á sabiendas la cantidad, de cuyo rédito ha de responder el Estado, es el falseamiento completo del plan encaminado á tranquilizar á los concesionarios del empleo de sus capitales durante el lapso de 20 años.

Los ferrocarriles de vía estrecha construidos en las Provincias Bascongadas han costado más de 100.000 pesetas por kilómetro y las líneas vecinales de la Sociedad Nacional de Bélgica, aun siendo de una baratura inusitada, han exigido el promedio de 47.678 francos que al cambio de 36 por 100 hacen 64.824 pesetas. Como allí se compran los rieles y el material móvil á precios módicos y el terreno es llano, entendemos que sería partir de una base errónea si se admitiese para los caminos de hierro secundarios de España un tipo inferior á 70.000 pesetas por kilómetro, á menos de tratarse de líneas establecidas sobre carreteras.

Las 50.000 pesetas señaladas en el informe de la Comisión han de ser insuficientes, de modo que se trata solamente de un conato de garantía, debiendo proveerse las compañías de las 20.000 pesetas restantes emitiendo obligaciones que tendrán derecho preferente á los beneficios ó aumentando el capital con acciones no garantizadas.

Se establece en el dictamen para los efectos de la garantía el límite de 3000 pesetas por kilómetro como costo anual de la explotación, pe-

ro aun en este concepto puede resultar un déficit considerable de modo que la garantía verdadera habría de comprender: el rédito del capital de establecimiento más la del exceso de los gastos de explotación sobre los ingresos; el de un fondo destinado á la renovación del material fijo y móvil, y aun un rédito mayor del 4 por 100 por no ser este bastante remunerador en negocios industriales.

Desvirtuado el principio de la garantía, que además tiene para España el defecto de exponer su Hacienda á un grave peligro, es preferible reformar el proyecto bajo una base más prudente y razonable de auxilios directos por suscripción del Estado en acciones ó la concesión de auxilios directos, reintegrables á partir de cierto beneficio.

Partiendo del costo garantizado de 4,50 por 100 de 70.000 pesetas por kilómetro y en el supuesto de que en todos los grupos cubriesen los ingresos el importe de los gastos de explotación importaría anualmente el sacrificio del Estado en la red de 5.000 kilómetros X 70.000 X 0,045=15,75 millones y en 20 años de garantía 315 millones de pesetas, con el riesgo de que aun después de aquel periodo se tuviera que incautar el Estado de las líneas ruinosas.

Opinamos que debe reducirse la red proyectada á 3.000 kilómetros y que el capital debe obtenerse en esta forma.

	Pesetas	
40 por 100 de 70.000 pesetas en obligaciones	28.000	
60 por 100 en acciones. {	del Estado el 30 por 100	21.000
	de particulares y corporaciones el 30 por 100	21.000
<i>Total</i>	70.000	

La disminución de la red vendría por sí sola desde el momento en que no se tratase de líneas en que corriera el Estado todos los riesgos de la empresa.

La suscripción en acciones del mismo importaría 3.000 X 21.000 pesetas = 63,00 millones de pesetas, y como para ultimar los proyectos y las obras se requería un plazo de ocho años, importaría la anualidad de este periodo, relativamente corto, 7,87 millones. Por este sistema habría una selección de líneas, arrinconándose las que obedecían á móviles de influencia política, de modo que si algunas daban beneficios valdrían más ó menos pronto las acciones que podría enagenar el Estado, si así le conviniese.

Otro método de auxilios podría consistir en la subvención directa del 30 por 100 del Presupuesto del camino de hierro limitado con máximo á unas 18.000 pesetas por kilómetro y 54 millones á lo sumo para completar la red con ocho anualidades de 6,70 millones.

Aquella suma sería reintegrable, sin interés, á partir de los dividendos que superasen del 6 por 100, repartiéndose el excedente por mitades entre la Compañía y el Estado.

En resumen, la Liga Bízcaína de Productores propone la reforma del capítulo III en el dictamen de la Comisión del Congreso basándola en las siguientes

Conclusiones

1.^a La red de ferrocarriles secundarios subvencionados por el Estado se reducirá á 3.000 kilómetros.

2.^a Las Compañías concesionarias de éstas líneas se constituirán con estricta sujeción á las leyes españolas, siendo también españoles sus directores. Cada grupo de líneas tendrán como mínimo 50 kilómetros de longitud.

3.^a Se desistirá del régimen de garantía de interés adoptado en el proyecto de ley y en el informe de la Comisión que resultaría, tal como se halla planteado, insuficiente para asegurar el rédito de los capitales invertidos y para cubrir los gastos de explotación.

4.^a Calculado el coste por kilómetro de vías de un metro de latitud en 70.0000 pesetas, se distribuirá el 60 por 100 en acciones y el 40 en obligaciones, suscribiendo el Estado la mitad de las primeras hasta la suma máxima de 21.000 pesetas por kilómetro.

5.^a Si se tropezase con algunas dificultades para la participación del Estado en el capital acciones podría sustituirse este sistema de auxilios por la subvención directa del 30 por 100 del Presupuesto con 18.000 pesetas de máximo. Esta suma no devengaría interés, siendo reintegrable cuando los dividendos de la empresa superasen al 6 por 100, repartiéndose el excedente por mitades entre el capital acciones y el Estado.

6.^a En caso de que se incluyan en el plan algunas líneas de vía normal, se aumentarán los auxilios en una cuarta parte, subiendo la máxima de suscripciones en acciones á 26.250 pesetas y la subvención en efectivo á 22.500 pesetas.

7.^a Entre las líneas comprendidas en el plan se dará la prelación al anunciar la subasta á aquellas en que las entidades locales ofrezcan mayor extensión de terrenos cedidos gratuitamente y de acciones suscriptas para completar el capital de establecimiento.

La Liga Bizcaina ruega á las Cámaras que analicen estas reformas inspiradas en el deseo del mejor acierto.

Bilbao 28 de Febrero de 1902.

El Presidente,
Pablo de Alzola.

A....

Un huerto es tu alma, niña,
lleno de flores,
que dichoso regara
con mis amores;
mas quiere en vano,
de amor regar dos huertos
un hortelano.

Es la amistad una fuente
límpida y pura,
que profundas y amargas
heridas cura;
de ese vivero
regar puede dos huertos
un jardinero.

Mas si de amor no puedo
con sus fulgores
regar huerto en que crecen
tan bellas flores,
está en mi mano
con mi amistad regarle,
ser su hortelano.

No excitan ya mi envidia
ni los ducados,
ni los Juanes Tenorios
afortunados;
ya nada quiero,
pues de dos huertos, niña,
soy jardinero.

DOLORES DE SISTERNES.

Madrid 17 Abril 1902

