

DE LA

GARANTIA DE INTERES POR EL ESTADO

A LOS

FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

Las compañías concesionarias de nuestros ferro-carriles han elevado una exposicion á S. M. en demanda de garantia de interés, moviéndoles á ello, segun afirman, el lamentable abatimiento que hoy agobia, y la próxima ruina que amenaza á la mas importante y poderosa de las industrias modernas.

Principio poco feliz tuvo esta vital cuestion de ferro-carriles; por malos caminos ha marchado desde entonces, y á término funesto para el país llegaria, si, olvidando lo que hoy reclaman á una la justicia y la pública conveniencia, se accediese á semejante pretension. Seguros estamos de que el Gobierno con su recto y severo juicio, las Cortes con su patriotismo, y la opinion pública con su poderoso influjo, sabrán oponerse á ello; más cumple á nuestro deber dar desde hoy la voz de alerta, y consignar en este artículo una terminante y enérgica protesta contra planes y combinaciones que, sin salvar á las compañías de la difícil situacion en que se hallan, serian origen de grandes males, precedente funesto para el porvenir, y causa de ruina para la Hacienda pública, que más está para ser ayudada, que para dar ayuda y proteccion.

Que nuestras empresas de ferro-carriles atraviesan una larga y trabajosa crisis, y que su situacion es en extremo apurada y comprometida, harto lo sabemos, y profundamente lo sentimos; pero es preciso ante todo averiguar las causas, y sobre este punto ni una palabra se dice en la *Exposicion y Proyecto* á que nos referimos.

El hecho es positivo, y no pretendemos ne-

garlo; los productos de la explotacion no alcanzan á cubrir los intereses de la gran masa de acciones y obligaciones que representan el capital empleado hasta hoy en la construccion de la primera red; el papel baja de valor rápidamente; el crédito se alarma; la desconfianza cunde, y la crisis llega á punto tan grave que es inminente una catástrofe industrial.

Pero ¿en qué consiste que los productos de la explotacion no cubren los intereses del capital empleado?

Problema es este de la mayor trascendencia, porque en él se halla la raiz del mal; y en descubrirla y estirparla para el porvenir, sufriendo entretanto la crisis presente como castigo de pasados errores, está el verdadero remedio; no en acudir, como hoy se hace, al Estado, es decir, al país, ó mas claro, al contribuyente, que es siempre consuelo de afligidos, amparo de menesterosos y refugio de pecadores, sin que él tenga nunca quien le consuele, ni le ampare, ni le absuelva de sus culpas.

Y en efecto, de poco serviria que el Estado, haciendo un gran sacrificio, — si pudiera, que por desgracia no puede, — accediese á las exigencias de las compañías, y garantizase el interés de los cinco ó seis mil millones de reales empleados en la ejecucion de nuestras vías férreas. Ciertamente es que por el pronto, y solo por el hecho de garantir el Estado un minimum de interés, el papel subiria de valor, y los grandes tenedores de este podrian realizar cuantiosas sumas, que hoy se hallan en grave peligro; pero ¿qué importa que el nombre de las víctimas cambie? si la verdadera causa del mal subsiste, sus efectos se reproducirán mas tarde, tendremos nuevas crisis y nuevas exposiciones, y nuevos proyectos, tan ventajosos por de contado como los de hoy, y otra vez nos hablarán con acento lúgubre del *pasado entusiasmo y del desaliento presente; de aplazamientos del desengaño y de esperanzas desvanecidas; de ruinas inminentes y de catástrofes sociales.*

Hay, es verdad, esperanzas que se desvanecen, y en este número se cuentan las que hayan

podido fundarse en los cálculos que acompañan á la *Exposición y Proyecto*; y no es mucho que tales esperanzas traigan tales desengaños.

Sin embargo de lo dicho, no pretendemos investigar hoy la causa oculta y profunda del mal: estudio es este que nos llevaria muy lejos, y fuerza es que lo aplacemos para más adelante, contentándonos por ahora con ligeras indicaciones: si las circunstancias y los acontecimientos lo exigieren, entraremos de frente y sin reparo en él; entretanto atengámonos á la cuestion de actualidad.

Comenzó, hemos dicho, de una manera hartó desgraciada esta cuestion magna de los ferrocarriles, porque desde el punto en que se entró en las vías legales, lo primero que se hizo fué establecer el principio fatal y ruinoso de las subvenciones. Bajo pretexto de que los capitales empleados en la construccion de vías férreas no podrian ganar el interés corriente, se acordó, por ley de 3 de Junio de 1855, auxiliar á las empresas concesionarias en alguna de las formas que al efecto se establecieron en dicha ley: principio absurdo ante la ciencia económica, y del que al fin habian de tocarse las consecuencias. Porque es lo cierto que, respetando, como debemos respetar, las intenciones altamente patrióticas de los autores de la ley citada, ella es en gran parte el origen y la causa de casi todos los males que hoy deploramos, y que há tiempo conoce y condena la opinion pública.

Pero hechos son estos ya consumados y que no es posible evitar: si al ménos nos sirven de leccion para el porvenir, aunque pagada á precio muy caro, no todo será perdido.

De entonces acá la construccion de una línea férrea ha sido, no pocas veces, mas bien que una empresa que se acomete con ánimo de llevar á su término y poner en explotacion, un negocio que se prepara, y se lanza, y pasa de mano en mano, dejando tras sí ancho reguero de oro, hasta llegar á su natural fin, flaco, pobre y *empapelado*.

¿Y cómo han de dar interés proporcionado al capital empresas que así se acometen y que por estas tortuosas vías se llevan?

¿Y cómo, con el proyecto que las compañías proponen, se han de borrar tal pasado y estos y otros desaciertos?

Nada más halagüeño que los cálculos que los representantes de las compañías presentan;

pero tampoco nada más radicalmente falso y artificioso.

Empeñarse en que donde hay pérdidas reales y efectivas resulten ganancias y beneficios para todos: para las compañías, para el Gobierno y para el país; empeñarse, repetimos, en que donde la ley de la *responsabilidad* se muestra terrible y justiciera, tal vez como castigo providencial de ciertas culpas, solo haya dichas y bienandanzas; empeñarse, por último, en que unos cuantos números puestos en columna cerrada, y torturados convenientemente, han de decir lo que más plazca al calculador, es empeño singular, y tenacidad inconcebible; y sin embargo puede y *persuade tanto un deseo*, que al fin los cálculos numéricos dan prosperidades, y ganancias y millones de escudos que es cosa admirable y peregrina por demás.

El Estado asegura á las compañías el 6 por 100 de interés y el 1 por 100 de amortizacion. para lo cual desembolsa, segun los cálculos de los peticionarios,—que ya veremos despues lo que hay sobre este particular,—406 millones de reales; las empresas, que hoy solo obtienen el 2 por 100 de sus capitales, llegan al 8,2 por 100; y por último, despues de cubiertos todos los anticipos, entran triunfalmente en las cajas del Tesoro 17 millones de reales como ganancia liquida.

¿Cómo se explican tales maravillas?

Con una sola palabra: todo esto sucederá dentro de 22 años.

Aunque bien mirado es inútil que nos detengamos en echar por tierra este castillejo de naipes, no podemos resistir al deseo de presentar sobre tales cálculos algunas observaciones.

Tomando como base el producto bruto de nuestras vías férreas en el año 1864, que ha sido de 298,906,110 reales, y admitiendo para cada uno de los años de 1865 y 1866 un aumento de 50 millones, resultará para este último un producto bruto de 400 millones de reales.

A partir de esta cifra, crece el producto bruto supuesto, segun la rápida progresion que indica la segunda columna de la tabla siguiente, al paso que el capital invertido aumenta sí, pero con mucha mas lentitud.

AÑOS.	PRODUCTOS BRUTOS.	CAPITALES INVERTIDOS.
	Millones de reales.	Millones de reales.
I	400	5500
II	460	5800
III	520	6100
IV	590	6400
V	660	6700
VI	740	7000
VII	820	7300
VIII	910	7600
IX	1000	7900
X	1100	8200
XI	1200	8500
XII	1300	8500
XIII	1340	8500
XIV	1370	8500
XV	1390	8500
XVI	1400	8500
XVII	1400	8500
XVIII	1400	8500
XIX	1400	8500
XX	1400	8500
XXI	1400	8500
XXII	1400	8500

De la tabla anterior resulta que los productos brutos, y por lo tanto los productos líquidos,—que se valúan en el 50 por 100 de aquellos,—han crecido de 400 á 1,400 millones de reales los primeros, y de 200 á 700 millones los segundos; al paso que el capital social ha crecido tan solo de 5,500 á 8,500 millones de reales.

Ó más claro: los productos aumentan en la relacion de 10 á 35, y los capitales en la de 11 á 17: se hace *tres veces y media* mayor el primero, y aumenta en una *mitad* el segundo.

Las consecuencias naturales de esta hipótesis arbitraria son: 1.^a, que el tanto por ciento del interés crece, desde el límite inferior á que hoy está reducido, hasta el 8,2 por 100 al cual llega, y en el cual se sostiene en los últimos siete años; 2.^a, que de este modo va quedando anualmente, á partir del duodécimo año, y despues de cubrir el mínimo del 6 por 100, un exceso que, acumulado en los diez últimos años, resarce al Estado de sus anticipos, y aun le deja aquellos preciosísimos 17 millones de beneficio.

Tablas de este género pueden formarse muchas, á cual más ingeniosa; pero mientras las bases de que se parta sean como las del caso presente, los resultados que se obtengan ni tendrán fuerza alguna, ni habrá quien los tome en serio, ni serán otra cosa que esperanzas halagüeñas de esas que al fin conducen, como

dicen con gran verdad los autores de la *Exposición y Proyecto*, á crueles desengaños.

Los datos que se presentan en apoyo de esta *ley de crecimiento de productos brutos*, lejos de justificar las hipótesis de los pedidores, ó peticionarios como ahora se dice, han de servirnos como punto de partida para rebatirlas.

Al final de la página 13 y al principio de la 14 se consignan algunas cifras tomadas de publicaciones oficiales del vecino imperio, relativas á dicha ley de crecimiento de los productos brutos en los ferro-carriles, desde 1852 á 1861; y por analogía se deducen los que podemos esperar para nuestras vías férreas. Pero hay en este párrafo á que nos referimos tal lujo de duplicaciones, triplicaciones, cuadruplicaciones y sextuplicaciones, que al pronto queda el lector deslumbrado ante multiplicidad tan prodigiosa, y á ser el asunto ménos profano y más divino, habria motivo para sospechar que iba á repetirse en esto de los ferro-carriles el milagro de los panes y los peces.

Mas como tanta multiplicacion de productos nace en gran parte de una mayor longitud explotada, resulta en último análisis que dichas duplicaciones y triplicaciones nada prueban, si no se unen y se comparan estos dos elementos, *producto total y longitud de la red*, deduciendo de aquí el verdadero dato de la cuestion, á saber, el *producto bruto por kilómetro*, del cual á su vez se deducen el producto líquido y el interés del capital.

Este producto bruto en el ya citado decenio, y mientras la longitud de la red francesa crece de 2042^K á 7549^K, solo aumenta desde 29225 francos á 48040 frs., y no llega por lo tanto NI AÚN Á DUPLICARSE, á pesar de haberse CUADRUPlicado casi la longitud en explotacion.

Véase ahora si los autores de la *Exposición y Proyecto* han pecado de tímidos al decir en la página 14: «No los *duplicamos* (los productos) hasta el sétimo año; al final de los once años apenas si se llega á *triplicarlos*, y ni á los veintidos, ni á los veinticinco calculamos que se *cuadruplicuen*.»

Es cierto que se refieren al producto bruto total, pero aún así hay un error marcado que hemos de señalar.

Prescindamos de la diferencia inmensa que existe, por desgracia, entre Francia y España, en poblacion, riqueza, comercio, situacion geográfica, y en una palabra, en vida y movimiento social. Prescindamos aún de la eleccion especialísima de las siete grandes redes francesas, y de otras muchas observaciones

que á este propósito nos ocurren, y demos de *barato*, aunque nos costaría *muy caro*, que los datos aducidos sean plenamente aplicables á nuestro caso y á nuestros ferro-carriles.

Puesto que se trata de números y de cálculos, no estaría de más que los autores del proyecto hubieran hecho aplicación exacta de los datos de que parten. Ensayemos nosotros el hacerlo.

Cuando en las siete redes francesas ya citadas, la longitud crece en la relación de 2042 á 7549, los productos brutos aumentan en la de 59 á 362 próximamente: ahora bien, según del proyecto se desprende, el capital, y por lo tanto la longitud de nuestros ferro-carriles, crecen en la relación de 5500 á 8500; luego fácil es ver por unas cuantas proporciones que los autores del plan *solo han podido legítimamente, y con arreglo á sus propios datos, aumentar el producto bruto total en la relación de 1 á 2,6, y no como lo han hecho en la de 20 á 70, ó sea de 1 á 3,5.*

Conste, pues, que extraviada su fantasía con el halagüeño espejismo del porvenir, ni aún han podido aplicar con tranquilidad y exactitud la clásica regla de tres.

Todas aquellas multiplicaciones; toda la magnífica red de 10000 ó 12000 kilómetros; todos esos grandes panoramas, son pura y simplemente ensueños de imaginaciones delirantes ó encariñadas con un pensamiento y dominadas por él.

Hemos dicho que las bases que se fijan en la tabla anterior son hipotéticas, y á fe que hemos dicho mal; son mas que hipotéticas; son completamente inadmisibles, y de todo punto absurdas, como nos será fácil probar.

Un capital de 8500 millones supone, á juzgar por lo que han costado las líneas ya construidas, una red cuando más de 7500 kilómetros, con lo cual el producto bruto por kilómetro será próximamente de

$$\frac{1400.000.000}{7500} = 187.000 \text{ reales.}$$

Pues bien, del estado núm. 1, presentado por los autores de la *Exposición y Proyecto*, se deduce, que en el año 1855, año del máximo rendimiento de los ferro-carriles franceses de Orleans, Leon, Mediterráneo, Este, Oeste y Mediodía, en todo el decenio de 52 á 61, el producto kilométrico solo llega á 48100 francos, ó sean 183000 rs. próximamente.

Y dígasenos ahora si no es soñar con imposibles, y empeñarse en que el país sueñe también, esto de suponer que los ferro-carriles españoles han de dar dentro de 12 ó 13 años

un producto bruto por kilómetro superior al máximo, y superior aun en una quinta parte al término medio de las principales redes de Francia: ¡de Francia, la gran nación de 36 millones de habitantes, con su riquísima industria, su poderosa vida comercial y sus infinitas relaciones!

¿Y qué confianza pueden inspirar cálculos y combinaciones fundadas en tales hipótesis?

Pero no es esto solo: el producto medio por kilómetro en la red inglesa, cuando esta alcanzó un desarrollo de 7000 kilómetros, no llegó á 150000 rs., es decir, *una quinta parte menos* del que se supone en el proyecto que vamos rebatiendo. ¡Cabe mayor exageración y punto de partida más manifestamente absurdo!

Exagerar, contra toda probabilidad, y contra todos los datos estadísticos que existen sobre esta materia, el rendimiento de las vías férreas en los dos próximos decenios; y llevar esta exageración hasta donde sea preciso para que los productos calculados de este modo cubran los anticipos del Estado; á esto queda reducido el gran mecanismo de los cálculos que estamos discutiendo.

Excusamos comentarios y omitimos otras muchas reflexiones que nos ocurren, porque insistir más sobre cosas tan claras y patentes es casi disminuir su fuerza y oscurecer su claridad: consignemos, pues, los tres resultados obtenidos, y terminemos este punto.

Producto kilométrico que se supone para nuestros ferro-carriles.	Producto medio kilométrico de las líneas francesas de Orleans, etc., desde 1852 á 1861.	Producto medio kilométrico de la red inglesa desde 1842 á 1864.
Reales.	Reales.	Reales.
187000	153000	150000

Por mucha que sea la exageración que acabamos de señalar, aún sería insuficiente para llegar á los resultados que en el proyecto se consignan, si no se hubiera echado mano de otros dos nuevos recursos que vamos á indicar, aunque de paso, porque todo ello es cosa ruin, comparado con el *error capital* que hemos procurado poner de manifiesto.

En primer lugar, los peditores, ó peticionarios, al *calcular* los *anticipos* del Estado, no cuentan con la supresión del impuesto del 10 por 100 sobre viajeros, á pesar de contar con

ella para disminuir estos anticipos. En el cálculo relativo á cada uno de los 22 años, período que abarca esta operacion, y despues de escribir en una línea:

	Reales.
Intereses de las obligaciones ó treses emitidos por el Estado para cubrir el 6 por 100 de interés y 1 por 100 de amortizacion.	36,960,000;
Aparece á continuacion otra que dice:	
Aplicando á esta obligacion el 10 por 100 del producto de viajeros que en el año 1868 (por ejemplo) se calcula en.	19,000,000
Tendrá que añadir el Estado. . .	17,960,000

Pero sin necesidad de hacer grandes esfuerzos de imaginacion, se comprende que si, por una parte el Estado *tiene que añadir*,—en el año 1868, por ejemplo,—17,960,000 rs.; y por otra *deja de percibir* 19,000,000 rs., el anticipo total no es como se supone de 17,960,000 rs., sino de 36,960,000, suma de las dos partidas anteriores.

Teniendo en cuenta este pequeño olvido, resulta que el Estado pierde, ó anticipa, ó deja de percibir,—abandonamos la eleccion de la frase á los autores del proyecto,—al cabo de los 22 años, unos 514 millones de reales.

Y no es esto todo: la cantidad de 406 millones de reales que aparece en el resumen de la página 41 como desembolso en metálico del Estado, se ha obtenido sumando sencillamente las varias partidas anuales, segun indica la siguiente tabla:

Cantidad que tendrá que añadir el Estado por primera vez en el

año 1867	3,220,000
id. 1868	17,960,000
id. 1869	27,670,000
id. 1870	36,400,000
id. 1871	43,800,000
id. 1872	49,970,000
id. 1873	54,560,000
id. 1874	57,570,000
id. 1875	58,650,000
id. 1876	53,250,000
id. 1877	2,950,000

TOTAL. 406,000,000

Ahora bien; cosa es sabida,—y no seremos

nosotros los que pretendamos dar una leccion, aunque si nos atreveremos á reparar un olvido, —que 49,970,000 rs., por ejemplo, entregados por el Gobierno á las compañías en el año 1872, no son ya 49,970,000 rs. en el año 1887; porque quiso una ley económica, que todavia no se ha hallado modo de variar, que corriendo al través del tiempo crezcan los capitales en la rápida progresion del interés compuesto. De aquí resulta que dichos 49,970,000 rs. desembolsados en el año 1872 se convierten para el año 1887 en 49,970,000 (1,06)¹⁵ = 119,928,000 próximamente: y como otro tanto puede decirse de todas las cifras de la tabla anterior, resulta en último análisis que, aún aceptando *todas las hipótesis* de los pedidores ó peticionarios, *absolutamente todas*, pero cuidando de corregir esta ligereza, en vez de aquellos famosos 17 millones de *ganancia líquida* para el Estado, nos encontramos con una *pérdida sólida* de 394 millones (1).

Si á esto se agrega la parte correspondiente al importe del 10 por 100, que fijaremos en su término medio de 20,000,000 rs. al año, y que calcularemos por la ley del interés compuesto, resulta una pérdida final para el país de 1214 millones, en vez de los famosos y nunca bien ponderados 17 millones de beneficio.

Pero aún hay más errores, y aunque el terreno es fecundo, parece imposible que haya tantos y de tanto bulto.

Admitiendo como buenas todas las hipótesis de los autores del proyecto, la cifra anterior representaria la pérdida del Estado, si al ménos la parte material de los cálculos estuviera bien estudiada y con el interés y amortizacion que se suponen, quedarán retirados de la circulacion al cabo de los 22 años de plazo todos los treses emitidos; pero esto por desgracia ó por fortuna no sucede: hay ERRORES MATERIALES, ERRORES INCONCEBIBLES en el proyecto; errores que ya sospechamos al ver que cada anualidad solo asciende á un 7 por 100 del capital, cuando con este tipo se necesitarian para amortizar los treses emitidos en el primer año,—y estos son los que se hallan relativamente en circunstancias más favorables, — no ya 22 años como se supone, sino muchos mas.

Rehaciendo todos los cálculos para reparar esta leve distraccion, resulta finalmente una pérdida total,—y en esta es claro que se hallan

(1) Es inútil advertir que calculamos tambien á interés compuesto los reintegros al Estado.

comprendidas todas las anteriores,—de 1000 ó 2000 millones segun que se tenga en cuenta el impuesto del 10 por 100, ó que se prescindia de él,—impuesto que, dicho sea de paso, y para que vean las empresas cómo les damos la razon cuando la tienen, fué creado arbitrariamente, y es á todas luces injusto.

Pero ¿qué importa este resultado? Con aumentar algo más el producto bruto; convertir los 22 años en 33, ó en 44, ó en lo que fuere necesario; dejar invariable el capital; y marchar con buen ánimo por tal camino, todo se conseguirá al fin, que mayores imposibles se vencen.

En resumen, los cálculos del proyecto son absolutamente falsos, y lo que en la exposicion se pide al Estado es un sacrificio, y un sacrificio enorme, cuya extension no es fácil medir, y cuya consecuencia seria una catástrofe inmensamente mayor que la que hoy se teme, por grande que pueda ser; porque al fin la ruina ó la liquidacion de algunas compañías, ó de algunos grandes tenedores de papel, aunque muy de sentir y de fatales consecuencias para el crédito público, es relativamente ménos grave que la bancarota de la Hacienda. A una compañía que liquida, sucede otra que, adquiriendo la via férrea á bajo precio, quizá al que siempre debió tener, puede explotarla con ventaja; á toda una nacion que quiebra y se arruina, sucede el caos y la lucha social.

Mas *generalicemos* la cuestion: si se sienta el principio de que el Estado debe acudir en auxilio de toda empresa útil, asegurando el interés de los capitales; y esto, circunstancia agravante, despues de haberla subvencionado, ¿dónde, cuándo, y por qué nos detendremos? Mañana, con igual derecho, ó con mejor derecho, si el Estado nada les ha concedido hasta entonces, vendrán pidiendo subvenciones y garantías de interés las empresas de canales de riego, ó de navegacion, ó de desecamiento, ó las grandes compañías mineras, ó mil otras que acudirán presurosas á tomar vez, y será preciso ir lógica y fatalmente al más bárbaro comunismo, ó detenerse en el más escandaloso privilegio. Y seria de ver cómo acudian todos los españoles al Estado, diciendo los unos: «Somos inteligentes, activos, honrados; hemos hecho cuanto hemos podido, pero la desgracia nos persigue, y nuestra industria muere:» los otros: «Nuestra voluntad es grande, pero nuestra inteligencia pequeña, y por torpes nos arruinamos:» y quién sabe si alguno diria: «Mi conciencia no está muy limpia: es cierto que

he engañado á los accionistas; pero al fin me arrepiento, y el hecho es que ellos y yo nos arruinamos:» «Conque tú, Estado, dirian todos á coro, paga nuestra desgracia, nuestra torpeza, ó nuestra inmoralidad.»

Pero descendamos del *principio general al caso concreto* que nos ocupa: aún admitiendo, solo hipotéticamente, que el Estado pueda y deba, en casos determinados, asegurar á ciertas empresas un minimum de interés, ¿puede y debe hacerlo en el caso presente?

Nosotros suponemos, como debemos suponer, que la gestion de todas las compañías haya sido tan inteligente y tan honrada como pueda desearse; pero nótese que el Estado, *ente moral que nunca infliere ofensa*, nada puede ni debe suponer: cree lo que ve y lo que toca materialmente, aquello sobre lo cual tiene pruebas oficiales patentes y valederas, y respecto á todo lo demás debe encerrarse en una prudente y severa duda.

Y bien, preguntamos ahora: ¿qué intervencion ha tenido el Estado en las gestiones administrativas y económicas de las empresas? ¿qué vigilancia verdadera y eficaz ha ejercido sobre sus actos? ¿qué pruebas tiene,—y citaremos un ejemplo entre otros,—de que los contratos celebrados entre las empresas concesionarias y las constructoras han sido siempre justos y equitativos, y de que por lo tanto el capital desembolsado por los accionistas ha sido el necesario, y nada más que el puramente necesario, para la construccion de las líneas?

Pues qué, ¿si un camino de hierro, cuyo valor intrínseco es de 100 millones de reales, ha exigido un capital social de 300 millones, es acaso maravilla que la explotacion no cubra el interés remunerativo? ¿Y seria, en esta hipótesis, justo ni conveniente hacer al Estado responsable de semejantes desaciertos?

Cuando el Estado asegura el interés á una empresa, no solo interviene en la explotacion, sino en la construccion tambien, y no se limita, como hasta aquí lo ha hecho, á cuidar de que se cumplan las condiciones facultativas. Para evitar esta vigilancia, difícil y aún perjudicial, se optó por la subvencion directa, y en verdad que seria desgracia para nuestro pobre país tener que sufrir todo lo malo de uno y otro sistema, sin aprovechar ninguna de sus ventajas.

Ayer subvencion directa, y libertad á las empresas en la gestion económica.

Y hoy se quiere que el Estado reciba como bueno todo lo hecho; que acepte como el ver-

dadero capital la suma total de acciones y obligaciones; y que, dando por bien empleado este capital, le garantice el 7 por 100.

En verdad que es ya mucho pedir, y si de personas menos respetables que las que firman la exposicion se tratara, casi habia de parecerse que no pecaban las compañías en esta ocasion de tímidas y pudorosas.

Y estas dudas, aunque bajo ningun concepto queremos que sean ofensivas, tampoco son, algunas de ellas por lo ménos, de todo punto infundadas. Hay datos que han llamado siempre nuestra atencion, y que conviene recordar.

El Gobierno ha entregado á las empresas concesionarias, hasta 1.º de Enero de 1865, una suma total de subvenciones cuyo valor se eleva á 980 millones de reales próximamente: por otra parte, la cantidad líquida que ha ingresado en caja, procedente de las acciones de las compañías y de negociacion de obligaciones, asciende á 5062 millones, de suerte que el coste total de la red construida hasta la fecha indicada es de 6045 millones de reales.

Con este capital se ha construido próximamente un desarrollo de 5000 kilómetros, y por lo tanto,—teniendo en cuenta la subvencion indirecta por exencion de derechos de Aduanas,—resulta para coste por kilómetro algo más de 1,300,000 rs.

Este coste es muy superior al de los ferrocarriles americanos, alemanes y belgas; aún es superior, por regla general, al de los ferrocarriles franceses, y solo es comparable, en absoluto, al de las vías férreas de Inglaterra.

Y bien: ¿por qué el coste kilométrico de nuestros caminos de hierro es superior al de casi todos los de Europa y América?

¿Acaso es España el único país de terreno difícil y montañoso?

¿No hay por ventura entre nuestros ferrocarriles algunos fáciles por demás en casi todo su trayecto?

¿Consistirá acaso en que la mayor parte de nuestras vías férreas se entregan á la explotacion sin estar terminadas; en que el material móvil suele ser incompleto; en que muchas de

las obras solo sirven para ir pasando; y las estaciones son provisionales, y la parte monumental escasa y pobre?

Y adviértase que no tenemos en cuenta ni el lujo que en algunos ferro-carriles de Francia é Inglaterra se ha desplegado, ni la época en que se construyeron, ni tampoco que casi todos son de doble via, circunstancias que, apreciadas convenientemente aún darian lugar á mayores y más chocantes diferencias.

Esto prueba que existe algun vicio profundo, alguna causa poderosa que importa extirpar; y no es conveniente ni justo que el Estado tienda sobre todo, bueno ó malo, su manto misericordioso.

La situacion angustiosa de nuestras empresas de ferro-carriles nos aflige profundamente, y bien quisiéramos hallar un medio de salvacion; pero los desaciertos no se borran, se expian, y la expiacion por desgracia no hay manera de eludirla. Si en este artículo hemos combatido con energia y con rudeza el proyecto presentado, no ha sido ciertamente en odio á la industria de las vías férreas, verdadero y fecundo elemento de vida y de riqueza: ha sido porque en las grandes crisis la verdad, la verdad clara y terminante, brutal si fuere necesario, es el único remedio y el mejor consejo.

El Estado nada *puede* hacer hoy por ellas,—en el sentido que piden las compañías,—pero aunque pudiera, nada *deberia* hacer.

Abandonen el mal camino que siguen: no acudan al Gobierno pidiendo, bajo formas más ó ménos encubiertas, un socorro, que el fondo de calamidades públicas no alcanza para tanto; pidan lo que pueden pedir sin sonrojo: *libertad* para el comercio, para la industria, para el crédito, que solo la vida y el movimiento comercial, solo un aumento efectivo de riqueza y una más activa circulacion, pueden salvarlas de la ruina.

Pidan esto, y *nos tendrán á su lado*: escasas son nuestras fuerzas, pero grande nuestra voluntad, y siempre estamos dispuestos á luchar en defensa de la justicia y del bien del país.