

minuir el rozamiento se les dejará un poco de huelgo. Para evitar el movimiento de oscilacion que ocasionaria este huelgo é impedir el gran rozamiento que causaria por este motivo una inclinacion viciosa del sistema, he imaginado un tope de resorte T figurás 1.ª y 4.ª por medio del qual y del carril D' queda el sistema inamovible en cada una de las posiciones que debe tomar en las diferentes alineaciones que recorra, pasando de una á otra con facilidad. Por último, y como medio de precaucion, he colocado al extremo de cada carretón y á ambos lados unas rodajas R.

La colocacion de la rueda motriz de los carretones extremos está fundada en el principio de que el eje transversal de los mismos es el único que se halla normal á las alineaciones que recorre, y que por lo tanto no necesita mecanismo alguno para mantenerlo en esa posicion. Pero este principio falta en los puntos de tránsito, si bien en tan poco que puede despreciarse, pues depende del radio de la curva y de la longitud del carretón. No creo deber demostrar que solo conviene una rueda; ni que esta se separa en su tránsito del eje de la via, y en la parte curva de una cantidad igual á la flecha del arco que subtende el eje longitudinal del carretón.

La sencillez de este sistema, su poco coste y la circunstancia de no exigir modificacion alguna en el material existente, excepto el boton y un trozo del bastidor de las locomotoras, hacen que me lisonjee con la esperanza de verlo aplicado en ciertos casos como los que he indicado. Amplia recompensa hallará mi pequeño trabajo si tal sucede.

El ingeniero A.º, CARLOS DE AGUADO,

Barcelona 9 de enero de 1855.

CAMINOS DE HIERRÓ.

CONSIDERACIONES ACERCA DEL PÁRRAFO 5.º DEL ARTICULO 16 DEL PROYECTO DE LEY GENERAL SOBRE FERRO-CARRILES.

ARTICULO 1.º

El desarrollo de los caminos de hierro en nuestra patria ha tropezado desde un principio con obstáculos de gran monta, que unos en mayor grado que otros seguirán, aun por desgracia, ejerciendo su maléfico influjo, y retrasarán mas de lo que todos deseamos el ver cruzado el país por esas admirables vias que llevan consigo los elementos de toda clase de prosperidad y la difunden por donde pasan.

No nos exageramos la importancia de estos obstáculos, pero tampoco somos de los que creen preferible el ocultarlos á esponerlos, para que sean conocidos y superados hasta donde es posible conseguirlo; y así vamos á enumerar los que consideramos como mas influyentes. Estos son:

1.º La falta, por punto general, de un movimiento de personas y efectos en la direccion de nuestras principales vias férreas, hacederas, suficiente, aun contando con el mayor incremento á que ellas darán lugar, para sostener una mediana explotacion que dé un regular beneficio á los capitales invertidos.

2.º El alto interés que en nuestra patria obtienen los capitales en otras especulaciones, y especialmente los dedicados á la deuda del Estado, que impiden el que se empleen en empresas tan beneficiosas al país como las de construccion de caminos de hierro, pero en las que las ganancias probables son mucho menores.

Y 3.º La inseguridad que hasta el dia han tenido estos capitales destinados á vias férreas, por la falta de un contrato solemne entre la nacion y las empresas, y que ha retraido la inversion en ellas de muchos fondos extranjeros y no pocos nacionales.

De estos tres obstáculos primordiales, los dos primeros son reconocidos por la generalidad de las personas sensatas, aunque no todos tienen la franqueza de confesarlo. Acaso algun dia volvamos sobre ellos, y ensayemos con nuestras débiles fuerzas el hallarles un correctivo, ó un paliativo al menos, á cuya consecucion deben dirigirse las miras de todo gobierno previsor, ya que no sea dado trastornar en un dia lo que es obra del tiempo y nuestras pasadas desventuras.

En cuanto al tercero, el gobierno acaba de hacer cuanto está de su parte para conjurarlo, presentando á la asamblea constituyente un proyecto de ley general sobre ferro-carriles, que lleva en nuestro juicio su objeto, y por el que es acreedor á la gratitud del país. Reconocemos la exactitud de todo lo que en la esposicion del proyecto se manifiesta, respecto á la vergonzosa historia de nuestros caminos de hierro; y en cuanto al proyecto de ley, en si, podrá haber opiniones acerca de alguna de sus cláusulas, pero todos reconocerán en él los verdaderos y saludables principios de buena gobernacion y un gran fondo de moralidad y de legitima aspiracion á que cesen y desaparezcan para siempre los abusos pasados que tanto daño han causado.

Brevio este exordio, que nos ha parecido no del todo estemporáneo, vamos á manifestar el objeto de este escrito. Y desde luego diremos, para que no se hagan ilusiones á nuestros lectores, que no esperamos desarrollar algun gran pensamiento, rico en promesas, halagüeño en esperanzas; no, el objeto que hemos escogido para estreñarnos en el periodismo, es mas modesto y mas propio para ejercitar nuestra inesperta y desconocida pluma: aunque como veremos, no carece de importancia.

En el proyecto de ley general sobre ferro-carriles ya citado, el capítulo 3.º está destinado á las garantías, derechos y obligaciones de las empresas concesionarias. Los artículos 15 y 16 son los que propiamente marcan las garantías y derechos de las empresas, y los restantes las obligaciones. De dichos dos artículos, el 16 contiene seis párrafos, con cuyo contenido estamos perfectamente acordes, como señalando las concesiones que el Estado otorga á todas las empresas.

Sin embargo de que estamos conformes con todo el artículo 16, vamos á proponer una modificacion al párrafo 5.º del mismo, que calculamos ha de ser ventajosa por muchos conceptos.

Pon dicho párrafo se concede á las empresas la exencion de los derechos marcados en el arancel de aduanas, y de los de puertos, faros, portazgos, pontazgos y barcajes, á las primeras materias, efectos elaborados, instrumentos, útiles, máquinas, carruages, maderas, coke, y todo lo que constituya el material fijo y móvil que haya que importarse del extranjero, y se aplique exclusivamente á la construccion y explotacion de los ferro-carriles. Toda exen-

cion lleva consigo un privilegio á favor de quien la goza, y como tal lo rechazamos en principio, porque estamos intimamente convencidos de que todo privilegio concedido á una industria redundará en perjuicio de otras que sean más ó menos similares, ó en el del público. Lo admitimos sin embargo en el caso actual de los caminos de hierro, en atención: 1.º á que no es fácil que se perjudique á nadie con la proteccion que se les dá, y que al contrario se proporciona un beneficio al país; y 2.º á que desgraciadamente es una verdad que las vias ferradas necesitan esta y aun mayor proteccion para que se desarrollen en una escala algo considerable.

Pero si admitimos la proteccion, deseamos que sea en una forma tal, que no lastime otros intereses, sobre todo si son nacionales, para que los instrumentos de su futura felicidad no empiecen por ser los de su ruina. En lo que vamos á decir veremos, que si bien el párrafo 5.º es de un gran beneficio para las empresas, mayor aun la podrían obtener de otro modo, con ventaja para la administracion, para el Tesoro público y para las industrias del país.

Nuestro pensamiento se reduce á que en vez de las exenciones concedidas en dicho párrafo, se diera su equivalencia á las empresas, por una vez á las de construccion y anualmente á las de explotacion, si como es de presumir han de seguir como hasta aqui estas últimas gozando tambien de dichas exenciones.

Bien fácil es, por los datos de los caminos de hierro construidos en otros países, y por los pocos que ya tenemos en España, conocer qué cantidad de efectos de todas clases se necesitan por término medio para la completa construccion de un kilómetro de esta especie de vias. Con este dato, y aplicando las tarifas de los derechos de aduanas, de puertos y de faros, y calculando además aproximadamente qué ventajas obtienen ahora las empresas con la exencion de derechos de portazgos, pontazgos y barcajes, hallar un total del beneficio que reciben las empresas constructoras á causa de las exenciones indicadas por cada kilómetro de camino de hierro que ejecutan. Haciendo este cálculo para el caso más favorable en los caminos de una sola via, y en el más desventajoso en los de dos, obtendríamos dos límites, mínimo y máximo, de lo que debería abonarse á las empresas, por una sola vez, por kilómetro de camino construido, en vez de gozar de las exenciones cuya supresion proponemos. Estos dos límites deberían desde luego establecerse en la ley general sobre ferro-carriles, y al discutirse despues la particular para cada uno, fijarse la cantidad que dentro de ellos se concedía á la respectiva empresa, y que no debería serle entregada sino á medida que las diferentes secciones de cada linea estuvieran completamente concluidas, recibidas definitivamente y puestas en explotacion. La designacion de dicha cantidad debería en nuestro juicio depender de que el camino se hubiera de construir con una ó con dos vias; del grado de utilidad general que tuviera el proyecto; de si la empresa gozaba ó no otras subvenciones especiales; y por fin de las demás circunstancias que hicieran más ó menos recomendable la construccion del camino, más ó menos lucrativa la especulacion.

Respecto las empresas de explotacion y á las de solo trasportes, no vemos tampoco dificultad en verificar un cálculo semejante, contando con los efectos de todas especies y combustible que necesitan para sostener la explotacion anual de cada kilóme-

tro en los dos casos más y menos favorables. Los dos límites así obtenidos de lo que el Estado debería abonar anualmente á las empresas en cambio de las exenciones espresadas por cada kilómetro de camino explotado, deberían figurar en la ley general; pero su designacion, dentro de ellos, para el camino, podría sin graves inconvenientes fiarse al gobierno, quien la haría anualmente, previos los informes y trámites que estableciera el reglamento, y atendiendo á ciertas bases fijas que en el mismo podrían establecerse.

Tal es en resumen nuestro pensamiento, sencillo, puesto que en apariencia está solo reducido á un cambio de forma en el modo de gozar las empresas de los beneficios que se les otorga por el párrafo 5.º del artículo 16 de la ley; pero del que como vamos á ver se derivan consecuencias trascendentales que vamos á esponer en el orden que nos ha parecido conveniente.

1.ª Lo es la de que al votarse una ley para un camino de hierro, el gobierno y las Cortes sabrían previa y fijamente á cuánto asciende el sacrificio que la nacion se impone á beneficio de las empresas constructoras, por las franquicias de aduanas, puertos, faros, portazgos, pontazgos y barcajes, cosa que no sucede ni puede suceder actualmente. A lo más, y aun eso lo dudamos, podrá saberlo el gobierno para cada camino despues de terminada su construccion; pero nosotros juzgamos muy preferible que se sepa antes y con exactitud, pues lo contrario es conceder una cosa sin conocer la importancia de la concesion, y esto no puede ser conveniente por ningun concepto.

Acaso se nos diga, que puesto que proponemos una indemnizacion fija en cambio de las exenciones del párrafo 5.º del art. 16, deberíamos proponer otra, fija tambien, y suprimir todas las demás franquicias y derechos que la ley otorga. Pero esto tiene una contestacion victoriosa con solo manifestar que el principio no admite esa estension; porque en efecto, ni es posible, ni sería ventajoso para nadie el reemplazar dichas otras exenciones y garantías por un tanto fijo. No es posible, porque no vemos cómo se podría reducir á dinero la garantía dada á los capitales extranjeros empleados en ferro-carriles contra las represalias en tiempo de guerra; la facultad de ocupar los terrenos de dominio público con los caminos y sus dependencias; el beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leñas y pastos; la facultad de abrir canteras, recojer piedras, construir hornos, depositar materiales y establecer talleres en los terrenos públicos; la facultad esclusiva de percibir los derechos de peaje y en su caso los de transporte, y la exencion de los derechos de hipotecas para las espropiaciones. Y no sería ventajoso, porque aun cuando las empresas recibieran una cantidad equivalente á estas franquicias, el Estado no hallaría compensacion suprimiéndolas, puesto que nada le cuesta el otorgar la mayor parte de ellas. Es, pues, visto que la cuota fija en cambio de las exenciones que se suprimirian, es solo aplicable y conveniente respecto á las del párrafo 5.º.

2.ª La segunda consecuencia que se deduce de nuestra proposicion, es la de que se simplificaría extraordinariamente el trabajo á los empleados que intervienen en el asunto, con las consiguientes ventajas para la administracion.

Es preciso haber sido inspector de uno ó varios caminos de hierro, ó por lo menos haber estado como nosotros inmediato á uno de estos funcionarios, para formarse idea del inmenso trabajo que propor-

cionan las franquicias establecidas en el párrafo 5.º, á todos los agentes del gobierno por cuya intervencion se llevan á cabo, sobre todo á los inspectores facultativos ó ingenieros; y como no todos se hallen acaso en posicion de apreciarlo, vamos á bosquejar ligeramente lo que hay mandado observar para el trámite de estos asuntos.

Para la exencion de pago en los portazgos, el concesionario ó su representante debe espedir una papeleta firmada por él, para cada carro que ha de pasar por portazgos con efectos de ferro-carril. El ingeniero inspector pone en estas papeletas el V.º B.º, y el ingeniero de la carretera, ó el que se halla mas próximo, el *cúmplase*. Cuando el inspector está ausente, puede prescindirse de su firma, espresándolo así el ingeniero que pone el *cúmplase*: y cuando este tampoco se halla presente, firma las papeletas el secretario del gobierno de provincia, espresando ambas circunstancias. Las papeletas han de especificar los efectos que se trasportan y la clase de carros en que se verifica; y estos no pueden llevar otra carga que los mencionados efectos, salvo una corta porcion de pienso para las caballerías. Las papeletas se estienden por duplicado: una de ellas la entrega la empresa al inspector, quien la remite inmediatamente á la direccion general de obras públicas, y la otra la lleva el conductor del carro hasta el término de su viaje, en donde la entrega al encargado de la empresa. Además se lleva en cada portazgo una nota del número y clase de carros *carregados* que pasan, con la que se forma á fin de mes una relacion que el ingeniero pasa al jefe del distrito y este á la direccion general. Nada se dice en todo esto de si los carros, cuando pasan *de vacio* al regreso de sus espediciones, han de gozar tambien de la franquicia, aunque parece natural que así sea: y nada tampoco se menciona del modo de inutilizar las papeletas que llevan los conductores, para evitar que vuelvan á servir, dando margen á fraudes. Mas sin embargo, esta tramitacion (en la que aun hemos suprimido algunos detalles) á la que se ha llegado solo despues de muchas tentativas y órdenes, es de suyo como se ve engorrosa; y siempre de un trabajo inmenso, desproporcionado al beneficio que la exencion ocasiona á las empresas.

Nada hay, que nosotros conozcamos, dispuesto para el modo de utilizar la exencion, relativamente á los portazgos y barcajes: mas creemos con fundamento que sería lo mismo que como hemos explicado se verifica para los portazgos.

Pasemos á la exencion de derechos de aduanas, por los efectos que se importan del extranjero, aunque dudamos si nos podremos hacer comprender, explicando en las menos palabras posibles su enredada tramitacion, y para en el caso en que así suceda, remitimos á nuestros lectores al núm. 95, año 2.º, tomo S.º del *Boletín oficial* del ministerio de Fomento, en donde hallarán el real decreto é instrucciones relativos al asunto.

Aprobado definitivamente un proyecto de camino de hierro, la empresa pasa al ingeniero inspector una *relacion general* detallada de todos los efectos que para su construccion hayan de importarse del extranjero, firmada por el ingeniero de la compañía y por el director gerente de esta. El ingeniero inspector remite esta *relacion general* á la direccion general de obras públicas, con su V.º B.º, ó con sus observaciones estendidas en papel aparte. La direccion la traslada al ministerio de Fomento, y éste al de Hacienda, en donde en vista de la instruccion que ya lleva el espediente se aprueba ó modifica la *relacion*

general presentada por la compañía, á la que como es consiguiente se pasa copia de lo aprobado para su gobierno. Una copia igual se supone que se debe pasar á la direccion general de aduanas y al ministerio de Fomento, para que este último la trascriba á la direccion general de obras públicas y esta al ingeniero inspector. La mencionada *relacion general* aprobada puede por lo demas modificarse á peticion de la empresa, siguiendo estos mismos trámites, si variaciones introducidas en el curso de la ejecucion ó nuevos inventos que se quieran utilizar lo aconsejan.

Ya en este estado, cuando la empresa quiere introducir efectos del extranjero, remite á la direccion general de aduanas una *nota detallada* de los que quiere importar, y del puerto ó punto por donde quiere efectuarlo. La direccion pasa esta *nota detallada* al ministerio de Hacienda, el que ve si contando con las introducciones que ya haya verificado la empresa, cabe aun en la *relacion general* aprobada; en cuyo caso dá las instrucciones oportunas á dicha direccion, y esta á la aduana respectiva, para que á medida que vayan llegando los buques se hagan los despachos sin cobrar los derechos de arancel.

Con estos preliminares, cuando la empresa recibe aviso de la salida de algun buque del extranjero, pasa una *nota* de lo que conduce al ingeniero inspector, espresando la nomenclatura, peso y valor de los efectos, procedencia de estos, nombre del buque y del capitán que lo monta, etc. El ingeniero pasa esta *nota* á la direccion general de obras públicas, despues de ver si los efectos son de los aprobados en la *relacion general*, y si en vista de las introducciones anteriores puede todavia la empresa importarlos sin traspasar dicha relacion. La direccion general de obras públicas traslada estas *notas* al ministerio de Fomento, por el que se pasa al de Hacienda un resumen de ellas cada seis meses, que vuelve á confrontarse con la *relacion general* y con las importaciones anteriores.

Llega un buque al puerto: la empresa lo participa al ingeniero inspector, y este procede á un prolijo examen de los efectos, sujetándolos á las pruebas convenientes para ver si hay algunos que no deban introducirse por no cumplir su objeto. Hecho el espurgo por el ingeniero, el administrador de la aduana hace el despacho en vista de las notas consulares y de las declaraciones que haga la empresa, comprobando previamente si los efectos que contienen son de los comprendidos en la *nota detallada* que la direccion general de aduanas le habia remitido, donde los dá de baja para que no puedan presentarse de nuevo. El despacho lo firma tambien el ingeniero inspector si se lo pide el administrador de la aduana; y este remite á la direccion general de su ramo una relacion de los referidos despachos, espresando en ella qué otros efectos ha introducido el buque, y que por no estar incluidos en la *nota* han satisfecho derechos. Cumplido todo lo cual quedan introducidos los efectos de la empresa sin derechos. Ya era hora.

En cuanto á los efectos declarados inservibles por el ingeniero inspector, pasa este mensualmente una relacion de ellos á la direccion general de obras públicas; esta la trascribe al ministerio de Fomento, y éste al de Hacienda: este último dá la orden á la direccion general de aduanas, y esta al administrador de la aduana respectiva, para que exija á la empresa reesporte dichos efectos inservibles en el término de tres meses, ó les exija en caso contrario los derechos de arancel. Si el ingeniero inspector

reside en el punto por donde se hace la introducción, las pruebas para reconocer el material se hacen por él á medida que van llegando los buques, y antes de hacer el despacho de la aduana: en el caso contrario, el ingeniero de la localidad asiste al despacho y visa este, si se lo exigen, comprobando siempre lo introducido con la *nota detallada* para que no entre mas de lo que ella expresa: en este último caso el ingeniero inspector hace las pruebas en los puntos en que se deposita el material, teniendo cuidado la empresa de que no se mezcle la carga de un buque con la de otro.

El lector, fatigado como nosotros, creerá que con lo ya dicho es excesivo el trabajo de los agentes de la administración, y sobre todo del inspector facultativo; pero aun le quedan á este otros deberes no menos enojosos ni mas *facultativos*. No queremos abusar especificándolos; únicamente diremos que debe llevar dos libros para la cuenta y razon de los efectos de cada camino: uno, de ellos es el copiador de las *relaciones generales* y de las modificaciones que estas puedan sufrir, y que sirve como de *data* para las empresas: en él aparecen los efectos numerados, clasificados, pesados por unidad y por total, y valorados del mismo modo en dos clases de monedas. El otro es el copiador de las *notas* parciales de los cargamentos de los buques que llegan con efectos, en el que han de aparecer los que trae cada buque, los que han sido deshechados en las pruebas y los que, en resumen, han sido introducidos, siendo estos últimos la partida de *cargo*, á rebajar de las *relaciones generales*.

Lo dicho se refiere solo á los caminos de hierro que se hayan principiado después del real decreto é instrucción arriba dichos (23 de setiembre de 1853). Hacemos gracia á nuestros lectores de lo relativo á los que en dicha fecha se hallaban ya en construcción ó en explotación, tanto porque no queremos se nos atribuya la intención de recargar el cuadro, como porque no haríamos sino referir nuevas complicaciones, y como nuestro ánimo no ha sido sino el de dar una idea de este intrincado laberinto, basta para esto con lo explicado.

Por ello y por los entorpecimientos á que una tramitación tan complicada dará lugar á cada paso, puede cualquiera formar juicio del trabajo tan improbo que se toman dos ministerios, dos direcciones generales, un administrador de aduanas, y sobre todo un inspector facultativo, para que las empresas de ferro-carriles gocen la franquicia de derechos de arancel de los efectos que importan del extranjero. El tiempo que con todo esto se pierde es incalculable; y si se atiende á que los ingenieros jefes de los distritos son por lo general los inspectores facultativos de los caminos de hierro, y á que en las provincias en las que mas desarrolladas están las obras que se costean con fondos públicos, es en las que mas lo están tambien las construcciones de ferro-carriles, no podrá menos de compadecerse á dichos inspectores por un cargo que tanto trabajo y tanta responsabilidad les proporciona, y que dudamos puedan desempeñar puntualmente.

Relativamente á la franquicia de derechos de puerto y de fero; no estamos seguros de si las empresas la utilizan ó no; pero en el caso afirmativo, es probable que existan tambien instrucciones respecto al modo de aplicarlo por las oficinas competentes.

Ahora bien, por nuestro método, todo este cúmulo de trámites y comprobaciones era completamente escusado; las empresas pagarían como todo el mundo por los efectos que importaran del extranjero los

derechos de aduanas, puertos, faros, y los correspondientes de los aranceles respectivos por los que pasaran por los portazgos, pontazgos y barcajes: todo el trabajo estaria reducido á medir exactamente, ó deducir del proyecto aprobado, la longitud de camino construido ó explotado, segun el caso, y aplicar el precio marcado por la ley para el primero, ó por el gobierno para el segundo, segun digimos al principio.

No creemos que nadie dude de que esta simplificación seria una gran ventaja para la administración, sobre todo en nuestro pais, donde tanto se complican los asuntos mas sencillos, muchas veces sin verdadera necesidad, y donde por lo tanto conviene tender siempre á la simplificación.

3.^a Sustituyendo las exenciones de que nos ocupamos por su equivalencia en una cantidad fija, las empresas de caminos de hierro reportarian tambien beneficios de cuantía, y son los siguientes. Se evitarián las dilaciones, trámites y disgustos á que ahora estan espuestas para llegar al goce de las mencionadas exenciones *en la forma* que está establecida; pues que habiendo de pagar entonces, como todos, por los efectos que importaran y por los que atravesarian por los portazgos, pontazgos y barcajes, quedarian libres del dedalo de formalidades que ahora han de cumplir para no pagar. Se verian exentas de la fiscalización á que ahora estan sujetas necesariamente por parte de los inspectores, y que tan molesta es para estos como para las empresas, pero que es imprescindible, puesto que los inspectores, al requerir á la dirección general de obras públicas las *relaciones generales y notas* que las empresas les presenten de los efectos que desean introducir, por fuerza han de cerciorarse con presencia de las existencias en los almacenes de si, es ó no necesaria la cantidad de dichos efectos para la construcción ó explotación del camino, y de la inversión que hayan tenido las introducciones anteriores. Por último, habiendo de pagar por los efectos que introduzcan, en muchos casos, en vez de importarlos del extranjero, los adquirirían del pais por resultarles mas económicos Pero no adelantemos lo que despues explicaremos con detalles.

En vista de todo, es seguro que no habrá una sola empresa de construcción ó de explotación de caminos de hierro, que no prefiera *el modo* que proponemos de gozar de las franquicias al que establece el proyecto de ley general sobre ferro-carriles; aun cuando en resumen les resultara algo menos beneficioso.

4.^a Otra de las ventajas que se obtendrian con la sustitución de las exenciones por la asignación fija, seria la de evitar todo fraude que á su sombra se pudiera cometer. No tenemos que acusar á ninguna empresa de haber intentado perjudicar al Erario con la introducción fraudulenta de efectos ó con su paso por los portazgos, bajo el supuesto de ser para un camino de hierro; mas la posibilidad del abuso existe, y así lo ha reconocido tácitamente el gobierno al establecer los complicados trámites que hemos detallado, cuyo principal objeto no es otro que el de intervenir mutuamente todas las operaciones para prevenir contrabando.

Pero ni aun con todo ello se consigue en nuestro juicio por completo. Pues en efecto, para el paso por los portazgos de los efectos de ferro-carriles, el ingeniero inspector y el de la carretera, no pueden hacer otra cosa sino firmar las papeletas que la empresa les presenta; pero ni uno ni otro es posible que presencien la carga en los carros de los efectos que

se trasportan, para cerciorarse que son de los del camino de hierro, ni los administradores de los portazgos están siempre en el caso de reconocerlos; porque unos van encerrados en cajones, y otros, como los materiales para obras de fábrica y maderas, tienen tambien otras muchas aplicaciones. Ciertamente que si las papelétas las repartieran á los carreteros los directores de las empresas, personas como se supone de carácter y de responsabilidad, no habria temor de abusos; pero fiada esta operación por necesidad á manos muy subalternas, cabe dudar de su integridad y buena fé.

Respecto á la importacion por las aduanas, lo único que se consigue con todo lo que para verificala hemos explicado, es el que los efectos que se introduzcan sean de los aprobados por el gobierno en las *relaciones generales*. Pero estas dependen á su vez del informe con que el inspector las remite á la superioridad, y en nuestra opinion, no siempre los inspectores pueden cerciorarse de la necesidad con que las empresas solicitan la introduccion de efectos tan variados como los que presentan, ni mucho menos de la inversion que se les dá despues de introducidos. Esto último se verifica principalmente respecto á los combustibles, y tambien á las primeras materias y demas efectos, de cuyo empleo no queda huella ó son muy dificiles las comprobaciones, y que pueden por lo tanto haber sido consumidos en el camino, ó recibido otro destino diferente y fraudulento.

Ademas, las empresas introducen para la construccion de los caminos una gran porcion de herramientas, útiles y máquinas que habiéndose importado libres de derechos, enagenan despues á quien mejor se las paga, haciendo lo mismo con los derechos del material fijo y movable cuando los caminos están en explotacion; y esta práctica, aunque no puede considerarse como un verdadero fraude, puede dar origen á ello, y es siempre perjudicial al Tesoro público.

Es pues una verdad, que si hasta el presente, que nosotros sepamos, ninguna empresa ha cometido abusos á la sombra de las franquicias, la posibilidad de cometerlos existe, y que será ventajoso todo medio que los corte de raíz. Asi sucede con el que proponemos, porque suprimidas dichas franquicias, ningun fraude seria ni remotamente posible.

Siendo ya demasiado estenso este artículo, nos reservamos para otro el esponer la última y principal ventaja que en nuestro juicio se obtendria con la adopcion del pensamiento, cuya aceptacion nos atrevemos á esperar del gobierno; de la comision que ha de informar acerca del proyecto de ley general sobre ferro-carriles, y de los diputados de la asamblea constituyente.

Barcelona 7 de enero de 1855.

J. ALVAREZ.

PEAJES.

(Conclusion.)

Si se examinan los diversos peajes establecidos por el Estado en los puentes, en los canales, en los caminos de hierro, se reconoce que casi siempre se ha querido proteger de una manera especial ciertas industrias y ciertas materias. Se verá casi siempre que los abonos, la hulla, la fundicion, etc., son privilegiados; el azúcar, el café, los licores espirituosos, los tejidos, las mercancías ligeras y de mu-

cho valor, están al contrario sumamente recargadas. Se han convertido los peajes en impuestos progresivos y suntuarios y se han tomado como base para su establecimiento las distancias recorridas. No creemos que tales sean los verdaderos principios que deben regir en esta materia. El que explota un monopolio puede fijar arbitrariamente el precio de los servicios que presta, pero no su número; puede marcar por el peaje de la tonelada de azúcar ó de café el precio de 100 francos; pero no puede hacer que se sometan á ese precio cien mil toneladas. En un canal, por ejemplo, podrá suceder muy bien que las mercancías de mucho valor no consientan en someterse á la lentitud de esta clase de vias, sino por el atractivo de un peaje muy reducido; será preciso quizá hacer este peaje inferior al de los abonos, cal, etc. Este último podria ser aun mucho mas elevado, porque, si la masa de los transportes debe precisamente consistir en estas materias, si ellas son el recurso casi único de los rendimientos del peaje, la construccion de la via no será posible sino en tanto que el empresario pueda, para estos objetos, elevar su tarifa hasta el limite conveniente.

Todo peaje que da por resultado el alejamiento de una via de comunicacion de los viajeros ó mercancías que podrian aprovecharse de él, sin que su transporte fuera oneroso al empresario, es un peaje mal establecido. Pues bien, esos viajeros y esas mercancías son mucho mas numerosos de lo que generalmente se cree. En efecto, si observamos lo que sucede en los canales, en los caminos de hierro, veremos que si se pudiera disponer del número de viajeros y de la cantidad de mercancías, se podria trasportar doble ó triple de lo que se transporta, sin aumentar sensiblemente los gastos. Los wagones no llevan por término medio ocupados mas de la mitad de los asientos, y las locomotoras no arrastran tantos carruajes como permite su potencia. En la mayor parte de los caminos se podria decuplicar el número de convoyes sin que resultase el menor aumento en la mayor parte de los gastos de explotacion. Resulta de aqui, que es imposible saber lo que cuesta realmente el transporte de un viajero ó de una tonelada de mercancías á una distancia dada. Es propiedad de toda produccion el descomponerse en gastos generales fijos y gastos proporcionales; ahora bien, en algunas los gastos fijos constituyen casi todo el coste, y entonces se pueden hacer cubrir con tal ó cual producto y dispensar de esta carga á los demas. Asi es como se encuentran en el comercio objetos que se venden por mucho menos del coste de produccion, cuando se calcula su precio, incluyendo los gastos generales; esto consiste en que los satisfacen otros objetos á cuya fabricacion contribuyen tambien. Hay libros cuyo precio seguramente no representa lo que ha costado la impresion, aun no teniendo en cuenta sino el salario del cajista; esto sucede porque el impresor, que tiene ajustados por año á sus obreros, los ocupa en los momentos en que no hay trabajo en imprimir libros de venta segura. Con tal de que el papel emnegrecido por sus cajistas se venda á mas precio que el blanco, realiza un beneficio. Es verdad que no ha sacado mas que un franco de un día de trabajo, por el que paga 3 ó 4; pero este franco constituye para él un beneficio real, ó disminuye por lo menos su pérdida; pérdida que evidentemente se compensa mas tarde por otros beneficios reales. Apenas existe industria en que no se presente este fenómeno, pero en ninguna de un modo mas notable que en los ferro-carriles; por eso en su explotacion hay parti-

