20
ANT-XIX-1837/7

Andalucía = 1851

R-41.285

BIBLIOTECA · Granada · DE ANDALUCIA

LOS FERRO-CARRILES EN ESPAÑA.

OBSERVACIONES DIRIGIDAS AL CONGRESO
SOBRE LOS MEDIOS QUE EXISTEN
PARA SU CONSTRUCCION Y FORMA DE UTILIZARLOS.

Publicada por un vocal

DE LA

Junta para promover el ferro-carril andaluz bajo los auspicios de la misma.

CADIZ:

Imprenta de El Contribuyente, á cargo de Don E. Nieto,
calle de San Miguel, número 27.

OCTUBRE DE 1851.

Al dirijir á las Córtes estas indicaciones hijas de una conviccion profunda, no llevo otro objeto que contribuir, si en algo me es posible, á la grande obra que ha de dar vida *material* y *moral* á nuestro pais, no solo por sus efectos *directos*, sino por los importantisimos de que *indirectamente* ha de ser origen la realizacion de los ferro-carriles en España.

Aun á trueque de parecer redundante en un asunto tan conocido de toda persona ilustrada, no puedo menos de detenerme brevemente á indicar algunas ventajas importantes.

No insistiré mucho en las *materiales*, pues son las mas obvias. Todo el mundo conoce que nuestro país carece absolutamente de transportes abundantes y económicos, que donde existen en alguna mas abundancia, como la carreteria que conduce los frutos de Castilla á Santander ó de Estremadura á Sevilla, se emplea un enorme personal, perdido á la agricultura y generalmente de mala vida. Nadie ignora que á lo costoso de estos medios, se une su impotencia de dar vado á un movimiento que acrezca notablemente el rutinario y mezquino que existe. Nadie ignora los enormes fletes y las intolerables dilaciones y descalabros de mensagerias, galeras, etc.

Cambiar todo esto, por *rapidez, comodidad y baratura,*

es cosa tan demasiado conveniente, si cabe decirlo asi, que no puede haber dos opiniones sobre este estremo.

Pero si inmensa es la trascendencia de dar un fomento fabuloso á nuestra produccion, facilitándole el presentar sus frutos en los mercados del mundo en términos ventajosos, no menores son los efectos *morales* de los ferro-carriles, si bien no son tan aparentes y por tanto no pueden ser tan tenidos en cuenta.

Hoy cada localidad vive aislada, á escepcion de una docena de capitales, en la generalidad del pais un circulo cortísimo es el que puede decirse que vive en el mundo. Fuera de este círculo no se mueve la poblacion, no se comunica. Alguno que otro periódico (a) les lleva alguna leve idea de lo que pasa, á manera de linterna májica, y la mayor parte de las poblaciones viven en su propio círculo, sin casi ocuparse del resto del pais. Asi no existe propiamente opinion pública, asi no tiene valor este único poderoso freno contra los abusos. Estos pululan desapercibidos, solo los de gran calibre salen de su círculo local, y asi se perpetuan y repiten escándalos que sublevan la sangre del hombre independiente à quien la casualidad los hace saber, á través de las tinieblas consiguientes â la falta de activa comunicacion material y mental en el pais. Esto mismo que hoy pasa entre nosotros, hace menos de medio siglo pasaba en esa Inglaterra cuyos adelantos nos parecen fabulosos. Y entre las causas que mas han contribuido á su progreso, ha sido la abundancia de escelentes comunicaciones que ha venido multiplicando, primero por una red admirable de escelentes caminos; luego, de 20 años á esta parte, por el rápido desenvolvimiento de mas de 2.000 leguas de ferro-carriles, que permiten atravesar en todas direcciones el pais, que hacen de la nacion entera una sola familia y que por tanto dan una organizacion, una fuerza, á la publicidad y la discucion, que asegura el triunfo de la opinion pública en todas las cuestiones, tan luego como llega á merecer el nombre, y al propio tiempo evita radicalmente toda turbulencia, como *inútil y perjudicial donde las vias legales son de un resultado infalible.*

En nuestro pais estamos abocados á un gran progreso social por igual via, tan luego se realicen estas comunicacio-

nes, ¿Cuál es la causa de la superior ilustracion y adelanto de los puertos de mar, de las capitales? La mayor vida, el mayor roce de forasteros, el cambio de ideas, de costumbres, la suavídad que producen estas mismas relaciones enseñando nuevas ideas, nuevos goces.

Pues calcúlese el efecto de que Cádiz, Madrid, Santander y Barcelona disten entre sí *horas*, que de un estremo á otro de la Monarquia sea una *jornada*, y que, por consiguiente, las distancias secundarias constituyan un *paseo*, y seria preciso suponer que no perteneciamos á la especie humana para no conocer que una *revolucion social, pacífica, benéfica, imponderable*, seria el feliz resultado en muy pocos años.

Esta mejora daría medio resueltas las grandes cuestiones económicas y administrativas. En un pais eminentemente agricultor, el dia que los ferro-carriles nos permitiesen esportar con ventaja, no se toleraria por seis meses que un arancel absurdo nos impidiese el cambio, la importacion consiguiente; importacion *precisa* y que el desarrollo de la riqueza haria inevitable de grado ó por fuerza, por la *aduana* ó á su *pesar*.

La reforma administrativa seria fácil. Un gobierno que con ferro-carriles y telégrafos eléctricos tendria toda la Monarquia á la vista, y por tanto capaz de una accion activísima, podria dar una racional libertad á la localidad, disminuir ruedas administrativas, simplificar y economizar, por tanto, enormemente en la administracion.

Y entonces no le seria un óbice la famosa observacion de que «el presupuesto es nuestra ley de pobres» y que por tanto es preciso empobrecer á los pueblos para dar de comer á los que no hallan mas profesion que la de pretendientes. El movimiento inmenso consiguiente á esta mejora, crearia ocupacion útil á la juventud, donde pudiese servir á su pais con provecho propio, con mas utilidad y mas independencia que ayudando á consumir el fruto de agenos afanes.

Fácil seria ampliar infinito estas y otras consideraciones, pero la ilustracion de las Córtes me exime de ello, y el deseo de no ser difuso me estimula á pasar á otro punto.

La posicion geográfica de nuestro pais lo llama á ser de

los que mas ventajas reporten de un buen sistema de comunicaciones. Para el comercio entre Europa y America, para el de Levante, inclusa gran parte del Asia, como medio de acortar considerablemente las navegaciones para los que se trasladan de una á otra de dichas regiones, Cádiz puede considerarse el muelle avanzado de Europa.

No seria menos importante el resultado bajo otro punto de vista, al parecer frívolo, pero de grandes consecuencias reales. Las facilidades de viajar han comunicado gran movilidad á las clases acomodadas de toda Europa, y uno de los elementos mas poderosos de civilizacion y fraternidad entre las naciones, es ese conocimiento práctico que adquieren unas de otras, que hace conocer á cada cual así las ventajas como los defectos domésticos, por la comparacion. Nuestro pais, por sus malos caminos y pésimo acomodo para viageros (á escepcion de media docena de capitales) es muy poco conocido y frecuentado. El dia que buenas vias de comunicacion facilitasen el movimiento y atrajeran concurrencia, esta aumentaria rápidamente á medida que fuesen conocidos los objetos de interes que encierra nuestra patria. El viajar en España seria tan comun, como en Suiza ó en Italia; derivando el pais utilidad material, ilustracion y beneficios mas duraderos. En efecto; muchos que entrarian por curiosidad, se quedarian en el pais alhagados ya por la salud restablecida, ya por otro atractivo, ya por fijar su atencion y sus capitales alguno de los mil objetos que gastados en sus paises, son aun vírgenes en el nuestro.

La realizacion de la Union Comercial Ibérica entre España y Portugal, que tanto beneficiaria á ambos paises, puede aseverarse que se aseguraria y para dia no muy lejano, aquel en que unido el ferro-carril central de España en Badajoz, con el portugues á Lisboa, fuese un hecho la *union material*. Hoy estamos lejos, hay mas proximidad práctica no ya con Francia, sino casi con Inglaterra que con Portugal, puesto que un viage de Madrid á Lisboa, exige mas trabajo y tiempo que de Madrid á Lóndres ó á Berlin.

Pero dejemos ya esta parte preliminar, pues por mas que la imaginacion se complazca en trazar un cuadro tan distinto del que nos rodea y tan grato á todo buen español;

otras cuestiones son las que pueden ofrecer dudas, y á ellas conviene dedicarse.

La gran cuestion en España, aquella en que menos insisten los mas amigos de la mejora, es el cálculo comercial: mas claro, *¿pueden los ferro-carriles costearse comercialmente?* Lo mas general es resolver en la negativa. Dícese que no hay *movimiento*, que en Inglaterra y en Francia aun con uno mucho mayor, se costean solo alguno que otro, y que por tanto *acá* es imposible.

Convencido de lo contrario, persuadido de que en España hay elementos de mas *movimiento* que en aquellos paises, para los ferro-carriles, voy á hacer algunas observaciones que espero merezcan la aprobacion del Congreso.

La primera es harto obvia. *No hay movimiento.* ¿Y cómo lo habria? ¿Qué elementos existen para sostenerlo?— *Medios*: son sumamente imperfectos, costosos, incómodos. —*Estímulo*: para personas, malas posadas, un registro á cada paso, pasaporte y majaderias sin fin. Para el tráfico, un arancel prohibitivo de la importacion; un costo de transportes prohibitivo de la esportacion. Pues bien: pregúntese en Inglaterra, cuyo movimiento nos parece fabuloso, cuál era el que tenia hace 50 años.

El año de 1800 y tantos hay quien recuerde haber visto llegar la diligencia-correo de Lóndres á Edimburgo (en 5 dias) con *una* carta! Hoy van 4 ó 6 convoyes del ferro-carril en 11 horas con muchos *quintales* de correspondencia ademas de vapores por el litoral. Pero el simple buen sentido enseña, que en materia de trasportes, no es posible que el movimiento *anteceda* á los medios de efectuarlo. Esto que es una verdad de Pero Grullo, se olvida al decir que *no hay* movimiento en España. Si quisieramos esportar á Lóndres 10 ó 12 millones de fanegas de trigo de Castilla, Estremadura ect. ¿dónde está la arrieria para conducirlas al litoral? Y luego, qué precio tendria la conduccion? Sabido es que en 1837 los trenes de la artilleria de Sevilla sirvieron para llevar trigo de Estremadura, tal era el apuro por falta de medios de trasporte, en el momento que se aumentó algo la rutina usual.

Pero se me dirá que aun siendo esto cierto, nunca nues-

tro movimiento llegará al de Inglaterra, donde apenas dan producto los ferro-carriles.

Este argumento es una deduccion *ilógica* de una premisa viciosa por *incompleta*.—Analicemos.

Para comparar nuestros carriles con los ingleses, hay que tener presente:

1.° Costo relativo.

2.° Proporcion *no* del movimiento *total* de los dos paises, sino de la *parte* que *allí* disfrutan, con la que *acá* puede calcularseles.

Esto, como todas las verdades, es evidente en cuanto se fija la atencion. Claro es, que un movimiento que daria utilidad al capital de un ferro-carril que costase 100 millones seria nulo respecto al que costase 200 ó 300. Claro es, tambien, que la *totalidad* de un tráfico de un millon de quintales, es mas que la décima parte de otro de 5 millones.

Pues en estas dos triviales observaciones estriba el error de la falsa analogia que combato.

A la vista tengo un estado del costo y rendimientos de los ferro-carriles ingleses, y de él citaré algunos ejemplos.

Lóndres al Norueste.

Dió en la semana de 27 de julio último, 36.000 rvn. de producto bruto por cada una de los 173 leguas que abraza.

Inmenso tráfico, pero ¿y el capital?

Casi 17 millones por legua es el costo primitivo, *mas* los enormes costos de esplotacion consiguientes á la magnitud del movimiento.

Gran linea del Oeste.

Tráfico semanal el 27 de julio último 30.000 rvn. por legua, de sus 87 de estension. Costo de fundacion, 15 1/2 millones por legua.

Lancaster y York.

Tráfico semanal, igual fecha, 19.000 rvn. por legua, de 86.

Costo primitivo, 16 1/2 millones por legua.

No es estraño, pues, que estas vias, que son las de mas movimiento, apesar de tan gran tráfico, no den arriba de un 6 por ciento.

Por tanto, el primer elemento de comparacion es este, el *costo primero*, en el cual llevamos inmensa ventaja.

1.° Los gastos legales y parlamentarios *allá* son enormes. Hay linea que ha gastado medio millon de duros, antes de menear una azada.

2.° Las espropiaciones son costosisimas. Entre nosotros apenas necesitan capítulo aparte en el presupuesto.

3.° Los caminos allá han pagado el aprendizaje, haciendo gastos enormes de fundacion, obras de lujo en competencia. Han multiplicado demasiado ramales secundarios que no han dado incremento de tráfico suficiente á compensar el aumento de capital. Asi es que las dos primeras de las líneas que hemos citado, daban en 1848 y 49, 8 por ciento, y hoy dan solo 6 por ciento, *con mas tráfico*, por el aumento de capital invertido en ramales poco útiles.

4.° Los jornales y toda clase de obras, maderas etc. son allá mucho mas costosos.

En lo único en que tenemos recargo en España, es en la via, maquinarias etc. Pero este recargo está reducido al flete y algun corto gasto, puesto que los *derechos* no se han de cobrar. Son demasiado absurdos los de nuestro arancel, para que, ya que obstruyan en detalle la industria privada, se les permitiera imposibilitar el gran pensamiento nacional.

Y aun este coste de las vias, será mas bajo en España *ahora*, que *ha sido* el de la mayor parte de los carriles ingleses, por razones obvias.

Asi es, que la opinion emitida por los ingenieros, asi nacionales como estrangeros, de que los ferro-carriles españoles, tales cuales deben ser, no pasarán en término medio de 5 millones legua, es una base ya admitida para cálculo.

De cuya base se deduce que en termino medio costarian *acá* la *cuarta* parte del coste de los ingleses.

Segundo punto. ¿Qué proporcion del tráfico de su pais obtienen aquellos?

Grande es la suma del movimiento de los ferro carriles ingleses, pero su parte principal es el *pasaje*. Asi es que en la semana ya citada, el producto de sus cuatro líneas principales fué el siguiente.

	Pasaje rvn.	Efectos rvn.
Condados del Este.	1.250.000.	450.000.
Oeste, (no presenta separado el ingreso.)		
Norueste. . . .	4.500.000.	1.780.000.
Londres y Sudeste	1.387.000.	228.000.

Asi es que en aquel pais es general la idea de que el pasaje es el alma de los ferro-carriles.

Este resultado es natural. Los grandes centros de movimiento están colocados próximos á las costas, en rios ó unidos á ellos por escelentes y bien combinados canales. Antes que se pensase en ferro-carriles, ya existian ademas de escelentes trasportes terrestres, una navegacion interior y costanera inmensa, que hoy continua y que el desarrollo del vapor facilita y aumenta.

Inglaterra posee hoy.

Caminos reales. . . .	sobre	8.000	leguas.
Canales.	«	700	«
Rios navegables. . . .	«	600	«
Ferro-carriles.	«	2.000	«

El movimiento total anual de *cabotaje* es de casi 12 millones de toneladas, de las cuales sobre 5 millones son en vapores.

¿Cómo es posible que habiendo una abundancia tan gigantesca de medios de trasporte, pueda tocar á los ferro-carriles, sino una parte muy sobordinada del tráfico de efectos?

De pasageros es natural lleven la preferencia. La rapidez y comodidad de ellos es suficiente aliciente, y así se esplica la gran superioridad de esta clase de ingresos sobre la otra. ¿Sucederia lo mismo en España?

Nuestro cabotage es *mezquinisimo*, y teniendo ferro-carriles, no es de presumir aumente mucho por dos razones:

1.ª Que nuestro gran movimiento será de los *centros* productores, al litoral esportador y vice-versa.

2.ª Que nuestra configuracion geográfica hace lento y costoso el cabotage. Para venir del Norte al Mediodia, hay una navegacion penosísima. Aun en la del Mediterráneo, la casi inalterable alternativa de vientos Estes y Oestes, prolon-

gan la navegacion haciendo que el paso del Estrecho cueste dilaciones enormes á veces.

Comparado esto con ir de Cádiz ó Santander á Barcelona en dos dias, que pudieran echar los convoyes de mercancias ¿cabe competencia?

Por lo tanto, entre nosotros los ferro-carriles poco tendrian que ceder al cabotage.

Canales está por demas decir que es muy poco lo hecho, y muy poco lo que merece ya hacerse en competencia con ferro-carriles. Preferible es ya aplicar á *riego* el caudal de aguas.

Otra clase de transportes no pueden ni entrar en comparacion con los ferro-carriles. Por tanto, en vez de que los ingleses tienen competidores formidables, los nuestros no tendrian ningunos.

Hay mas: los carriles ingleses compiten *entre si*, pues apenas hay un punto de gran movimiento que no sea accesible por mas de una via. Esto, se concibe fácilmente, *reparte* el tráfico, y asi es que lo que seria enorme para 500 leguas no es mas que moderado para 2.000.

Los nuestros, hechos en buena combinacion. se *auxiliarian*.

Pero se me dirá, que apesar de todo el movimiento inglés es tan grande, que una parte alicuota de él, es mayor que todo el nuestro. No seré yo el que rebaje la importancia del movimiento que ha producido en aquel pais el vuelo desembarazado de la especulacion particular, animado por la libertad de trabas y estimulado por el potente aguijon de la concurrencia. Pero la comparacion no es ni puede ser con lo que *existe* aqui, sino con lo que *existirá si se ponen los medios*; pero que *jamas puede caer como maná del cielo.*

Segun datos estadísticos publicados en el *Annuaire des Economistes* de 1850, pág. 360, calcado sobre los mejores obtenibles, la superficie *util* de algunas de las principales naciones de Europa se divide asi, (en hectares.)

	Tierras laborables de viñedo y de huertas.	Pastos.	Bosques.
Francia.....	27.654.569	4.198.198	8.804.550
Inglaterra.....	7.655.396	10.951.792	no hay dato.
Prusia.....	12.314.663	3.637.400	6.071.300
Imperio austriaco.	22.286.286	6.676.270	20.321.910
España.....	24,840.000	6.750.000	1.500.000

Basta dar una ojeada á este cuadro, meditar que tenemos una superficie productora, ó capaz de serlo, igual á Francia y al Austria, doble que el Reino Unido ó la Prusia, recordar que cultivamos á su tiempo la morera y el cáñamo, que producimos el algodon y la lana, el trigo, el aceite, el vino, en una abundancia tan ilimitada como poco perfeccionada en general; que poseemos una riqueza mineral inmensa, dilatado litoral pesquero etc. etc. para convencerse de que por lo mismo que estamos en atraso, por lo mismo que nuestra fuerza productora es aun un misterio, el dia que el incentivo de fácil mercado la estimule, veremos efectos infinitamente mas sorprendentes que los de esas naciones que han ido mas gradualmente que nosotros, por tener que estudiar y desarrollar lo que nosotros podemos aprovechar como el fruto de su esperiencia.

Que en esta parte somos hombres como los demas y alli donde hay estimulo y porvenir el desarrollo es rápido, cuanto ejemplar pueda citarse de un mercado abierto, lo comprueba.

¿Es poco rápido el aumento de la riqueza viñícola de esta provincia? Qué diremos de la fabricacion de aguardientes, qué de la industria salinera, apesar de la traba radical con que lucha?

El movimiento material ¿no guarda igual marcha? Catorce años hace no se conocia un vapor en la bahia de Cádiz. Hoy no bajan de 700 á 800 los viajeros que de ellos se valen *diariamente*, y el aumento de mas de 15 por 1 que se ha operado en el movimiento personal de este rincon, fué rapidisimo; en los 3 ó 4 años primeros salió á mas de 10 por 1 y esto con comunicaciones aun muy imperfectas.

¿Duda nadie que yéndose de Cádiz á Sevilla en 3 horas y en 10 ó 12 á Madrid, se verifique un aumento proporcionado? ¿A que, pues, sostener el absurdo de que los ferro-carriles no tendrán alimento? Si se hacen bien combinados, empezando por las lineas verdaderamente *nacionales* (Francia á Cádiz por Madrid) es seguro que en muy breve periodo seria preciso colocar las segundas vias, porque una no daria el servicio necesario. Esta es mi profunda conviccion.

Si estas observaciones tienen realmente la fuerza que yo les atribuyo, preciso será confesar que es urjente ocuparse de alcanzar la realizacion de tamaña mejora, con toda la rapidez que sea racionalmente posible.

En efecto; hay dos escollos de que huir, la *precipitacion* y la *postergacion*.

El *precipitarse* á hacer, antes de formular bien tiene varios peligros.

1.° Escojer mal y dar preferencias inconvenientes. De esto es un ejemplo el empeño de llegar al Mediterráneo un año antes que á *Europa* (por Francia) ó al *mundo* mercantil (por Cádiz.)

2.° Hacer mal, por falta de estudio científico suficiente, ó de eleccion de medios convenientes. De esto es otro ejemplo el hablar de hacer una línea al Mediterráneo, confesando que no se sabe aun *donde* conviene que termine. Es otro ejemplo el fundar sobre un crédito que no existe para impedir que nazca el que un dia pudiera esplotarse.

3.° Producir una crisis pecuniaria trascendental. En efecto, si en tres ó cuatro años, por cualquier medio nacional (sean empresas españolas, sea el tesoro ó la deuda) se hacen carriles por valor de 2000 millones, esta suma queda tan fuera de circulacion, como si se encerrára en un cofre. ¿Y no seria grande la perturbacion por la falta de estos capitales? Si salian de la bolsa ¿dónde iria el papel? Si de la agricultura y el comercio, ¿donde se surtirian estos, cuando el nuevo campo abierto hacia mas apetecible el aumento de su giro? Recuérdese la crisis de Inglaterra, debida á esta misma causa, en escala proporcional; recuèrdese la nuestra debida á haberse *fincado* de golpe en Madrid grandes capitales, y se verá que no es riesgo ilusorio.

Por otra parte el *postergar* demasiado no es tampoco deseable. Siendo tan grandes é indudables los beneficios no debe retrasarse la época de su disfrute innecesariamente. Ademas, sean las que fueren las opiniones económicas de cada cual, ninguna persona ilustrada puede dudar que el siglo tiende rapidamente á la *libertad de comercio*. La estrechez creciente de las relaciones entre las naciones, que merced al vapor y á los ferro-carriles están hoy mas unidas entre si que hace medio siglo lo estaban las provincias de cada una de ellas, hace que los odios se borren, las necesidades y gustos se nivelen generalizándose, y al cabo la legislacion tiene que ir, y en efecto va mas ó menos por todas partes, acomodándose á la exijencia natural y general de poder adquirir lo que se apetece alli donde mejor se halla.

La rapidez con que se suceden los sucesos politicos y económicos (los cuales, como es natural, andan al vapor como todo lo demas) puede hacer y aun es probable hagan que antes de pasar otra década el sistema econòmico Europeo, haya sufrido alteracion notabilisima. El nuestro, el español, de seguro habrá variado radicalmente ó antes habremos caido en la bancarota. Es, pues, urjente prepararnos cuanto antes, con vias de comunicacion que nos permitan aprovechar ventajosamente nuestros productos y nuestra posicion comercial, si hemos de sacar el fruto sazonado del progreso económico *propio y ajeno*, que es, sobre altamente deseable, inevitable, seguro, y lo que es mas, no muy lejano.

En mi concepto, si fuese posible combinar que en 10 años tuviésemos la linea central de Francia á Cádiz por Madrid, con 4 ramales, uno á un puerto del Norte, otro al Mediterràneo, otro á la frontera portuguesa por Estremadura y otro á Barcelona, seria lo *deseable*, asi como creo que es lo realizable. Esto puede representar un valor de poco mas de 2000 millones, que en 10 años repartido forman una suma anual de 200 millones, suma amortizable sin perturbacion, puesto que puede reponerse por el aumento de valores creados, segun veremos. Ejecutadas las obras en combinacion, por trozos completos, que vayan poniéndose en esplotacion, no solo se animaria el espíritu público á favor de la mejora, sino que los efectos prácticos de ella *atraerian* ca-

pitales al pais en mayor suma de la que se invertia.

Tiempo es ya de que consideremos cuales sean los medios prácticos que alcanzamos para la realizacion. Para mas claridad consideraremos la cuestion bajo el punto de vista de ejecutar los ferro-carriles.

1.° Por el sistema inglés, ó sea empresas particulares,

2.° Por el sistema centralizador, por el cual quiero significar construccion por el gobierno y esplotacion por el mismo.

3.° Sistema español, es decir, el que en mi juicio cuadra mejor para nuestro pais, por su posicion económica y social y como fruto de la esperiencia agena.

Sistema ingles.

En mi opinion, apesar de sus inconvenientes, que ya con la esperiencia habida, serian fáciles de evitar, ningun sistema es tan bueno como este, cuando es realizable.

Pero no me hago la ilusion de creer que en nuestro pais puedan hoy formarse empresas de muchos centenares de millones para estas obras. Ni hay capitales flotantes tan superabundantes, ni hay espiritu de empresa, ni fé, para escitar á que salgan á este campo los escondidos, los depositados en el estrangero etc.

Capitales estrangeros no hay que contar con ellos, mientras no se presenten los del pais con franqueza. Los de fuera es preciso tengan confianza en el pais, en el negocio, en los que lo manejan, y para ellos el índice, especial y acertadamente escojido, es el *prestigio local*. Aquellas empresas que obtengan crédito en el *pais*, que sean aqui estimadas y apoyadas pecuniariamente, escitarán primero atencion, luego deseo de *participacion*. Pero pensar que lo que no halla eco, donde debiera tenerlo, alucine á los estraños, es necedad. Se presentarán *capitalistas* aéreos, ó *ingenieros* de propia investidura, á alhagar con ofertas, para dar gatillazo á lo mejor, como tantos que hemos visto. Pero cosa sólida, no. Esto hay que *buscarlo* con conocimiento y tino.

Por tanto, en mi concepto, respecto á concesiones á *particulares*, debe haber mucha cautela: todas las probabilidades son que se busca un agio. A empresas que ofrezcan solidez, deben hacerse con franqueza pero mercantilmente:

es decir, contando con que realmente las hacen *con su capital*. *Pagar el estado lo que ellos hagan, es una contrata para construir de ancheta, hacer caro y mal.* Si el Estado paga, hágalo por sí, bajo su responsabilidad *directa*. Si la empresa lo es *bona fide*, dénsele facilidades, franquicias, proteccion, pero no dinero.

No creo cabe otra cosa. Tener la puerta abierta, admitir lo razonable y lejitimo, sin trabas ni ritualidades escesivas. Pero no abandonarse á la esperanza de lo que es harto inverosimil, por desgracia.

Sistema de construccion por el gobierno con su propia esplotacion.

Este sistema parece ser el que mas simpatias tiene en la region oficial. En mi concepto, sin embargo, no es ni posible ni conveniente en España.

No es posible, porque el Estado no tiene recursos. La historia reciente del funesto plan de fundar sobre la arena del 3 por 100, es harto elocuente, y creo escusado insistir en que seria un error volver á tal terreno que creo abandonado por todo el que tenga en algo el crédito y el decoro del pais.

El único otro recurso que posee el Estado, es el presupuesto; ya asignando anualmente 100 millones, por ejemplo, á construcciones; ya garantizando interes y amortizacion á los capitales. Para que estos puedan ser de entidad, seria preciso consignar siquiera 50 ó 60 millones anuales.

¿Puede el presupuesto sufrir esta carga? Hoy no: hoy que apenas se cubren los gastos ordinarios, que hay que aumentar los de la deuda y *amortizar y flotar* la mal llamada flotante, no pasa de ser una poesia el recetar sobre el presupuesto.

La *garantia* de interes á 6 por 100, por un gobierno cuyo crédito preferente rinde de 8 á 9 por 100, cuyo papel de giro á cortos plazos dá al capital 10 y 12 por 100, es simplemente *risible* para todo hombre de negocios, y es bien seguro no influirá en obtener la suscricion de un millon de rvn. á ninguna via. Los capitales no se invierten por patriotismo; si asi fuera, toda otra cosa estaba de mas. Claro es que no faltan un millon de españoles que pudiesen uno con otro,

regalar en 10 años 2 000 rs. cada uno. Pues con esto estaba hecho el milagro. Lo que atrae los capitales es la *confianza del rédito*. ¿Puede haber esta confianza para percibir 6 por 100 cuando la *misma* garantia dá 8 por 100? Esto de puro obvio no permite esplicacion. Tal vez se quiera citar en contra la propuesta vascongada. Pero desde ahora, sin ser profeta, se puede asegurar que la línea no se realiza en la forma propuesta, por falta de capitales, y si algun dia llega á hacerse, no será el 6 por 100 del gobierno, sino el porvenir de la misma línea lo que lo conseguirá. En cuyo caso està de mas el 6 por 100.

Dicen algunos que es preferible la *accion* del ferro-carril al titulo del 3 por 100. Para el que tenga fé en el *carril como empresa*, sí. Para el que no la tenga, no, pues debe y con razon (bajo su creencia) suponer *mas negociable* el *titulo* que la *accion*. Por tanto, la *garantia es* inútil si hay fé en el negocio, *insuficiente* si no existe esta. Y la esperiencia de que todo el mundo busca instintivamente *otros* medios, es prueba del estado de la opinion, y el *crédito* no es mas que la suma de las opiniones.

¿Por qué se preferian *títulos* á 40, al 6 por 100 con 1 por 100 de amortizacion de la ley? Por el 1|2 por 100 de diferencia? No. Porque los *títulos*, como *tales*, se echan al mercado y entran en ágio y las *acciones* de ferro-carriles no presentan *posibilidad bursátil*.

La propuesta vascongada, es, sin embargo, hábil. Fija la atencion, puede facilitar la módica suma necesaria para estudiar qué es lo que se ofrece hacer, y empezar *alguna* cosa, y asi estar en buena posicion para obrar segun las circunstancias. Pero otra cosa no puede seriamente haber en un negocio donde falta la *base*.

Por consiguiente, el Estado carece de recursos hoy. Uno tenia en los bienes nacionales, mas ya desapareció, y sea la que fuese la opinion de cada cual sobre la conveniencia de su actual destino, es indudable que el ligar á ellos los ferro-carriles seria crearles un obstáculo que no necesitan. La riqueza comunal de los pueblos no es propiamente del Estado; por tanto, no es aquí el lugar de hablar de ello. Ya volveremos oportunamente.

Por sensible que pueda ser á todos como cuestion de *hecho*, y á algunos como cuestion de *conveniencia*, es, pues, indudable que el Estado no cuenta con medios de hacer ferro-carriles. Y ¿realmente se pierde algo en esto? Creo que no. Y para formar una idea justa, veamos brevemente qué objetos importantes debe proponerse al Estado en esta cuestion, y hallarémos, me parece, que son perfectamente acsequibles, aun cuando no tenga el Estado mismo en su mano los medios de *construccion*, ni mucho menos conviene darle la *esplotacion* de las vias.

¿Cuáles son estos objetos, pues, de importancia nacional?

1.° Que las lineas que se ejecuten sean las mas útiles al pais y en buena combinacion.

2.° Que se hagan bien.

3.° Que su esplotacion proporcione al pais toda la baratura y ventaja posible en su movimiento.

1.° *Que el sistema general de lineas sea el mas conveniente.*

Que el ser el Estado el árbitro de la construccion no es por si solo una garantia, está bien á la vista. Sin recurrir á ejemplos estraños harto conocidos, basta recordar los últimos dias de la pasada legislatura para convencerse que de fijo caeremos en mil errores funestos, si no se establece por una ley ámpliamente discutida, la parte á que ha de ceñirse la construccion. El parlamento debe decretar, por ejemplo:

Que el sistema de caminos de hierro que exijen los intereses *nacionales*, es

1.° Una via de Francia á Madrid, con ramal á un puerto del Norte, que el *estudio designe.*

2.° Otra de Cádiz por Sevilla á Madrid, á unirse á la anterior, formando ambas la arteria central, *asegurada*, cuya ejecucion y *no antes*, pueda el Estado ocuparse de la construccion de los siguientes ramales.

1.° Uno de la línea central al Mediterráneo.

2.° Uno de la misma á Badajoz.

3.° Uno de la misma por Zaragoza á Barcelona.

Fijada así la cuestion, ningun *recurso pûblico* se distraeria á satisfacer exigencias locales ni personales, y habria

la seguridad de que los medios con que se cuente, se utilizarán en lo mas conveniente. Con arreglo á estas bases pueden aprovecharse las empresas si se presentan, ó los recursos locales de que hablarémos.

De este modo evitarémos los dos males esperimentados en otros paises, uno de los cuales no nos es temible; el otro mucho. Aludo al esceso de competencia particular, como en Inglaterra; el triunfo de padrinazgo local ú oficial como en Francia.

2.° *Que la construccion sea buena.*—Los modos de conseguirlo son dos en mi concepto. Primero, la construccion por empresas para si mismas, por el estímulo del propio interés. Este medio entre nosotros no lo juzgo de probable realizacion como ya he indicado. En su defecto, no teniendo el estado recursos *suyos* y habiendo de mirar, si algo ha de hacer, á los recursos locales de los pueblos, es necesario que se formule una administracion *especial, garantizada, de formas mercantiles,no* oficinescas, que por todos conceptos *nazca* con prestigio y por un sistema bien entendido de publicidad y sencillez administrativa, lo ensanche y aumente cada dia.

En mi concepto, esta administracion especial tendría una forma aceptable en la siguiente.

En Madrid. *Direccion general de ferro-carriles*, en la cual residan *todas* las facultades económicas y administrativas que las leyes concedan al gobierno en la materia.

En las capitales de *termino* de línea, por ejemplo, Sevilla, Cádiz, Badajoz etc. *Comisiones locales de inspeccion*, encargadas de vigilar el cumplimiento de las órdenes de la direccion central, y comunicar á esta sus observaciones para el mejor servicio.

La direccion general podria componerse del director de obras públicas, *presidente.*

Tres ingenieros acreditados.

Tres senadores, elegidos por su cuerpo.

Tres diputados idem.

Tres comerciantes, por la Junta de Comercio de Madrid.

Esta direccion podria ventajosamente subdividirse en secciones de contabilidad, de arte, etc.

Las comisiones locales podrian componerse del gober-

nador, dos diputados provinciales, dos concejales de la capital y dos comerciantes.

Con esto, una publicidad metódica, sencilla y clara en todo, se crearia una administracion que en breve seria acojida con aplauso por la opinion.

3.° *Equidad en las tarifas.* Este punto es capital, y por lo mismo debe meditarse mucho. Supónese generalmente que cuando las empresas manejan por si, encarecen indebidamente; mas esto es un error. Las empresas no pueden hacer negocio contra las leyes naturales, y estas tienen establecido de una manera indestructible que la baratura es la madre de la riqueza en todo lo que concierne al servicio del público: véase sino, si en Inglaterra las empresas no tienen tarifas tan módicas que apenas sacan un interés á su capital.

Pero aunque asi no fuera, no es necesario, ni mucho menos, que el Estado *esplote*, para tener tarifas baratas. Las nuestras pueden ser baratísimas si sabemos sacar partido de nuestra posicion.

Construidos los carriles con fondos de propios, que solo exijen un interés muy módico al capital impuesto, se quita el mayor de los gastos que ha de cubrir la esplotacion.

Esta en mi opinion jamas deberia hacerse por el gobierno. Deberia por el contrario *arrendarla* por plazos largos. Por ejemplo; terminada la via de Irun á Madrid, diria el gobierno: «Se arrienda por 20 años, bajo las bases de que el tipo máximo por pasajero y legua, ó por quintal y legua, es tanto. La subasta recae en *baja*. El arrendatario pagará *tanto* anual por la via al gobierno, como compensacion de deterioro, siendo de su cuenta las reposiciones de los daños que cause por sí, ó sus agentes, y no las naturales ó producidas por causas fisicas de fuerza mayor.»

De este modo tendriamos combinados armónicamente el interés particular de la empresa esplotadora en fomentar el tráfico, economizar gastos etc. con la ventaja de tipos moderados.

Y si se dice que esta empresa tiene que *ganar* sobre su capital diré:

«Que siendo este *corto*, la suma de la utilidad no puede

ascender á un gravamen sensible.»

Supongamos hecha la línea central, y que la tome una empresa para pagar al estado por deterioro anual 2 por 100 de su costo de, por ejemplo 1.200 millones, ó sean 24 millones anuales.

Claro es que si el Estado esplotára por sí, debia en sus tarifas tener presente igual rendimiento so pena de gravar el presupuesto para la conservacion de las vias; es decir, de cobrar como *impuesto* lo que no cobraba como *peage*, injusticia evidente, pues el que disfruta el beneficio *directo*, como caminante ó trajinero, debe sufrir el gasto. Por tanto, esta partida de ambos modos existe.

El capital, fuera de esto, de simple esplotacion, no podria seguramente absorver 20 millones puesto que la *entrada y la salida* de fondos son simultáneos.

Un 10 por 100 sobre 20 millones (utilidad buena) son 2.000.000 anuales. ¿Hay quien dude un momento que la administracion particular economizaria sobre la pública, mucha mayor cantidad?

Todo el mundo conoce que los gobiernos son los peores *industriales* posibles. Poner, pues, á su cuidado la esplotacion de los carriles, seria un paso funesto. La baratura de las tarifas seria una ilusion, y el recargo del presupuesto con el déficit consiguiente, pronto la desvaneceria.

En mi concepto, pues, lo deseable y que yo llamaria

Sistema español

seria lo siguiente:

«Construir los ferro-carriles con la riqueza de propios, como imposicion beneficiosa al caudal de los pueblos.»

«Hacerlo bajo la direccion de una administracion especial caracterizada, representante de los pueblos capitalistas, sin que los fondos entrasen ni se rozasen jamas, con los del Estado.»

«Esplotacion particular en arriendo.»

Mucho se ha hablado sobre este asunto de propios, y no creo haya una persona sensata y desinteresada que no conozca y confiese;

1.° Que esta riqueza está improductiva comparativamente, que se desmorona y desaparece poco á poco, sin dar resultados; que su gestion es origen de males y abusos

sin cuento, y que uno de los mayores beneficios que puede hacerse á los pueblos es el evitarlos, haciendo que su renta sea fija, conocida y sin manejo.

2.° Que la oposicion á la venta en los pueblos es de tres clases.

Primera.—El clamor de los que pierden la mina, que aunque pocos, gritan mucho.

Segunda.—El temor *verdadero* de que *desaparezca* el capital y la renta.

Tercera.—La repugnancia á que capitalistas estraños vengan á apoderarse del dominio, sin mas objeto que exijir rentas elevadas. Este temor es sobre todo grande á los *bolsistas* y de aqui el temor á la venta á papel.

Si estas bases son, como creo, esactas y representan fielmente ambos lados de la cuestion, discutamos algo el valor de cada una.

Sobre el primer estremo, ó sean los males del estado actual de esta riqueza, no existen dos opiniones. Todos la atacan y nadie la defiende. En este estado, preciso es estar ciego para no conocer que una institucion que se desacredita y de cuya destruccion puede resultar lucro, corre gran peligro.

Asi vemos que se socaba silenciosamente el edificio pasando á dominio particular pingües fincas, sin beneficio público directo.

Asi vemos menudear los planes para vender á papel, á fin de darle un valor á este que no tiene por si. Si mañana, aumentada considerablemente la masa de papel, la bolsa como es de suponer no puede con la carga, ¿será muy estraño que se haga un grande esfuerzo y se sacrifiquen los propios al 3 por 100? Cierto que no.

Y cuenta que yo no creo esto *por si* un mal. Creo preferible que los pueblos fuesen rentistas y se desamortizára la propiedad cesando los males actuales. No creo que habria peligro de que dejasen de cobrar sus dividendos.

Pero habiendo, como hay, una aplicacion preferente, una aplicacion que dando mayor seguridad á los pueblos fomentará inmensamente al pais moral y materialmente, seria demencia sacrificar todo, arrostrar las dificultades, animosida-

BIBLIOTECA · Biblioteca · NACIONAL

des ó inconvenientes de la transicion para el efímero objeto de subir en 3 ó 4 por 100 el valor del papel; valor que puede subir mucho mas con el solo hecho de entrarse francamente en la reforma económica, y con el desarrollo de riqueza consiguiente á la ejecucion de los ferro-carriles.

Por tanto, en mi juicio los que desean que à los pueblos no se les arrebate su riqueza, los que no quieran verla espuesta á ser esterilizada para el gran fomento pùblico de que es suceptible, deben usar todo su influjo en conseguir que se salven los obstáculos que puedan suscitarse á su aplicacion á la construccion de los ferro-carriles.

De estos obstáculos los dos que juzgo atendibles é importantes son los ya citados. Por tanto, lo que interesa combinar es;

1.° Seguridad del rédito sobre el capital de los pueblos, de modo que en ningun caso pueda faltarles.

2.° Favorecer decididamente en la adquisicion á los vecinos de cada pueblo en general, y en especial á los que actualmente sean colonos de las fincas vendibles.

Para lo primero hay un medio seguro y sencillo. La ley que decrete la venta, debe reconocer que siendo este un caso de espropiacion por razon de utilidad pública y en el acto de la cual se reconoce y confirma el derecho incontestable de los pueblos, la nacion les reconoce el censo del 2 por 100 (1) sobre el valor efectivo que produzcan las ventas, de cuyo valor se formará una liquidacion y se espedirá á cada ayuntamiento una real cédula autorizándolo á rebajar la cantidad à que ascienda, en las entregas que hagan al tesoro de sus cupos de impuestos en todos conceptos. Y en el caso de ser mayor el importe del canon que el de lo pagable, el pueblo podria aplicar el sobrante á parte de pago de los cupos de sus co-lindantes, los cuales tendrian obligacion de admitirlo sin descuento alguno.. . *despues* de dar cabida à los suyos propios.

De esta suerte fijado el derecho de un modo el mas

(1) Fijándose, como veremos, el tipo de venta en tanto y medio de la tasacion actual, en plazo de 10 años; el 2 por 100 sobre este equivale á 3 por 100 sobre el valor actual tipo legal del censo. Los pueblos, por esta razon, percibirian 60 millones por lo que hoy les da 24.

solemne que es posible, tendrian los pueblos la cobranza en su mano, fija, tan segura como las recaudaciones del tesoro, pues cobrando á los particulares sus cupos, retendrian en su poder la parte correspondiente. En los puntos donde está arrendada la cobranza, tendrian obligacion los recaudadores de abonar al Ayuntamiento su parte, y los recibos de este serian admisibles en tesoreria en descargo de las listas cobratorias.

Este pensamiento ya sustancialmente formulado en el proyecto del señor Zamorano, seria en mi concepto muy aceptable, así ampliado, para cubrir toda contingencia.

La situacion de los pueblos en el negocio vendria á ser de hecho la de capitalistas, que dan su dinero á un censo perpétuo, y á los cuales, sin perjuicio de la pignoracion especial de la cosa censida, se les estipula un medio espedito, perentorio, de cobrar sus rèditos por sí.

La segunda seguridad que exigen los intereses locales, está perfectamente prevista en el art. 5.° del proyecto presentado por el señor Zamorano (véase el formulado al fin de este escrito.)

Asi los colonos actuales que podian ser los mas activos opositores del proyecto, tendrian un interes en apoyarlo. Se estimula tambien la creacion de la clase propietario-labradora y se evita que pasen las propiedades á quienes solo tienen por objeto la renta, y por tanto no son tan apropósito para impulsar mejoras en el cultivo, que son principalmente de esperar del que labra su propio terreno.

Salvadas asi, en mi juicio, las dos grandes objeciones, hay otra tercera á que acudir y es el temor de que los fondos se distrajesen en manos del gobierno, temor humillante, pero que existe, que tiene fundamento pasado, si bien no es de creer fuese ya repetible. Pero en este asunto todo cuanto se haga para dar confianza es poco. En mi concepto el único medio es, que este sea *un ramo especial*, independiente, de caja aparte, sujeto á una publicidad onnimoda, y con responsabilidad *personalisima* y *directa* de los manejantes en cualquier distraccion ó malversion de fondos.

La otra cuestion importante que veo en este sistema, es la fijacion del plazo de la venta. No estoy conforme con

el de 25 años fijados en el proyecto del señor Zamorano. Veinte y cinco años hoy, son literalmente un siglo. Veo tres objeciones grandes:

1.ª Que ó habríamos de aguardar 25 años para realizar la mejora, ó tendríamos que recurrir á un empréstito mucho mas oneroso, que la diferencia de vender á 10 años.

Lo primero, en mi concepto, no debe *tolerarse*. Hace 25 años no habia un ferro-carril en Europa y está ya hoy cruzada de ellos en todas direcciones. Si nosotros tardasemos 25 años en plantear nuestro sistema primero, central, de ferro-carriles, correríamos el riesgo de ir siempre *muy detràs* de las demas naciones.

El querer salvar este inconveniente haciendo las obras en 10 años, y las ventas á 25, nos traeria la necesidad de un empréstito, que nos costaria en término medio el interes de ocho años, que aun á solo 6 por 100 (tipo ahora imposible en España) seria casi un 50 por 100 del capital.

Por tanto yo abogaria por la venta á 10 años. Una finca que hoy redituase 3.000 rvn. y esté valorizada en 100.000. (proporcion mas favorable de la que ocupan lo general de las de propios,) comprada por un particular en 150.000 rs. solo le cuesta al año 15.000 rvn., desembolso del cual, rebajada la utilidad del cultivo y la economia de la renta, queda una parte efectiva tan módica, que el colono que no pueda acudir á ella, de seguro no cuenta con capital para labrar y mejorar: y compradores tan desprovistos no son los que convienen, sino la clase media, ni tan ricos que no quieran labrar por sí, ni tan pobres que no puedan hacerlo con desahogo.

2.° Que el periodo de 25 años envuelve una generacion entera. De los colonos ó compradores que entrasen á poseer en 1852, probablemente la mitad ó las dos terceras partes no existirian en 1877, habria herederos, abintestatos, participaciones etc. y fincas tal vez que tendrian diez, doce ó mas partícipes, cuando estuvieran aun pendientes los plazos.

La complicacion y dificultades prácticas de esto son obvias y constituyen un verdadero inconveniente, fácil de apreciar.

Análogo á esta objeccion tiene otra la demora por 25

años, á saber; que siendo la generacion presente tan interesada en la mejora, cuyos inconvenientes ó sacrificios de realizacion sufrirá, dejando luego el negocio saneado y arreglado á la venidera, no puede calificarsele de egoismo si aspira á disfrutar en parte de ellas, á ver al pais en marcha antes de pasar al sepulcro. Hechos los ferro-carriles en 10 años, dentro de tres ó cuatro empezariamos á tocar ya mejoras, que irian siguiendo rápidamente y todo el que no se halle en edad avanzada, puede esperar disfrutar algo: la generacion que hoy está en su vigor y que ha sufrido tanto, nacida, educada y rodeada de luchas, sinsabores y sacrificios, podrá tocar algun consuelo en el último tercio de su vida, y la esperanza de él le animará á cooperar. De lo contrario, mucho enfriará el entusiasmo la idea de que solo hemos de gozar en perspectiva, imaginativamente.

3.° La ventaja que se dà es innecesariamente escesiva. Ejemplo. Un colono de la finca ya citada que vale 100.000 y reditua 3.000 rvn. la toma en 200.000 á pagar en 25 años, ó sean 8.000 rv. cada uno. Pues bien, el interés anual de 200.000 rvn. son á un 8 por 100, 16.000 Tomemos el término medio por todo el periodo, ó sean 8.000 rvn. y veremos que lo que paga en realidad es el *interes* del dinero, á un precio no escesivo en nuestro pais, ahorrándose 3.000 rvn. de arriendo actual, de suerte que adquiere la propiedad por el pago del 5 por 100 anual en 25 años. Es claro que el cultivo y la renta ahorrada pagan sobradamente la finca, ventaja innecesaria; pues aunque lleva por objeto aumentar el valor en renta al duplo de la tasacion actual, no es, en mi concepto, necesario tanto, y aunque lo fuera, quedarian en pié las anteriores objeciones.

Esta misma escesiva latitud daria margen á escitar compradores demasiado sin recursos, que entre otros inconvenientes tendrian el de que *venderian* sus fincas á los ricos, por un poco de dinero *contante*, como ha sucedido de diez veces las nueve cuando se han hecho repartos de *suertes*.

Un pelantrin sin capital es colono de un haza de tierra de 200 fanegas. Se queda con ella á pagar en 25 años. Al primero tiene una escasa cosecha y se empeña para alquilar los bueyes de arar, para la siega, trilla etc. En sus

apuros un vecino rico se le presenta y le dá á mano 500 duros, le traspasa la tierra, y queda deshecha la *ilusion legislativa* de hacer propietarios sin capital.

Facilítese á la clase *media* adquirir, que por la subdivision natural habrá ámplia reparticion sin forzarla. De lo contrario, nada estable se logra mas que hacer *propietarios mendigos*.

Por tanto, en mi concepto, deberia venderse á 10 años á metálico, con facultad á los interesados que quisieran usarla de descontar uno ó mas plazos al premio de 6 por 100 anual.

Tomaria por base para la preferencia á los colonos el tanto y medio de la tasacion, y las fincas cuyos colonos no lo aceptasen se sacarian á subasta, sin admitirse puja menor, á no ser para pagar al *contado;* en cuyo caso seria admisible lo que pasase del valor en tasacion. Esta última condicion tiene por objeto servir de freno á que se abusase de la preferencia dada á los colonos etc. Pudieran estos creer que estaban libres de competencia y entorpecer rehusándose á admitir la preferencia, fiados en que esta misma negacion ahuyentaria á los capitalistas de pujar lo que ellos rehusaban. Mas dándoles á estos la oportunidad, en tal caso de sacar partido del pago al contado, los colonos se mirarian en ello antes de deshechar su privilegio y solo lo harian en los pocos casos en que realmente la finca no lo valiese. Para el capitalista hay una guia segura al tirar su cuenta, en ver lo que *gana* actualmente.

La diferencia de tasacion á tasacion y media, ó sea 50 por 100 en 10 años, equivale á 5 por 100 anual, por tanto, no cabe cosa mas módica que computar en esto la demora, puesto que siendo barato 8 por 100 como precio de crédito rural á tan larga fecha resulta casi igual.

En efecto, 8 por 100 en 10 años serian 80 por 100 y tomando la mitad en término medio del periodo son 40 por 100; aumento á que equivale el interes simple de la demora: y teniendo en cuenta todas las circustancias no parece, por tanto, escesivo fijar un 50 por 100 en aumento á la tasacion, cuando la finca vá á mejorar considerablemente su valor por la construccion de los ferro-carriles y que por consi-

guiente la tasacion *actual* es muy beneficiosa al comprador.

Suponiendo, pues, adoptada esta idea en lo sustancial, veamos los recursos que ella crearia:

Segun los cómputos recibidos, el valor en tasacion de los propios se conceptua en 2000 millones.

Vendidos, pues, á 10 años tendriamos.

Capital disponible. . . . . 3000 millones.

Censo abonable á los pueblos al 2 por 100. 60 »

Con 3000 millones, pueden hacerse en 10 años sobre 500 leguas de ferro-carriles, á 4 millones, término medío; 2.500 de caminos vecinales á 200.000 rvn.; quedando 500 millones para satisfacer á los pueblos y al Erario los 30 millones anuales que hoy perciben, durante el progreso de las obras, y sobre 200 millones para imprevistos del cálculo.

De este modo nadie se perjudicaba, el tesoro no se grababa con los 60 millones abonables á los pueblos, hasta que ya en marcha los ferro-carriles el aumento natural de las rentas le compensase holgadamente; y los pueblos mismos se encontrarian entonces con su renta aumentada dos tantos y medio, facilitándoles desprenderse de arbitrios que entorpecen la circulacion y vejan al consumidor.

Conviene, pues, que el gobierno y la legislatura tomen con fé esta cuestion á su cargo, que fomenten el espíritu público, y lleven á cabo esta reforma vital, que inmortalizará al gobierno que la acometa desde la region elevada de la conveniencia general.

Al efecto pudiera ser muy conveniente que una vez redactado el proyecto de ley y presentado al congreso, se pidiera á los gobernadores reuniesen en las capitales un número de personas influyentes, uno por cada ayuntamiento, sociedad Económica, Junta de Comercio, Agricultura etc. los comisarios regios de esta, y que á estas reuniones se les sometiese el proyecto para que espusieran las observaciones que juzgasen dirijidas á perfeccionar el pensamiento. El resultado de esta consulta de los intereses generales del pais, no podria menos de dar gran fuerza moral al pensamiento, puesto que estos informes deberian publicarse y pasar á las comisiones de los cuerpos colejisladores encargadas de informar sobre él.

Como medio auxiliar, y siguiendo el ejemplo análogo dado en Cataluña, podria estipularse que se rebajaria el cupo de quintas á los pueblos contribuyentes en un soldado por cada 150.000 rvn. de capital que contribuyese de propios, en premio de su servicio, sin perjuicio de las demas ventajas. Esto, seria un incentivo que agradaria mucho.

Sea la que quiera la aceptacion que merezca este escrito, en todo ó en parte, á la representacion nacional, el deseo de su autor quedará cumplido si contribuye en algo á fijar la atencion sobre la imponderable importancia moral y material de ocuparse de este asunto sin levantar mano; de no abandonarse á planes ilusorios, sino antes bien, acometer decididamente la empresa con energia y fundándola en la *única* riqueza sólida que al efecto poseemos. La construccion de ferro-carriles amortiza el capital empleado, por lo tanto no piden juegos de manos, ni recursos de agio, es preciso capital *efectivo*. Esto solo podemos hallarlo hoy en los propios y con la inmensa ventaja de costar un *interes* sumamente módico y de *aumentar* la riqueza general, reponiendo asi por un lado lo que por otro se amortiza. ¡Ojalá que el acierto mas completo guie al gobierno y á la legislatura en tan vital asunto.

PROYECTO DE LEY

fundado en las observaciones anteriores.

Atendiendo 1.° á la urjente necesidad de dotar al pais de una viabilidad á la altura del siglo.

2.° A las inmensas ventajas morales, sociales y materiales que la construccion de un buen sistema de ferro-carriles produciria á la nacion.

3.° A la falta de medios nacionales para efectuarlo sin un gravamen intolerable para los pueblos.

4.° A que la riqueza comunal propia de los pueblos es susceptible de un desarrollo que aumentando sus rendimientos, haga realizable tan importante mejora, sin violar el derecho de propiedad que está bajo la salvaguardia de la ley.

Se declara obra urjente de utilidad pública la construccion del sistema de ferro-carriles en la forma siguiente.

Articulo 1.

1.° Una linea central de la frontera de Francia á Cádiz, por Madrid, atravesando las Castillas, Andalucias etc., en la forma que determine el estudio científico.

2.° Cuatro ramales á saber:

A Portugal por Estremadura.

A Barcelona por Zaragoza.

A un puerto Cantábrico.

A un puerto del Mediterráneo.

Todo con arreglo al trazado científico.

ARTICULO II.

Estas líneas se ejecutarán con el producto, en pública subasta de las fincas de propios de los pueblos (escepto las de aprovechamiento comun de vecinos) reconociendo la nacion á favor de sus actuales poseedores un censo perpétuo inenagenable de 2 por 100, sobre el importe efectivo que que produzcan en venta.

ARTICULO III.

Para la ejecucion de esta ley se crea en Madrid una Direccion de ferro-carriles, compuesta de

El Director de obras públicas, presidente.

Tres ingenieros, nombrados por el gobierno.

Tres senadores designados por su cuerpo.

Tres diputados, id.

Tres comerciantes designados por la Junta de Comercio de Madrid.

ARTICULO IV.

Un reglamento formulado por la misma direccion, salva la aprobacion del gobierno, marcará el órden de sus trabajos, subdivision en comisiones etc.

ARTICULO V.

Son atribuciones de la direccion.

1.° Llevar á cabo sin levantar mano por medio de una comision mista de acreditados ingenieros nacionales y estrangeros, el reconocimiento, trazado y presupuesto de las lineas, dando cuenta al gobierno, (que se publicará en la *Gaceta*) mensualmente de sus adelantos.

2.° Realizar la venta de los bienes de propios bajo las bases adjuntas (A.)

3.° Custodiar bajo su responsabilidad personalísima los pagarés, fondos efectivos ú otros valores, pertenecientes al negociado, sin permitir bajo ningun pretesto su aplicacion á otros objetos que los de su instituto. Mensualmente publicará en la *Gaceta* su estado de caudales y cada seis meses un arqueo justificado de todas especies.

4.° Dirijir en su dia la construccion bajo las órdenes

de los ingenieros que designe, procurando en todo lo que sea posible los contratos públicos.

5. ° Formular y someter á la aprobacion de las cortes en su dia, el pliego de condiciones para el arriendo de la esplotacion de las líneas á medida que se completen en secciones convenientes.

6. ° Vigilar el cumplimiento de los contratos antes dichos y ejercer todas las facultades que en materia de policia pertenecen al gobierno respecto á los ferro-carriles.

7. ° Presentar anualmente á las Cortes y al gobierno, imprimièndola y circulándola en venta al público, una memoria detallada de sus operaciones, el estado de los ferro-carriles, su tráfico y todo cuanto pueda ilustrar cumplídamente esta materia y sus incidencias.

ARTICULO VI.

Los vocales de la Direccion disfrutarán del sueldo anual de 40,000 rs. Sus cargos serán de ilimitada duracion, en cuanto á los que no son individuos del Congreso, puesto que estos deberán renovarse cuando se renueve el cuerpo que representan. Caso de vacantes, en los demas, por cualquier causa, la plaza será provista por quien corresponda con arreglo al art. 3. °

ARTICULO VII.

La Direccion tendrá á sus órdenes en las capitales de provincia de primer órden que atraviesen los ferro-carriles, una comision de vigilancia, encargada de fiscalizar el esacto cumplimiento de las disposiciones de la misma, darle parte de sus observaciones quincenalmente, asi como sujerir cuanto crea conducente al mejor servicio.

Estas comisiones se compondrán del Gobernador de la Provincia, presidente.

Dos diputados provinciales.

Dos concejales de la capital.

Un vocal de la Junta de Comercio.

Uno idem de la de Agricultura,

designados por sus cuerpos.

Estos servicios son honorarios y gratuitos y el órden de

ellos lo fijará la Direccion general. Los vocales tendrán pasaje personal gratuito en los ferro-carriles dentro de su provincia.

ARTICULO VIII.

Del importe de las ventas de propios una quinta parte se entregará al Ministerio de Obras Públicas, con la aplicacion esclusiva de abrir caminos vecinales que liguen los centros de produccion y poblacion con los ferro-carriles. Al efecto, efectuado que sea el trazado de estos y aprobados por el gobierno, se formará un proyecto de caminos vecinales, que aprobado igualmente, sea la pauta á que se arregle su construccion.

ARTICULO IX.

Igualmente es obligacion de la Direccion de ferro-carriles abonar en metálico á los pueblos durante los 10 años, que abraza la venta de los propios, el importe anual que perciben por arrendamiento de las fincas.

ARTICULO X.

Terminados los 10 años queda á cargo del presupuesto general, el pago del censo reconocido por el art. 2.°, como carga de justicia irredimible y preferente.

ARTICULO XI.

Los ayuntamientos percibirán del gobierno un titulo ó liquidacion espresiva del importe que ha producido la venta de las fincas del pueblo y de la suma, á que, sobre él, asciende el 2 por 100. En virtud de este titulo quedan autorizadas las municipalidades á rebajar del importe de sus contribuciones la suma á que ascienda su crédito. El recibo, por trimestres, espedido por la alcaldía respectiva, será de forzosa admision por todo su valor en tesoreria. Si un pueblo tuviese que percibir mayor suma de la que debe entregar, podrá aplicar el esceso en parte de pago de sus co-lindantes de acuerdo con ellos, sin que puedan rehusarse estos á admitir el convenio, despues de cubiertos sus propios derechos.

En el caso de estar arrendada la cobranza, el Alcalde podrá exijir del recaudador el abono del censo, antes que entregue en tesoreria el importe de la recaudacion. Las te-

sorerias no pondrán óbice al recaudador, aceptándole el recibo como efectivo.

ARTICULO XII.

El Gobierno suplirá por medio de un credito estraordinario á los gastos de la Direccion de ferro-carriles y estudio de los vias, interin se realizan los primeros fondos, con los cuales será reintegrado el anticipo.

(A) Bases para la venta de fincas.

1.ª La venta será á pagar en metálico en 10 anualídades, la primera al otorgarse la escritura, las demás en pagarés de 1 á 9 años sucesivos.

2.ª Las fincas quedan especialmente hipotecadas al pago. La insolvencia en alguno anula la venta, sin reclamacion por lo satisfecho.

3.ª Se publicará un llamamiento á los colonos actuales en primer lugar, en 2.º á las censualistas y en 3.º á los vecinos en general, para que en término de 2 meses opten por la compra de la respectiva finca bajo la base de tanto y medio de su tasacion, pagándose en 10 anualidades, cual queda fijado. De las fincas que sean aceptadas por los colonos ó censualistas, se les otorgará escritura.

4.ª Si estos no las aceptasen y mas de un vecino las solicitase, se subastarán en pujas á la llana ante el gobernador de la provincia, entre los solicitantes.

5.ª Caso de no ser solicitada la finca en los términos espresados, se subastará al mejor postor en doble subasta, en el pueblo donde radique, y la capital de provincia. En estas subastas no se admitirán pujas por menos cantidad del tanto y medio de tasacion; á no ser con la cláusula de pagar al *contado* en cuyo caso se admitirán del tanto para arriba, si no hubiese ninguna que llegue al tanto y medio.

6.ª La Direccion de ferro-carriles publicará estados correlativos de las fincas adjudicadas, espresion de sus nombres, radicacion, cabida, especie ó clase de la finca, renta actual, tasacion, nombre y vecindad del adjudicatario, causa de la adjudicacion y su importe. Estos estados, además de en la *Gaceta*, se publicarán en el *Boletin oficial* de la provincia, en lo relativo á cada una.

7.ª Cualquiera que se considere agraviado en una adjudicacion podrá reclamar de ella dentro del mes de publicada en el *Boletin*, ante el Consejo Real; el cual anulará la adjudicacion, si en ella se hubiese faltado á lo prescrito en estas bases.

8.ª Las escrituras, por tanto, no se entregarán hasta transcurrido un mes y un dia de la publicacion, ó vista la resolucion del Consejo en caso de agravio.

9.ª Las escrituras las otorgará la Direccion con referencia à esta ley, y serán un título firme y valedero con fuerza de tal ley.

NOTAS.

(A) Falta de comunicacion mental.

Los estados de correo, que como todo dato estadístico tanta enseñanza encierran, nos demuestran el atraso lamentable en que estamos de intercomunicacion *mental*, consecuencia de las malas comunicaciones materiales, y que produce los males que se indican en el texto.

Del estado de junio pasado que tengo á la vista, se deriva.

1.° Que en esta nacion de 15 millones de habitantes circulan en un mes poco mas de un millon de cartas (nacionales) es decir, menos de una carta al año por cabeza; sobre cuatro cartas al año por familia!

2.° Pero si se rebaja la correspondencia mercantil el resultado es aun mas lastimoso. A falta de dato, supóngase que en la de las plazas mercantiles, Madrid, Barcelona, Cádiz, Sevilla, Málaga, Alicante, Santander, Bilbao, Valencia, se consideren dos terceras partes como mercantil, y solo una décima parte en todo lo demás del reino y tendremos que de

sobre 500 mil cartas en dichas nueve plazas,
y 600 mil en el resto del reino,

habrá, bajo el cómputo indicado, unas 400.000 cartas mercantiles y solo 700.000 ó sean 8 1|2 millones anuales, por todas las demás clases de correspondencia, es decir, poco mas de dos cartas al año por familia!

Qué contraste con lo que pasa en Inglaterra! En aquel pais donde las inmensas facilidades de locomocion parece que disminuirian el uso del correo, conduce este sobre 337 millones de cartas ó sean casi 56 cartas anuales por familia!

Y si revisamos el movimiento periodístico, los estados nos demuestran que todo él está reducido á una pequeñez lastimosa.

En solo cuatro administraciones llega á 500 rvn. mensuales el franqueo de periódicos! Solo hay 7 de 100 á 500 rvn!! Otras 28 no llegan ni aun á 100 rvn., de ellas 22 ni á 50!!

¿Puede necesitarse mas para conocer que no hay *medios* hábiles de discusion y de ilustracion de la opinion pública? En un pais así situado ¿qué estraño es que las fórmulas constitucionales solo sean un nombre?

La prensa periódica inglesa tira sobre 80 millones de ejemplares anuales, ó sean 220.000 diarios. Esta inmensa circulacion de periódicos que contienen noticias desde la sesion del Parlamento hasta la de la junta parroquial etc. esplica, en union á la circulacion del correo y la facilidad de locomocion, la perfecta organizacion de la opinion pública en aquel pais, el consiguiente aplomo con que marcha de reforma en reforma, sin mas fuerza impulsiva que la misma opinion y la mas libre discusion.

La comparacion de nuestros correos y periódicos con los suyos, nos dan la medida del atraso nuestro en la *práctica* de las instituciones que en *teoria* nos son comunes.

Nota B.

El sistema admirable de caminos y canales que posee la Inglaterra, sin contar los ferro-carriles; puede decirse es creacion de este siglo.

En memoria de los vivientes se conservan infinitos casos como el siguiente.

«Un habitante de Horsham (poblacion á 12 leguas de Lóndres) recuerda que en tiempo de su padre le oia contar que en su juventud, solo se podia venir á la capital en caballerias y *no en todos tiempos*, asi los labradores apenas podian aprovechar el mercado, y un buey cebon se vendia por 3 pfs. Antes de abrirse el ferro-carril de Brighton, que atraviesa á Horsham, se venia ya en cuatro horas por el arrecife, habia 30 diligencias, el tráfico de efectos era de 40.000 toneladas anuales, ademas de grandes piaras de ganado. El ferro-carril ha aumentado el tráfico como era consiguiente.»

Vaya otro ejemplo; en la descripcion del arrecife entre Preston y Wigan, centro fabril hoy cruzado de carriles, cual estaba en 1770. «No conozco, dice un clásico ingles, lenguage suficientemente enérjico para describir este infernal camino, y aconsejo á todo viajero huya de él como del demonio, pues será milagro si escapa sin romperse la cabeza. He medido baches de 4 pies de profundidad hechos lagunas en verano! Para *componerlo* echan pedruzcos que solo sirven para traquear los carruajes de un modo insufrible.»

Seria fácil citar mil ejemplos, para probar que en principios del siglo estaban *peor* las comunicaciones en Inglaterra, que hoy en España. La prodigiosa reforma alli efectuada y el movimiento fabuloso consiguiente debe animarnos, pues, á grandes esfuerzos.

Entre mil ejemplos de los efectos *morales* de las comunicaciones que pudieran citarse, me limitaré á un estracto del informe oficial dado por los comisionados de obras públicas de Irlanda, nombrados en 1831 por el Parlamento para impulsar la construccion de caminos en los distritos mas agrestes y atrasados de aquel pais. Dice así:

«Los grandes beneficios que la apertura de estos caminos ha producido al pais, han sido frecuentemente ensalzados, pero solo el exámen ocular puede apreciarlos. Estos caminos han *fertilizado desiertos*, han desalojado de sus guaridas á los perturbadores de la sociedad, *dándoles al propio tiempo elementos de llevar mejor vida y conducta*, elementos, sea dicho en justicia, *que se han mostrado dispuestos á utilizar*.

«Al atravesar un distrito lleno de buenos caserios, bien cultivado y con todas las señales de próspero adelanto, se hace increible que *apenas hace* 10 ó 12 años que era un desierto erial, guarida de una poblacion miserable y sin ley, que en vez de ser útiles á la sociedad, le eran una carga: y mas admirable todavia recordar, que esta mejora es debida á la acertada inversion de unos pocos miles de libras en abrir un medio de transporte á traves del distrito.»

¿Qué estraño es que tales hechos y tales ejemplos hayan dado un gran impulso á la construccion de caminos en Inglaterra desde principios del siglo?

Sin contar con ferro-carriles, ántes de su formacion, era ya un hecho que en Inglaterra ninguna poblacion regular distaba mas de cinco leguas de un transporte acuático y en los centros fabriles, no habia ciudad que no lo tuviese á sus puertas. Añàdanse á esto los ferro-carriles y 8000 leguas de carreteras y tendremos idea de lo que alli son las comunicaciones y de cómo es posible que viajen mas de 250.000 personas diarias!

POSTDATA.

La circunstancia de estar actual y recientemente concedidas provisionalmente las lineas del Norte, de Jerez á Sevilla y de Sevilla á Andujar, podrá tal vez parecer razon para que se considere caducada la idea de una ley cual la que en este folleto se propone.

En mi humilde concepto no es asi. Mucho suponer es el creer que estas concesiones lleguen á dar fruto positivo. Ojalà así sea! y se equivoque el que esto escribe en creer que no será asi. Pero y ¿si sucede? Entonces, dentro de un año ó año y medio caducarán las concesiones, y estaremos donde estamos, asi como hoy estamos donde estabamos hace diez años, apesar de haberse otorgado á docenas las concesiones provisionales.

Aprovechemos esta leccion. Hagamos una buena ley, y obremos sobre ella. Puesto que hay que respetar estas concesiones, vigilese que *cumplan*, que *estudien* y no pasen el tiempo esterilmente. Entretanto, no *mas concesiones al aire*. Empiece el Estado á moverse. Hágase la ley y el estudio bien hecho de la linea central. Si entre tanto los concesionarios cumplen, mejor: las fuerzas públicas se economizan para lo que ellos no abarquen, por ejemplo, de Madrid á Andujar, si es factible, como aseguran prácticos del terreno, ó á Sevilla por Estremadura, á lo que contribuirán con gusto los pueblos. Si las concesiones se disuelven en humo, hecha la ley y el estudio, solo habrá que echar mano.

Pero si nos estamos cruzados de brazos, aguardando á *ver venir*, se pasará el tiempo, probablemente no habrá nada, y, ó se paralizará indefinidamente la cuestion, ó un dia querremos de un golpe hacerlo todo sin preparacion, y haremos disparates.—