

ESTUDIO SOBRE LOS FERROCARRILES VECINALES

O SECUNDARIOS

ÍNDICE

§ IX.

DETALLES DE LA ORGANIZACIÓN DE LA SOCIEDAD NACIONAL DE FERROCARRILES VECINALES BELGA.

- 1.—Organización de la Sociedad.
- 2.—Objeto de la «Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales.»
- 3.—Formación del capital social.—Intervención financiera de los poderes públicos.

§ IX.

DETALLES DE LA ORGANIZACIÓN, ETC., DE LA «SOCIEDAD NACIONAL DE FERRO-CARRILES VECINALES» DE BÉLGICA.

(Datos tomados de las memorias y documentos oficiales de la Sociedad).

1. La «*Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales*,» fué organizada y constituida en Bruselas, en el segundo semestre del año 1885; después, con fecha 15 de Septiembre de 1885, el Ministro de Trabajos Públicos, comprendiendo su utilidad, y las facilidades que procuraba para que los departamentos y comunas del territorio belga desarrollaran sus intereses locales, remitió

una circular á todos los gobernadores, para que ellos á su vez se dirigiesen á todas las administraciones locales de las comunas, recomendando la «Sociedad Nacional.» remitiendo sus estatutos, y dando á conocer las reglas que tendrían que seguirse, para que dichas autoridades dirigieran sus solicitudes de líneas férreas, si lo creían conveniente. Y para poner de manifiesto la importancia que daba el Ministerio de aquel entonces, á la creación de dicha Sociedad, sólo me bastará traducir los párrafos siguientes de la circular del señor *Chevalier de Marcan*, Ministro de Agricultura, Industria y Trabajos Públicos, de esa época.

«Llamo muy especialmente la atención (dice la circular ministerial) sobre la importancia excepcional de la obra que la «Sociedad Nacional» está encargada de ejecutar con éxito, y sobre los grandes servicios que ella puede prestar al país. Ella se ha creado en hora oportuna, en medio de esta crisis peligrosa que pesa en estos momentos sobre la agricultura, sobre la industria y sobre el comercio, en una palabra, sobre todas las fuentes de la prosperidad y de las riquezas nacionales. Ella puede grandemente contribuir á disminuir la intensidad de esta crisis y atenuar sus funestos resultados, *si ella es bien comprendida y bien aplicada por los poderes públicos.*»

«El Gobierno no omitirá nada para favorecer, con todo su poder, la creación de estas nuevas vías de comunicación, y para hacer producir á la ley del 24 de Junio de 1885, que reemplaza la del 28 de Mayo de 1884, todo el bien que los legisladores han tenido en vista »

«Os toca, señor Gobernador, usar de vuestra alta influencia sobre las comunas y el consejo de vuestra provincia, para estimularlos á que presten su concurso á la «Sociedad Nacional de ferrocarriles Vecinales.»

«Os ruego hacer llegar todos los datos que preceden (memorias, estatutos de la Sociedad, etc.) al conocimiento de las administraciones locales de vuestra provincia, por la vía del *Memo-*

rial administrativo y de dar á conocer la presente á los miembros de la diputación permanente y del Consejo Provincial.»

Como se ve, creada la Sociedad Nacional por ley del 24 de Junio del 85, desde el primer momento el Gobierno belga la amparó con toda su influencia oficial y financiera.

2. No puede describirse de una manera más clara y más precisa el objeto que se propone la «Sociedad Nacional de Ferrocarriles belgas» que como lo expone en los párrafos siguientes la circular del 15 de Septiembre del 85 del señor León de Bruyn su presidente. «El número y la variedad de las vías de comunicación que existen en Bélgica, los módicos precios de transportes y la rapidez con que ellas pueden efectuarse son incontestablemente una de las grandes fuerzas económicas de nuestro país, y una de las que ha contribuido, de la manera más eficaz, al desarrollo y á la prosperidad nacional.»

«El Gobierno, desde 1830, no ha cesado de extender y mejorar la red de caminos, de vías navegables y de ferrocarriles.»

«Inmensos progresos se han realizado por las generaciones pasadas y han legado, á este respecto, á las generaciones presentes una magnífica herencia.»

«Pero, si se ha hecho mucho, mucho también queda que hacer.»

«Desde hace algunos años el espíritu de iniciativa y de progreso, se ha aplicado, casi exclusivamente, á la atención y mejoramiento de los grandes ferrocarriles.»

«Sin duda, se ha aumentado el número de caminos y canales y se han perfeccionado sus construcciones; pero nada, ó casi nada ha sido innovado en la manera como los transportes se efectúan sobre estas útiles arterias. Los antiguos carros continúan circulando siempre sobre los caminos, y mientras que los precios de transportes, han sido rebajados en proporciones enormes por las grandes distancias, cuesta ahora tanto, y aún más que hace medio siglo, el carreteo de una carretada de trigo.»

«Los ferrocarriles vecinales están llamados á remediar esta situación.»

«Establecidas en general sobre los caminos existentes, y por consecuencia, en condiciones más económicas que las grandes vías férreas, explotadas con gran parsimonia, con ayuda de un material poco costoso, ellas suministrarán á las poblaciones, medios para transportar los productos de sus trabajos á un precio mínimo.»

«Unidas con las grandes líneas férreas, ellos harán el acarreo más fácil para los pasajeros y las mercaderías. Favorecerán las relaciones de una comuna con otra comuna, y las de las comunas con las estaciones de las grandes líneas férreas. Ellas harán nacer industrias nuevas y aumentarán la prosperidad de las que existen abriéndoles nuevos mercados y más numerosos. Permitirán á la agricultura procurarse á buen precio los abonos para luchar contra la concurrencia extranjera y le abrirán por medio de los bajos precios de transportes mercados tanto en el interior como en el exterior.»

«Para muchas localidades que parecía que debían quedar para siempre privadas de vías férreas, los ferrocarriles vecinales serán la ocasión inesperada, y la última tal vez, de salir de su aislamiento fatal.»

Como se ve, no se puede hacer un resumen con colores más vivos de los beneficios de las líneas de que la Sociedad tiene encargada su construcción; y el Gobierno y el Congreso belga, inspirándose en estos mismos sentimientos, pensaron que la creación de una empresa semejante, no podría menos que ejercer una influencia considerable sobre el porvenir del país, y que, por otra parte, la construcción de estas líneas, para que ellas correspondan con el objeto que se proponían, salvo ciertos casos particulares, no podían ser confiadas exclusivamente á la iniciativa privada, y se confió á la *«Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales.»*

Dicha Sociedad tiene, pues, en virtud de una ley que la autoriza, el objeto de construir estos ferrocarriles económicos en todo el territorio del reino de Bélgica. Por regla general, ninguna otra Sociedad, fuera de ella, puede obtener las concesiones de estas líneas, lo que constituye, por decirlo así, una especie de privilegio que el Congreso belga ha dado á esta institución; sin embargo, como todo privilegio exclusivo, en términos absolutos, puede ser abusivo y traer inconvenientes, se han establecido en la ley ciertas condiciones tendentes á subsanar este inconveniente. Así, estas líneas vecinales, pueden ser concedidas á otras Sociedades ó á particulares, si después de un año de presentada la solicitud de concesión la Sociedad Nacional no ha dado pasos para ejecutarla ella misma, ó si ella no ha ejecutado una línea ya concedida en los plazos que le han sido fijados por el Gobierno.

Como se ve, examinando estas disposiciones, todo el atraso que puede haber para la ejecución de una línea vecinal, que la Sociedad no desee construir, es de un año de espera. Bien pudo tal vez hacerse menos onerosa esta condición, obligando á la Sociedad á pronunciarse en un plazo más corto, sobre su voluntad, ó de emprender ó no los trabajos que otros concesionarios han solicitado ejecutar.

Según los términos legales, la duración de la Sociedad es ilimitada, como asimismo la duración de las concesiones que le hayan sido acordadas. Toda solicitud de ferrocarril vecinal, debe ser dirigida á la «Sociedad Nacional,» la cual, después de estudiarla y darse cuenta de su utilidad, pedirá ó no la concesión correspondiente al Gobierno belga.

3. La organización financiera de dicha Sociedad patrocinada por el Estado y que tiene, por decirlo así, el monopolio de las construcciones de las líneas vecinales, obedece á las consideraciones siguientes, como lo expone el señor León de Bruyn, presidente de la Sociedad, en su circular del 15 de Septiembre de 1885:

a.)—*Formación del capital.*

«El Estado, las provincias, las comunas y los particulares pueden intervenir para formar el capital de la Sociedad.»

«Ellos recibirán acciones en cambio de los fondos suscritos.»

«Ninguna línea vecinal puede ser establecida, si no ha sido suscrito un número de acciones suficientes para asegurar su construcción como asimismo la adquisición de su material de explotación, si la Sociedad juzga útil subministrarlo.»

b.)—*Límite de la intervención del Estado.*

«El art. 9 de la ley estipula que la intervención del Estado, como suscriptor de acciones de la Sociedad, no puede pasar de la mitad del capital nominal de cada línea.»

«El Gobierno ha tomado por regla no pasar de la cuarta parte. Sólo muy excepcionalmente, y en razón de circunstancias enteramente particulares, la intervención del Gobierno se ha hecho más considerable. El Gobierno estima que el capital de las líneas vecinales, debe ser suscrito, en su mayor parte, por las comunas servidas y verdaderas concesionarias de las líneas creadas en su provecho.»

c.)—*Límites de la intervención de las provincias y comunas.*

«La ley no determina ni la parte, ni limita la intervención de las provincias y de las comunas.»

«Las condiciones de las intervenciones provinciales fueron fijadas en cada provincia durante las sesiones del año 1885.»

«Los consejos provinciales por sus votos y adhesiones unánimes en favor de los ferrocarriles vecinales han atestiguado sus simpatías por esta grande obra.»

«Las comunas serán llamadas á su vez á completar con sus recursos y el concurso de los particulares, el capital necesario para la ejecución de las líneas solicitadas.»

(Continuará)