

DE LA

## GARANTIA DE INTERES POR EL ESTADO

À LOS

FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

ARTÍCULO SEGUNDO.

Demostramos en nuestro primer artículo que la *garantía de interés*, que solicitan las compañías de ferro-carriles en su tan conocida Exposición, no sólo es ineficaz para salvarlas de la terrible crisis que las amenaza, sino también grandemente ruinoso para el Estado, y á todas luces inmotivada é injusta. Al propio tiempo, y á manera de comprobación, hicimos ver que el *proyecto* de anticipos y reintegros era una combinación artificiosa y absurda, como fundada en datos, unos arbitrarios, otros inexactos, y todos inaplicables al caso actual, sin contar numerosos é inconcebibles errores materiales ú olvidos aún más inconcebibles.

Por fortuna, á lo que parece, el asunto marcha *bien*: es decir, marcha *mal* para los que imaginaron que sería cosa fácil y hacedera echar sobre el país culpas que ciertamente no son suyas. Hay entre los firmantes de la Exposición quiénes se arrepienten de haber autorizado con su nombre tal idea; los hay que al fin se apartan de ella, dando con esto recomendable prueba de sensatez; y hasta en el *Journal des Travaux publics* del 15 del pasado leemos el siguiente párrafo:

«En cuanto á los ferro-carriles de España, no es posible ya conservar ilusiones: la petición de las compañías ha sido presentada á S. M.; pero ningún nombre francés figura en este documento, y por ello felicitamos á los interesados.»

Inútil es por lo tanto que abordemos hoy de lleno la cuestión: ¿á qué dar golpes de ariete

contra un edificio que por su propia pesadumbre se arruina?

Por lo demás, todos nuestros argumentos están en pié, pues, como fundados en la verdad y aún en los hechos mismos, son inquebrantables; y cuando creamos llegada la ocasión oportuna, si llegare, sabremos reforzarlos con nuevas pruebas y nuevas razones que para caso tal nos reservamos, guardando entretanto silencio sobre el objeto principal, porque do-liéranos que, interpretándose torcidamente nuestra intención, se pudiera atribuir á ensañamiento y enojo lo que es verdadero interés por el bien del país y por los fueros de la justicia.

Sin embargo, como el señor Secretario del comité de las compañías, obedeciendo á impulso propio, según afirma, ha salido con gran brio á la defensa del malaventurado *proyecto*, nos es forzoso insistir en algunos de los puntos de nuestro primer artículo, y poner en relieve los nuevos errores que se han cometido en la hoja suelta, ó carta, dirigida por dicho señor Secretario á los redactores de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

A lo que parece, la *Comisión de las compañías* no cree conveniente entablar por sí polémica de ningún género, razón por la cual asume sobre su persona, dicho señor Secretario, toda la responsabilidad de la respuesta. Algo de ingratitud hay en este abandono; y fuera motivo bastante para templar nuestra pluma y dulcificar nuestras censuras, el vernos, con tanta y tan gran razón de nuestra parte, ante un adversario, cuya personalidad respetamos, pero que al fin está sólo y se halla además metido, como probaremos, en un verdadero laberinto de errores, contradicciones y olvidos, en el que más se pierde cuanto más se esfuerza por salir.

Pero no: los responsables, los verdaderos responsables ante el público, de todos los errores, de todos los absurdos, de todas las contradicciones de que el *proyecto* y la *carta* están plagados, son los firmantes de la *Exposición*,

no el señor Secretario general. Y cuando vamos contra tanta gente, gente que tanto vale, y á la que por lo mismo hay derecho para exigir mucho, no fuera digno, ni que templásemos la acritud de nuestra pluma, ni que dulcificáramos nuestras justísimas censuras.

Cuando personas de tanta valia y de tan incuestionable talento, cuando capacidades tan especiales en la materia, autorizan con su firma una idea, ellos son los únicos responsables ante el país; porque no es de suponer,—y aceptar semejante hipótesis fuera inferirles injusto agravio,—no es de suponer, repetimos, que sin examinar y estudiar el proyecto maduramente lo hayan unido á la *Exposicion*, animados sólo por la esperanza de deslumbrar con la promesa de beneficios y ganancias para el Estado. No: nosotros tenemos seguridad absoluta de que no han procedido los individuos del Comité en esta ocasion con tan equívoca ligereza: antes bien habrán estudiado detenidamente el proyecto que el señor Secretario formuló; habrán compulsado sus datos, comprobado sus cálculos, verificado la verdad de sus hipótesis; y sólo despues de haber adquirido pleno convencimiento de que la idea es racional y aceptable, es cuando la habrán hecho suya, autorizándola con sus firmas y con sus nombres; pero desde este punto ellos deben ser tenidos por los verdaderos autores del proyecto. Si hay errores, no seremos tan injustos que culpemos al señor Secretario general, que al fin hizo lo que pudo, y cuando cuestiones tan complejas se tratan con un criterio tan estrecho y bajo la presion de una idea preconcebida, el error es inevitable.

Nosotros, pues, prescindiremos en adelante, no por desden, nada más léjos de nuestro ánimo, sino por las razones expuestas, de la personalidad del señor Secretario, y á los firmantes de la Exposicion nos dirigiremos, como si fueran de hecho los autores del *proyecto* y de la *carta*; porque moralmente lo son de *aquel* y aun de *esta*, toda vez que dicha carta debe considerarse como el comprobante del pensamiento general, y no habrá hecho en ella otra cosa el señor Secretario, que consignar aquellos datos y noticias que llevaria al consejo, y presentaria á la comision, en las varias y luminosas sesiones en que debió madura y sesudamente discutirse asunto de tanta trascendencia.

Comencemos, pues, este largo y penoso tra-

bajo, y dispénsenos el lector si nos vemos obligados, para desvanecer toda duda y dejar la verdad en su punto y á cada cual en el puesto que merece, á descender á detalles triviales y á pesadas y enojosas explicaciones.

Admitiendo como buenas,—se entiende hipotéticamente,—las bases que en el proyecto se establecen, deciamos en nuestro primer artículo *que sólo han podido los autores del pensamiento aumentar el producto bruto en la relacion de 1 á 2,6 y no como lo han hecho en la de 1 á 3,5*; y en la primera de las notas que publicamos á continuacion de este artículo puede el lector y pueden los peticionarios convencerse de la verdad de nuestro aserto.

Creíamos que bastaria aquella indicacion, que intencionalmente pusimos en bastardilla, para que personas tan entendidas comprendieran que habian cometido un ENORME ERROR MATERIAL; *pero tan grande, que basta por sí sólo para echar por tierra todo el artificio del proyecto.*

Porque en efecto, si en el año 1866, el producto bruto es, como se supone, de 400 millones, cuando el capital alcance la cifra de  $8.500 \pm 1.500 = 10.000$  millones, el producto bruto correspondiente deberá ser de  $400 \times 2,54 = 1.016$ , y el producto liquido (valuado siempre en la mitad) de 508 millones, en vez de los 700 que se fijan arbitraria y caprichosamente.

Consignemos, pues, este primer error.

Producto líquido anual que se supone equivocadamente para el undécimo año.	Producto líquido anual calculado segun los datos presentados por las compañías.
Millones.	Millones.
700	508

De aquí resulta, que la escala de los productos liquidos durante los dos decenios próximos, debe modificarse segun indica la siguiente tabla, en la que hemos procurado sujetarnos á la *especie de ley* seguida por los autores del proyecto, sustituyendo además, para redondear las cifras, 510 millones á los 508 obtenidos en la citada nota.

AÑOS.	Escala supuesta en el proyecto.	Escala calculada segun los datos del proyecto.	Diferencias parciales que deberá suplir el Estado.
	Millones de reales.	Millones de reales.	Millones de reales.
1866	200	200	»
1867	230	215	15
1868	260	230	30
1869	295	250	45
1870	330	270	60
1871	370	295	75
1872	410	320	90
1873	455	350	105
1874	500	380	120
1875	550	415	135
1876	600	450	150
1877	650	485	165
1878	670	494	176
1879	685	501	184
1880	695	506	189
1881	700	510	190
1882	700	510	190
1883	700	510	190
1884	700	510	190
1885	700	510	190
1886	700	510	190
1887	700	510	190

Dedúcese claramente de lo dicho, y del examen de este cuadro, que en el proyecto se ha cometido un error; error que valuado por el nuevo método que para casos tales han descubierto las compañías, y que sostienen con una *bonhomie* verdaderamente encantadora, es decir, por la *suma sencilla* de los anticipos que corresponden á cada año. se eleva á 2.869 millones de reales; pero que calculado como debe calcularse, es decir, por el interés compuesto, arroja para el Estado *una pérdida* de 4.643 millones de reales, como puede comprobarse en la nota II.

Sobre este punto nada se dice en la *hoja suelta*, conducta prudente que aprobamos, y que creemos deben seguir observando los autores del proyecto en las nuevas contestaciones que nos dirijan, toda vez que no necesitan descender á estas pequeñeces, para que cierto diario les dé la razon y asegure con tono formal, y como quien ha estudiado á fondo el asunto, que «el señor Secretario de la comision de las compañías ha contes'ado victoriosamente á »CASI todos los argumentos de la REVISTA DE »OBRAS PÚBLICAS.» Váyase preparando nuestro ilustrado colega con este *casí*, y procure darle gran elasticidad, porque imaginamos que ha de hacer frecuente uso de este oportunísimo y providencial adverbio.

Pero no significa esto únicamente *un error*, de más ó menos importancia; *un olvido* que puede repararse; y en último resultado, *una nueva pérdida* que deba unirse á las calculadas ya en nuestro primer artículo; es más: es la demostracion clara, terminante, ineludible,— y demostracion dada implícitamente por los mismos autores del proyecto en su propia obra,— de que semejante idea es de todo punto irrealizable.

En la página 36 del proyecto se dice:

	Reales.
Anualidad de 6 por 100 de interés y 1 por 100 de amortizacion (para el capital total invertido de 8.500 millones). . . . .	595,000.000
Aplicando al pago de esta obligacion el 50 por 100 del producto bruto que en 1881 se calcula en	700,000.000
<i>Le sobran</i> al Estado para liquidar el año 1881. . . . .	105,000.000

Y como otro tanto se supone para los años siguientes, hé aquí la posibilidad,—en tales hipótesis,—de irse resarciento el Estado con estos sobrantes de sus primeros anticipos.

Pero la hipótesis de los 700 millones es falsa, como hemos demostrado, aún tomando como aplicables al caso actual los datos de que parten los autores del proyecto, y suponiendo que el producto bruto kilométrico siguiera en España la misma ley de crecimiento que en Francia.

Corrigiendo este error, los cálculos del proyecto deben formularse de este modo:

	Reales.
Anualidad de 6 por 100 de interés y 1 por 100 de amortizacion para el capital de 8.500 millones. . .	595,000.000
Aplicando al pago de estas obligaciones el 50 por 100 del producto bruto, que en 1881 se calcula en. . . . .	508,000.000
Deberá adelantar aún el Estado en 1881. . . . .	87,000.000

Y como la cuenta se repite idénticamente para los demás años, resulta por último que nunca llegaria el caso de haber *sobrantes* que

reintegrasen al Estado de sus sacrificios, y que constantemente debería abonar á las compañías,—dado caso que se construyera la red de 12.000 kilómetros,—no 87 millones anuales como de este cálculo resulta, sino 200 ó 300 millones cuando ménos, como se probaria fácilmente poniendo las cosas en verdad y en razon. (Véase la nota VI.)

En rigor aquí debiéramos dar por terminado el artículo; pero creemos preferible continuar desmenuzándolo para que nuestros lectores se formen un juicio exacto de lo que es, por el conjunto y por los detalles, el pensamiento que sirve de base á la ya tristemente célebre Exposición de las compañías.

Otro de los puntos sobre el cual llamamos la atención del público en nuestro primer artículo, fué la manifiesta exageración del proyecto al calcular el *producto kilométrico probable*.

Nosotros presentamos la siguiente tabla que hoy reproducimos y cuya completa exactitud vamos á demostrar clara y terminantemente.

Producto kilométrico supuesto 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.
<i>Reales.</i>	<i>Reales.</i>	<i>Reales.</i>
187.000	153.000	150.000

En la *hoja suelta* que ya hemos citado varias veces, se dice, con cierta inocente fruición, que al calcular el producto kilométrico que las compañías suponen, hemos cometido *dos olvidos*. Es el *primero* no haber agregado al capital de 8.500 millones de reales gastado, ó que deben gastar las empresas, los 1.500 millones de subvención; y consiste el *segundo* en no haber tenido en cuenta los kilómetros construidos y no explotados al calcular el coste kilométrico de nuestros ferro-carriles.

El autor ó los autores ó padrinos del proyecto, pretendiendo corregir estos supuestos olvidos, suman á los 8.500 millones de capital social los 1.500 de la subvención, con lo cual obtienen un total de 10.000 millones: fijan sin pararse en barras en 900.000 reales el coste kilométrico de nuestras vías férreas: dividen con gran desembarazo 10.000 millones por 900.000 rs., y de este modo hallan que, con dichos 10.000 millones, puede construirse una red de 11.111 kilómetros: parten finalmente

los 1.400 millones de producto bruto supuesto en el proyecto por este desarrollo de 11.111 kilómetros, y así llegan á un producto bruto kilométrico de 126.000, producto algo inferior á los de las redes francesa é inglesa, y muy distinto de los 187.000 reales que nosotros llamamos.

Vamos por partes.

En primer lugar, es evidente que hubiéramos estado en nuestro derecho no agregando al capital de 8.500 millones de reales más que los 1.000 millones de subvención satisfechos hasta el día, y de ninguna manera, ni bajo concepto alguno, los 400 ó 500 que faltan por abonar.

¿Adivinan los autores del proyecto cuál es la razón que para ello tenemos?

Pues debieran saberla, si no es tan flaca su memoria que olvidan hoy lo que dos meses há prometieron. Y tales olvidos deben servir para que el país comprenda lo que sería el proyecto en cuestión, y cuáles sus consecuencias, si en hora menguada, y para ruina del Estado, mereciera la aprobación de los Cuerpos Colegisladores y la sanción de la Corona.

Al final de la página 12 del *Pensamiento á que se refiere la Exposición*, se dice: que sólo aspiran las compañías á que el Estado les preste su crédito por un corto número de años, «pues no otra cosa envuelve la idea de que se las garantice el 6 por 100 de interés, y el 1 por 100 de amortización á los capitales que realmente han gastado, con exclusión de las subvenciones. ELLAS, POR EL CONTRARIO, OFRECEN DEVOLVER AL GOBIERNO LAS SUBVENCIONES QUE HASTA AHORA SE LES ACORDARON.» Y para aclarar aún más esta idea, se agrega á continuación: «que á los veinticinco años puede comenzar á recuperar el Estado las subvenciones que HASTA EL DÍA tiene abonadas sin esperanza, ni derecho de reintegro.»

Ó estas son palabras al aire y sin consecuencia, ó significan que las compañías, con tal que se les asegure el 7 por 100, no sólo renuncian á toda subvención, y no recibirán ninguna en adelante, sino que devolverán las recibidas *hasta hoy*.

Ahora, según parece, cambian de opinión, ó por lo ménos aclaran el pasaje citado, si algo pudo tener de oscuro, y nos advierten que no es un cambio en la forma de la subvención lo que piden, sino más bien *subvención doble*: ó de otro modo, que para la mayor parte de la red reclaman *subvención directa* y además *garantía de interés*.

Ya lo sospechábamos nosotros: nunca sobre

este punto nos hemos hecho ilusiones; y por esta razon, al calcular el producto kilométrico liquido, *tuvímos en cuenta* los 1.500 millones de subvencion, á pesar de suponerse lo contrario, sin fundámento ni prueba, en la ya citada carta.

En la nota III se halla el cálculo que nos condujo á establecer la cifra de 7.500 kilómetros para la longitud que con los 10.000 millones de capital podrá construirse, y en este cálculo se demuestra plenamente la exactitud de nuestro resultado. Y vean aquí los autores del proyecto que no basta decir con cierta autoridad: «aquí han olvidado Vds. esto: aquí ya lo han tenido Vds. en cuenta, pero han olvidado tal otra circunstancia»; porque cuando estas cosas se dicen, pero no se prueban, hay el peligro de una réplica en que todo se ponga en claro, y en la que se pruebe, como en este momento tenemos el honor de probar, que nuestros cálculos son de todo punto exactos, y que las omisiones y olvidos que se nos achacaban, son *nuevos errores* que vienen á aumentar la ya épica lista de los que en esta cuestion han cometido los autores del proyecto.

La diferencia que existe entre el producto kilométrico de 187.000 rs. que nosotros establecemos, y el de 126.000 rs. que en la carta se consigna, estriba única y exclusivamente en que las compañías fijan cierto coste para cada kilómetro de ferro-carril, y nosotros fijamos otro muy superior á este. La diferencia es considerable, pues se eleva á 400.000 rs. por kilómetro; el punto es importantísimo; y aunque bien comprendemos que la materia es ardua de suyo, rogamos al lector que procure seguir hasta el fin nuestros razonamientos, porque hemos de hallar resultados curiosísimos que han de servirle de instruccion, y quién sabe si hasta de solaz.

Nosotros hemos supuesto para las líneas ya construidas un coste medio kilométrico de . . . . . 1,300.000 rs.  
 y decimos ahora, que para las nuevas líneas que se concedan, si se asegura el interés á las empresas, aún será mayor: hé aquí por qué al hacer este cálculo tomamos como término medio para toda la red. . . . . 1,320.000 rs.  
 Las compañías, por el contrario, aseguran que el coste medio kilométrico de toda la red construida con el capital de 10.000 millones no excederá de. . . . . 900.000 rs.

Y que *son las compañías*, es decir, el Comité, quien hace este supuesto, y no el señor Secretario general únicamente, es cosa indudable; porque en la cuarta columna de la hoja suelta, que hemos citado varias veces, encontramos este párrafo:

«*Nosotros* en vez de calcular como Vds. á »1,200.000 ó 1,300.000 rs. el coste kilométrico, »*lo hemos* fijado, por las razones que acabamos »de exponer, en 900.000 rs. por término medio.»  
 Ahora bien; el señor Secretario, que hasta este momento hablaba en singular, y que en singular continúa hablando despues, al llegar á este punto dice *nosotros*, y agrega *lo hemos fijado*, lo cual prueba claramente que dicho dato ha sido admitido y fijado por las compañías.

Tenemos interés en aclarar este punto por las razones siguientes.

O las compañías afirman lo cierto, y el coste kilométrico medio de nuestros ferro-carriles es de 900.000 rs., ó este es un nuevo error en que incurren.

Si lo primero, nuestros ferro-carriles dan un interés remuneratorio del capital empleado; la situacion financiera de nuestras vias férreas no es ni con mucho tan deplorable como se nos pinta; y la peticion de garantía, sobre ser injusta, es inmotivada é inoportuna.

Si lo segundo, claro se ve que siendo inexactos en tal grado los datos en que se funda el proyecto, no viene á ser todo él otra cosa que una hipótesis exagerada y absurda.

El dilema es terminante, la alternativa angustiosa para los autores del proyecto; pero desgraciadamente,—se entiende, para ellos,—no hay manera hábil, por muy hábiles que sean, de eludirlo.

Ya comprendemos perfectamente que es cosa cómoda, y que conduce á cifras en gran manera satisfactorias, achicar el coste kilométrico  $x$ , porque de este modo como el capital de 10.000 millones es fijo, cuanto *menor* sea  $x$ , *mayor* número de kilómetros  $\left(n = \frac{10.000}{x}\right)$  resultará, y *menor* aún el producto bruto supuesto  $\left(\frac{1400}{n}\right)$

con lo cual se demuestra que las compañías, al prometer ganancias y beneficios y montañas de oro para dentro de 22 años, no han partido de hipótesis arbitrarias y exageradas, sino por el contrario, de supuestos muy racionales y posibles. Pero no han caído en la cuenta, y esto hace honor, apresurémonos á confesarlo, á su

buena fé, que la achicadura del coste kilométrico tiene un gravísimo inconveniente, y es elevar el rendimiento actual relativo de nuestros ferro-carriles, y hacer innecesaria *por ende* la garantía de interés.

Entremos en algunos detalles que pongan en evidencia estos resultados.

La longitud explotada en fin del año 1864 era de 4.062 kilómetros, y si se valúa, como suponen los autores del proyecto, en 900.000 reales el coste de cada kilómetro, el capital empleado en la construcción de esta red será de

3655,800.000 rs.

rebajando de aquí las subven-

ciones abonadas, ó sean. . . 960,000.000 rs.

queda para capital de las com-

pañías. . . . . 2695,800.000 rs.

Ahora bien: el producto bruto en el año 1864 ha sido de 299,000.000 rs. y el producto líquido, valuado siempre en el proyecto en el 50 por 100 del anterior, se elevará por consiguiente á 150 millones de reales.

De aquí resulta que el *capital empleado por las empresas de ferro-carriles*, si fuese cierto el dato que suponen, *obtendría un beneficio de 5,6 por 100.*

Pero entónces ¿por qué piden garantía de interés!

¿Con un producto líquido del 5,6 por 100; cuando aún no han terminado muchas de las líneas; contando con un aumento de 50 millones por año para el producto bruto; y sobre todo, teniendo para el porvenir tan buenas esperanzas como nos dicen, para qué y por qué acuden hoy al Estado?

No hay medio de eludir el dilema, ni escusa, ni subterfugio: si este dato de los 900.000 reales para coste kilométrico de nuestros ferro-carriles es exacto, nosotros confesamos humildemente nuestro error, damos por nulos nuestros cálculos, renegamos de nuestro primer artículo, y si preciso fuere, de este segundo, nos declaramos pecadores, y pedimos cristianamente perdón al público, á todas las compañías habidas y por haber, á la Comisión, al Secretario, y aún al Subsecretario si le hay; porque nuestra personalidad en estas cuestiones, como nuestro amor propio, nada son, ni nada suponen ante la verdad y la razón; *pero en tal caso sírvanse los empresarios retirar su petición*, porque no es bien que pidan lo que no han menester, al pobre Estado, que apenas tiene para sí.

Pero no; seamos justos: jamás, ni aún como arma de discusión aceptaremos un dato falso, siquiera nos dé superioridad sobre nuestro adversario.

Porque los autores del proyecto, hostigados por nuestro artículo, y sin saber lo que se hacen, hayan estampado inconsideradamente esta cifra de 900.000 rs., ¿la verdad deja de ser verdad?

No: las compañías no ganan ni con mucho tal interés de 5,6: el coste kilométrico de nuestras vías férreas no es de 900.000 como suponen, y es inconcebible que á sangre fría, y habiendo tenido quince días para meditarlo bien, hayan concluido por presentarnos esta lastimosísima cifra de 900.000 rs.; cifra contraproducente, que si saca á los autores del proyecto de un apuro, es para abismarlos en otro mayor.

En la nota IV presentamos con toda lealtad, y sin pretender ocultar la parte hipotética de nuestros cálculos, el sistema que hemos seguido para valuar en 1,300.000 rs. el coste efectivo kilométrico de nuestras vías férreas.

Vean, pues, los autores del proyecto *como es de todo punto falso* el segundo olvido que gratuitamente nos atribuyen. En esto de olvidos y errores no seríamos nosotros tan osados, que los cometiéramos sin prévia autorización de los autores del proyecto que, á lo que parece, han tomado en la materia privilegio exclusivo por 22 años.

Pero no es esto sólo; podemos presentar pruebas terminantes de lo absurdo que es suponer un coste kilométrico de 900.000 rs. para los ferro-carriles ya construidos, y estas pruebas son los hechos mismos.

Cierto es que entre los datos oficiales y los que aparecen en las memorias de las compañías hay á veces diferencias y aún contradicciones, y en aquellos y estas gran oscuridad y confusión, á causa, por una parte de las varias líneas que una misma empresa abarca, y de las que unas están terminadas, otras en construcción y sin principiar algunas; por otra, de la falta de método y claridad con que están redactadas por lo regular dichas memorias. Por esta razón, no damos como enteramente exactas las cifras de la adjunta tabla; mas para nuestro objeto, y para la demostración que nos proponemos presentar, tienen la suficiente exactitud; advirtiendo, que hemos procurado siempre colocarnos en las circunstancias más desventajosas, y que, por lo demás, admitimos desde ahora y con gran contentamiento toda

aclaracion, noticia ó rectificacion,—que por desgracia no vendrá,—que nos pruebe que el coste kilométrico de nuestros ferro-carri-

les es inferior al que nosotros suponemos. Véase ahora la siguiente tabla del coste aproximado de varias de las principales líneas:

LÍNEAS.	LONGITUDES.		OBSERVACIONES.
	Metros.	Coste kilométrico Aproximado. Reales.	
Ferro-carril del Norte. . . . .	737.000	1,750.000	Véase la Memoria del año 1864.
Tudela á Bilbao. . . . .	249.000	1,118.000	
Madrid á Zaragoza y Alicante.	1,200.000	1,200.000	En la Memoria de 1864 se supone que el coste kilométrico, sin contar las subvenciones, será de 866.000 reales, pero esto no pasa de ser una promesa, y aún así resultaría para el coste total 1.100.000 reales.
Zaragoza á Barcelona. . . . .	387.000	1,200.000	
Zaragoza á Alsásua. . . . .	218.000	1,200.000	
Sevilla á Cádiz. . . . .	164.000	2,000.000	Al calcular esta cifra nos hemos colocado en las circunstancias mas desventajosas para nuestro objeto.
<i>Total. . . . .</i>	2,955.000	Término medio 1,374.000	

En las líneas citadas, que comprenden más de la mitad de toda la primera red, es decir, una longitud de 2.955 kilómetros, el coste medio es de 1,374.000 rs., coste muy superior al que suponen las compañías para el cálculo del producto bruto. Y nótese que no hemos ido buscando las líneas más difíciles; hemos escogido tan sólo aquellas de las que podíamos presentar datos oficiales.

¿Acaso creen los autores del proyecto que los 312 kilómetros de Ponferrada á la Coruña, presupuestos por los Ingenieros del Gobierno á 1,330.000 rs. el kilómetro—y nadie ignora que, *por causas* que no es de este momento explicar, los presupuestos oficiales resultan casi siempre muy inferiores á lo que realmente gastan las compañías;—los 126 kilómetros de Orense á Vigo; los 194 de León á Gijon, valuado cada kilómetro en 2,000.000 de reales; los 218 de Zaragoza á Alsásua; los 192 de Córdoba á Málaga, y otros varios que pudiéramos citar, han costado ó costarán á razon de 900.000 rs. por kilómetro?

Pues hé aquí otros 1.042 kilómetros, que unidos á los anteriores dan 3.997 kilómetros, cuyo coste es muy superior al que suponen equivocadamente los autores del proyecto.

Si en el cálculo de la nota IV hay alguna

inexactitud es en contra nuestra: quizá admitiendo por término medio del coste kilométrico 1,320.000 rs., no llegamos aún á la verdad.

En la ya citada carta muestra gran extrañeza el señor Secretario del Comité porque no aceptamos la cifra de 900.000 rs. para coste kilométrico de nuestras vías férreas, siendo esta la cantidad presupuesta por los Ingenieros del Gobierno, y cuando además, segun dice, está en armonia *con los datos estadísticos publicados por orden del Ministerio de trabajos públicos de Francia en 1856.*

Pero aún su extrañeza crecerá cuando le digamos, que creemos exactos, para la mayor parte de las líneas, los cálculos de nuestros Ingenieros, y que sin embargo no admitimos bajo ningun concepto en el caso actual esta cifra de 900.000 rs.

La explicacion es en extremo sencilla: *una cosa* son los presupuestos de nuestros Ingenieros, y *otra muy distinta* lo que las empresas han gastado en la construccion de nuestras vías férreas.

Pueden ser muy exactos, y en efecto lo son, la mayor parte de los presupuestos oficiales, y sin embargo, por la mala gestion de las empresas, por falta ó sobra de inteligencia, que á veces tambien daña el exceso, errores admi-

nistrativos, desórden en los negocios, grandes contratas de construcción, etc., etc., pueden haber costado nuestros ferro-carriles mucho más de lo que fuera justo.

Precisamente la gran diferencia entre los presupuestos oficiales,—que creemos exactos; y que con nosotros los creen exactos el señor Secretario general así como los individuos del Comité de las compañías; y que además están comprobados por los documentos estadísticos de Francia, según se afirma en la carta,—la gran diferencia, repetimos, entre las cantidades presupuestas y las gastadas, nos hacen sospechar que hay en esto de los ferro-carriles algún vicio profundo que importa descubrir, y sobre el cual ni es justo, ni moral, ni digno, que el país eche su manto de misericordia.

¿Cómo se explican, sino, estas singulares diferencias?

El asunto bien merece estudio, y mucho mejor harían las empresas en ir meditando sobre estos y otros errores, que en pedir lo que ni tienen derecho á reclamar, ni es conveniente que se les conceda.

Prevenamos un subterfugio, y acabemos de remachar el círculo de hierro en que, gracias á la razón que nos asiste y á lo evidente y clarísimo del asunto, vamos encerrando á los autores del proyecto.

Quizá nos digan que, si bien en los ferro-carriles construidos el coste ha sido excesivo, en los que en adelante se emprendan, gracias á la *experiencia adquirida*, reducción de gastos generales por la fusión de varias compañías, etc., etc., se podrá llegar á este tipo de 900.000 reales que suponen. Nosotros, entre otras razones, precisamente por esa *experiencia adquirida*, que tan oportunamente se cita, creemos que, si llegara á concederse la garantía que se pide, las nuevas líneas *costarían más* que las de la primera red: en la sabia escuela de la experiencia hemos aprendido, que aún sin este *nuevo estímulo*, y sólo con el de la *subvención directa*, nuestras vías férreas han salido mucho más caras de lo que fuera justo.

Pero aunque así no suceda, aunque la nueva red cueste á 900.000 rs. kilómetro, ¿puede deshacerse lo hecho?

¿Dejará de haber salido en la línea del Norte á 1,750.000 rs. el kilómetro; á 1,200.000 la de Madrid á Zaragoza y Alicante; á 1,200.000 la de Zaragoza á Barcelona; y á 2,000.000 la de Sevilla á Cádiz?

¿Pues cómo sin caer en el más lastimoso error, puede dividirse,—haciendo caso omiso

de los hechos consumados,—los 10.000 millones de capital por los 900.000 rs. de coste kilométrico, al calcular el desarrollo de la red, para deducir de aquí los 126.000 rs. de producto bruto que en el proyecto se suponen?

¿Qué nuevos métodos de tomar términos medios son estos?

¿Y cómo y cuándo, y por qué sistema de sublimes elucubraciones han forjado las compañías esta novísima Aritmética mercantil?

¡Así no es maravilla que con tan gran facilidad tiendan sobre el país redes de 11 y 12.000 kilómetros! pero redes son estas en que corren grave peligro de enredarse los mismos autores á poco que en ellas se revuelvan.

No: aun admitiendo estos datos, datos extremos é inadmisibles, es conveniente que sepan los autores del proyecto que los cálculos se hacen de modo muy distinto. Por ejemplo, y para concluir pronto—porque no es del caso entrar en mayores detalles—se divide el capital de 10.000 millones en dos partes: 6.000 de la primera red y 4.000 de la segunda, y aplicando á cada una el precio correspondiente, resulta un desarrollo de

$$\frac{6000.000.000}{1.300.000} + \frac{4000.000.000}{900.000} = 9059 \text{ kilómetros,}$$

al cual corresponde un producto bruto kilométrico de  $\frac{1.400.000.000}{9.059} = 155.000$  rs. superior

en absoluto al de los ferro-carriles franceses é ingleses.

Hé aquí, pues, señalado y puesto en relieve otro nuevo *error material, error inconcebible en personas tan ilustradas*.

Y ya ve el señor Secretario, dicho sea de paso, que no nos es posible retirar esas palabras, *errores materiales é inconcebibles*, que califica de *mal sonantes*. Que á él, y á los autores del proyecto, y á los firmantes de la exposición, *les suenen mal*, lo comprendemos perfectamente; pero que con ellas se falta en manera alguna á lo que exige una discusión digna y decorosa, esto á nadie le ha podido ocurrir por escrupuloso que sea. Nosotros respetamos siempre las personas, salvamos las intenciones, reconocemos en todos ilustración, talento y buena fé; pero llamamos á las cosas por su nombre: error, al error; á los olvidos, olvidos; y lo ménos que podemos decir de los que en el proyecto se cometen, es que son inconcebibles en personas tan ilustradas.

Es tal y tan grande la razón que nos asiste, que podemos ser generosos hasta la exagera-

cion: podemos concederle todo, olvidarlo *todo*: la sustitucion de los 700 millones de producto bruto á los 508; la hipótesis falsa de los 900.000 reales como precio kilométrico; el no haber contado con el interés compuesto al calcular los anticipos del Estado; el no haber tenido en cuenta tampoco la amortizacion, y tantos y tantos otros errores; y aun asi nos sobran medios para demostrar que el *pensamiento* que acompaña á la exposicion es inadmisibile, y bajo todos aspectos absurdo.

¿Desea el Comité que admitamos como exacto el producto bruto de 126.000 rs. por kilómetro que supone? Pues sea: admitámoslo como bueno, y tomemos para punto de partida la *tabla* que se consigna en la carta á los redactores de la REVISTA, y es la siguiente:

Producto kilométrico que se supone para nuestros ferro-carriles desde 1881 en adelante.	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.
<i>Reales.</i>	<i>Reales.</i>	<i>Reales.</i>
126.000	153.000	150.000

¿Podemos hacer más?

¿Cabén más concesiones?

¿No es prueba manifiesta de la gran razon que nos asiste, el poder aceptar impunemente datos tan desventajosos para nuestro objeto, y cuya inexactitud hemos demostrado ya tantas veces?

Y bien, aún en esta hipótesis extrema, lo diremos una vez todavia, el proyecto es radical y profundamente absurdo.

Pues qué, ¿basta que el producto bruto que se supone, á fuerza de retorcer y atormentar números y más números; de cometer errores y más errores; de atropellar sin miramiento ni escrúpulo todo *cálculo serio y formal*, resulte *algo inferior* á los de Francia é Inglaterra?

¿Su poblacion es la nuestra?

¿Alcanzan nuestra industria, nuestro comercio, nuestra riqueza toda el grado que en esas naciones?

¿En qué datos estadísticos, en qué cálculos

formales se fundan los autores del proyecto para creer que, cuando dentro de diez años nuestra red llegue, —suponiendo que llegare —á un desarrollo de 12.000 kilómetros, el producto kilométrico de 126.000 rs., que suponen, será el que corresponda, guardada la debida proporcion, á los 153.000, ó 150.000 de Francia y de Inglaterra?

¿Basta por ventura tener una gran red para alcanzar un gran producto kilométrico?

¿En qué país han crecido los productos constantemente sólo por un aumento en el desarrollo de las vías férreas?

¿Cuál seria el producto kilométrico en el desierto de Sahara si sobre sus calcinadas arenas se tendieran 100.000 kilómetros de vía?

Séanos permitido detenernos breves instantes sobre este punto, y presentar al lector algunos cuadros estadísticos que pondrán en relieve la falta de estudio de los autores del proyecto, y la ligereza con que, para salir del apuro del momento, acumulan números sobre números, y lanzan datos sobre datos sin comprender su importancia, ni sospechar su trascendencia.

Es evidente que un ferro-carril dará un producto kilométrico tanto mayor cuanto más rico y floreciente sea el país en que se halle situado; más intensa la poblacion; más activo el comercio; más próspera la industria; en una palabra, cuanto mayor número de habitantes y más riqueza correspondan á cada unidad kilométrica. Estos números *expresan*, entre ciertos limites, y hechas algunas correcciones, *la extension de las necesidades que el ferro-carril satisface, y la potencia, por decirlo así, del país para alimentar la vía férrea: deben por lo tanto ser, próximamente, proporcionales á los productos kilométricos.*

Bien comprenderán nuestros lectores que tan difícil é interesante estudio estadístico no puede hacerse en unos cuantos dias, y que tampoco es posible tratar por incidencia problema tan delicado y complejo; pero séanos permitido, sin embargo, presentar algunos resultados importantísimos que desde luego aparecen, al hacer esta comparacion, y que si bien no tienen, ni pueden tener exactitud matemática, arrojan viva luz sobre esta trascendental cuestion de ferro-carriles.

Hé aqui un primer estado relativo á poblacion. (Véase la nota V.)

*Estado de números proporcionales por kilómetro, teniendo en cuenta la*

## POBLACION.

Naciones.	Longitud de la red.	Poblacion.	Números proporcionales.
	Kilómetros.	Habitantes.	
España. . . . .	12.000 (red supuesta)	17,000.000	1.417
Francia. . . . .	9.200	37,000.000	4.022
Gran Bretaña. . . .	15.200	29,000.000	1.909

De aquí resulta que para cada kilómetro de ferrocarril hay en la Gran Bretaña 1.909 personas, en Francia 4.022, y habría en España, admitiendo una red de 12.000 kilómetros, solo 1.417. Estos números expresarían, a IGUALDAD DE LAS DEMÁS CIRCUNSTANCIAS, la potencia latente de circulación, por decirlo así, de las tres naciones citadas.

Tomando Francia como término de comparación, y suponiendo igualdad de riqueza entre ambos países, resultaría para España un

producto kilométrico dado por la fórmula,

$$\frac{4.022}{1.417} = \frac{153.000}{x}$$

de la cual se deduce  $x = 54.000$  rs.

Consignemos este

*Primer resultado, atendiendo a la población.*

Producto kilométrico supuesto por los autores del proyecto. . . . . 126.000 rs.

Producto kilométrico calculado teniendo en cuenta la población. . . . . 54.000

Pasemos al comercio exterior.

*Estado de números proporcionales, teniendo en cuenta el*

## COMERCIO EXTERIOR.

Naciones.	Longitud de la red.	Importaciones y exportaciones.	Números proporcionales.
	Kilómetros.	Francos.	
España. . . . .	12.000 (red supuesta)	700,000.000	58.333
Francia. . . . .	9.200	3900,000.000	424.000
Gran Bretaña. . . .	15.200	8200,000.000	540.000

Resulta de este cuadro que para cada kilómetro de ferrocarril hay en la Gran Bretaña 540.000 unidades de mercancía, procedentes del comercio exterior, en Francia 424.000, y habría en España, admitiendo una red de 12.000 kilómetros, 58.333 unidades de mercancía.

Tomando Francia como término de comparación, y suponiendo ahora igualdad en la

población y en los demás elementos de riqueza, resultará para España un producto kilométrico dado por la fórmula,

$$\frac{424.000}{58.333} = \frac{153.000}{x}$$

de donde se deduce  $x = 21.000$  rs.

Consignemos este <i>Segundo resultado, atendiendo al comercio exterior.</i> Producto kilométrico supuesto por	los autores del proyecto: . . . . 126.000 rs. Producto kilométrico calculado teniendo en cuenta el comercio exterior. . . . . 21.000 Presentemos para terminar este punto el
---	--

*Estado de números proporcionales, teniendo en cuenta la*

RIQUEZA IMPONIBLE.

Naciones.	Longitud de la red.	Impuestos recaudados.	Números proporcionales.
	Kilómetros.	Francos.	
España. . . . .	12.000 (red supuesta)	592,000.000	50
Francia. . . . .	9.200	1840,000.000	200
Gran Bretaña. . . .	15.200	1686,000.000	111

Esta tabla indica que para cada kilómetro de ferrocarril hay en la Gran Bretaña 111 unidades de riqueza, como potencia latente, capaz de alimentar la circulación; en Francia 200, y habría en España, con una red de 12.000 kilómetros, únicamente 60 unidades, aún admitiendo un aumento de 20 por 100 en nuestra riqueza en el próximo decenio.

Estos números distan mucho de ser todo lo desventajosos que debieran resultar, porque hemos admitido, para simplificar nuestros cálculos, que las tres naciones que comparamos se hallan igualmente recargadas por el impuesto, y que por consiguiente sus riquezas efectivas son proporcionales á las contribuciones recaudadas. Pero aún así, tomando Francia por término de comparación, resulta un producto kilométrico dado por la fórmula,

$$\frac{200}{60} = \frac{153.000}{x}$$

de donde se deduce  $x = 45.900$  reales.

Consignemos, ántes de pasar adelante, este

*Tercer resultado, atendiendo á la riqueza imponible.*

Producto kilométrico supuesto por los autores del proyecto. . . . . Producto kilométrico calculado teniendo en cuenta nuestra riqueza	126.000 rs. 45.900 rs.
--	---------------------------

Si prescindimos del aumento de 20 por 100, y rebajamos la red á la mitad, ó sea á 6.000 kilómetros, hallaremos un producto kilométrico de 76.000 rs., que aún es algo superior al término medio del producto bruto que hoy obtienen nuestros ferrocarriles (74.000 rs.), pero que no difiere mucho de dicho término medio; coincidencia notable, y sobre la cual llamamos la atención de nuestros lectores, porque dá valor al cálculo precedente.

Tomando el término medio de los dos primeros resultados, y aplicándolo á una red de 6.000 kilómetros, obtendremos próximamente 60.000 rs. para producto kilométrico: hé aquí una nueva comprobación.

Pero en rigor, para el objeto que nos proponíamos, estos cálculos son inútiles, y los resultados á que nos han conducido fácilmente podían preverse. ¿Quién que tenga la menor idea de lo que son Francia é Inglaterra, y de lo que por desgracia es todavía España en punto á población, riqueza, industria y movimiento mercantil, no comprende, por poco versado que se halle en estas materias, con tal que el interés propio no le ofusque, que hay en las hipótesis del proyecto una monstruosa exageración?

¡Doce mil kilómetros de ferrocarriles; España, dentro de diez años, cuando no há mucho tenía Francia 9.000 y 15.000 la Gran Bretaña!

Y suponer para estos 12.000 kilómetros un producto bruto de 126.000 rs., cuando en Fran-

cia, ha sido en el último decenio de 153.000 rs. y de 150.000 rs. en Inglaterra!

En verdad que dá grima tener que rebatir en serio tales desvarios. Dada nuestra situación actual de poblacion y riqueza, y por mucho que adelantemos en estos diez primeros años,—que á bien que el horizonte no está tan claro,—sólo el hecho de proponer una red de 12.000 kilómetros, indica tan poca meditacion, estudios tan menguados, y tal ignorancia de este gran problema, que desfallece nuestro ánimo y la pluma se nos cae de las manos al ver con qué lastimosa *sans façon* tratan asuntos tan serios personas, por otra parte de verdadero mérito, y que deben ser consideradas como especialidades en la materia.

Si tal proyecto no cayera bajo el peso del inmenso ridículo de que es digno, fuera cosa de desconfiar hasta de la ilustracion del país.

Pero no; no nos ciegue la pasion: los autores del proyecto algo han sospechado de todo esto: la primera tabla de productos kilométricos publicada en la *hoja suelta* no les ha debido dejar satisfechos por completo, pues que se esfuerzan por obtener resultados aún más ventajosos.

¡Pero, buen Dios, qué modo de conseguirlo!

Dice el señor Secretario que el término medio del *decenio* es el dato ménos favorable al proyecto, y que si en vez de dicho decenio se tomara el *quinquenio* de 1857 á 1861, los resultados obtenidos serian más ventajosos. A esto llama *hacer el cálculo con MEJORES DATOS*, y forma otra nueva tabla, tras de la cual abre una triunfante interrogacion para preguntarnos quiénes son *los ilusos*, quiénes los que *deberían*, y quiénes los que pretenden que el país *sueñe con imposibles*.

¿Dónde han visto los autores del proyecto que cuando las cifras de un *decenio* no conducen á determinado fin, sea lícito buscar *mejores datos* en los *quinquenios*, precisamente tratándose de una operacion que ha de desarrollarse en un espacio de 22 años?

¿Y por qué de los dos quinquenios toman el más próximo, despues de sentar como base,—base peregrina como ella sola, pero pase por buena,—que estamos retrasados 14 años respecto á Francia?

¿Y en virtud de qué razon, ya que desechan los decenios y toman el quinquenio que arroja mejores datos, no acuden al último bienio, ó al último año, año de 1861, que suministra datos *mucho mejores* aún que el quinquenio preferido?

Y esto no basta; la lógica es intransigente é inconsiderada; si el objeto es buscar *datos mejores*, ¿por qué dentro del mismo año de 1861 no han de escogerse las temporadas de baños, exposiciones, fiestas extraordinarias, etc., etc.?

Pero todo ello importa poco; por más que se esfuerzen los autores del proyecto nada conseguirán: con los datos de la nueva tabla podríamos repetir los cálculos que poco há hemos desarrollado, y llegaríamos á resultados análogos.

Dejando aparte semejantes extravíos, últimas convulsiones de una causa perdida, es lo cierto que hay en el fondo del proyecto una *idea falsa*, absolutamente falsa, que sin embargo quizá encuentre partidarios, y que por lo mismo conviene desarraigar.

Personas hay que creen, como artículo de fé, que todo ferro-carril es un medio infalible é inagotable de crear riqueza, y que por lo mismo cuanto más extensa sea la red de estas vias, mayor será la prosperidad y el adelantamiento del país.

De esta opinion son, á no dudarlo, los autores del proyecto, cuando nos hablan con tales encomios de la *magnífica red* de 11 ó 12.000 kilómetros, que si Dios les dá vida, es decir, garantía de interés el Estado, piensan construir para bien y prosperidad de estos reinos. Pero examinada la cuestion á sangre fria, bien pronto se adquiere profundo convencimiento de que por ahora ni se construirá, ni es posible que se construya esa tan *ponderada red*, y que si por extraño prodigio llegara á convertirse en realidad, ántes que *magnífica* y fecunda, seria cosa absurda y monstruosa, causa de ruina cierta para los capitales que en ella se hubieran empleado, y padron de ignominia para los que torpes y desatentados se lanzasen á tan insensata empresa.

Y no se dirá que *abogamos* por *nuestros intereses* al combatir la construccion de toda una red de 12.000 kilómetros; pero la verdad es nuestra única guia, y si nos equivocamos en nuestras apreciaciones, al ménos nos quedará el consuelo de que nuestra intencion ha sido siempre leal y desinteresada.

Volvamos á nuestro objeto.

Una red de ferro-carriles es ciertamente un instrumento industrial importantísimo: cuando se halla en justa relacion con las necesidades que está llamado á satisfacer y con los recursos y elementos del país, su accion es siempre beneficiosa y fecunda; pero si este instrumento industrial es potente en exceso, si su energía

es superior á la que requieren la vida y el movimiento de las comarcas que atraviesa, potencia y energía que en el caso actual están medidas por el desarrollo kilométrico, todos los kilómetros que sobran suponen capitales empleados en pura pérdida, y que nunca podrán ganar el interés remuneratorio que les corresponde.

Los medios deben siempre estar en armonía con los fines y ser proporcionados á ellos. ¿Qué se diría del humilde carpintero de una aldea que para su limitado y tosco trabajo pretendiese gastar 8 ó 10.000 duros en adquirir magníficas máquinas de aserrar, cepillar y taladrar maderas? ¿Cómo, si llegaba á encontrar gente tan loca que le prestara capitales, podría nunca en su limitado y pobre círculo hallar trabajo bastante para cubrir los intereses del gasto inicial?

Consideraciones son estas que nos llevarían muy lejos, y no nos es posible detenernos más en este punto; pero conste que un estudio de este género, y dominado por este espíritu, es el que há mucho tiempo debió hacerse.

Comparar nuestros elementos de vida industrial, agrícola y mercantil, ó, dicho con más exactitud, todos los elementos de nuestra riqueza, con los de otros países; y de concienzudos y detenidos estudios estadísticos deducir, no sólo cuáles ferro-carriles deben hacerse, sino también cuál es el límite á que debemos llegar para no pasar por ahora de él, es el gran trabajo que debe hacer el Estado, ya que toma parte tan directa en la construcción de las vías férreas, y cada una de las compañías en particular al emprender determinada empresa.

Redes de 11 y 12.000 kilómetros suenan hoy bien; mañana sonarían mal, porque no sonarían á los accionistas y tenedores de obligaciones.

Redes tales son *negocios* que pasan de mano en mano hasta que encuentran una víctima; pero no son *empresas serias*, capaces de dar interés al capital, y remuneración al trabajo: son fiebre, ilusión, mentira, para hoy; para mañana, ruinas, desengaños, y tristes realidades.

Hemos dicho que el *producto kilométrico* no crece indefinidamente con la extensión de la red: crece, sí, al principio, con tanta más rapidez cuantos más elementos latentes de riqueza posee el país; pero llega para cierto y determinado desarrollo á su *máximo*, y decrece desde él en adelante, siquiera el producto bruto total continúe aumentando.

Esta marcha no sólo es resultado infalible de una ley económica, sino que está plenamente comprobada por la experiencia, y sin ir más lejos, nótese que á pesar de ir en aumento el producto bruto en nuestra red española durante los años 1861, 1862, 1863 por la apertura de nuevas líneas, el producto kilométrico medio *decrece* desde 81.804 hasta 71.126 rs.: en el año 1864 hay sin embargo un pequeño aumento y sube otra vez á 73.600 rs.

Varias causas pueden influir sin duda alguna en estas oscilaciones del producto kilométrico; pero es innegable la acción directa y decisiva de la causa que acabamos de señalar: por esta razón afirmamos rotunda y terminantemente, que si llegara á realizarse, en el plazo fijado de 10 años, la red férrea que se propone, podría quizá aumentar en alguna línea el producto kilométrico, pero el término medio para toda la red descendería rápidamente hasta reducirse quizá á la mitad del que actualmente se obtiene. Los cuadros estadísticos antes presentados son la prueba más terminante de esta gran verdad.

Pasemos ya á otro punto.

Digimos con toda franqueza y lealtad en nuestro primer artículo, que considerábamos injusto y arbitrario el impuesto del 10 por 100; y tanto es así, que hicimos todos nuestros cálculos por duplicado: es decir, ya teniendo en cuenta dicho impuesto, ya prescindiendo de él. Hoy en prueba de imparcialidad, repetiremos lo dicho, agregando que la supresión de este arbitrio es medida de rigurosa justicia y de gran conveniencia: ¿podemos ser más explícitos?

Pero téngase presente que entre suprimir el impuesto del 10 por 100, y *ceder su producto* á las compañías, hay gran diferencia; y en este último caso, como se trata de cantidades que del bolsillo del contribuyente pasan á las cajas de las empresas, hay que tener en cuenta, según hicimos en nuestro primer artículo, el interés compuesto de dichas cantidades, para apreciar de este modo toda la extensión del sacrificio impuesto al país.

Dos puntos nos restan por tratar, y ámbos tan claros de suyo, que poco esfuerzo hemos menester para llevar al ánimo del lector el convencimiento de la razón que nos asiste.

Hicimos notar en nuestro primer artículo, que los autores del proyecto habían olvidado calcular á interés compuesto los anticipos del Estado, y aquí por lo ménos confiesan el olvido; pero lo confiesan, no con la contrición del pecador arrepentido, sino con la arrogancia

de quien hace alarde de impenitente y relapso.  
¡Que nos place la franqueza!

Al ménos sobre este punto ya sabe el público á qué atenerse: ni han tenido en cuenta el interés compuesto, ni aceptan bajo ningun concepto que deba contarse con él.

Las razones que para ello alegan son varias.

Comienza el señor Secretario preguntándonos si al pagar los estudios de ferro-carriles se tiene en cuenta el interés compuesto; y aunque, á decir verdad, lo que en este caso particular se haga, nada prueba para el nuestro, la contestacion no puede ser más terminante, ni más satisfactoria.

En el párrafo segundo de la Real orden de 31 de Marzo de 1854 se dice que deberá abonarse á los autores de proyectos y estudios, á más del importe de la tasacion, el 20 por 100 de la suma á que ascienda, como *remuneracion del capital* y de la industria.

Veán, pues, los autores del proyecto cómo, aún en este caso extremo, se tiene en cuenta por una cantidad media la *remuneracion del capital anticipado*.

Continúa el señor Secretario preguntándonos si acaso se tiene en cuenta el interés compuesto al calcular las subvenciones concedidas por el Gobierno; y ciertamente que á esta pregunta no sabemos qué contestar.

Nuestra duda es grande, pero imaginamos que con presentarla tal y como nos ocurre, habremos dado la única contestacion posible.

Diremos, pues, que se tendrá, ó no se tendrá en cuenta dicho interés, segun quien haya de efectuar este cálculo: si son los señores del proyecto, es lo probable, á juzgar por sus opiniones en esta materia, que no se paren en semejantes fruslerias; pero si es quien desee conocer con verdad y exactitud el sacrificio que el Estado ó el país se impone, tendrá en cuenta, y deberá tener en cuenta, dicho interés compuesto. Los capitales que un pueblo emplea en la produccion, salvo errores, quiebras, crisis, falta de medios para acumular los ahorros, parte que se consume inmediatamente, etc., etc., se acumulan, ó *tienden* á acumularse en la progresion del interés compuesto; y *toda cantidad* que el Estado, por medio del impuesto, separa de su natural é inmediato empleo, representa para el porvenir, no sólo lo que *ella* es en sí, y en aquel instante, sino lo que podria llegar á ser, creciendo precisamente segun esta terquísima ley del interés compuesto. Si la industria á que el Estado la destina es más productiva (y esta es una hipótesis) que aquella

á que el trabajo individual ó de asociacion privada la hubiera dedicado, habrá ganancia, y pérdida en el caso contrario; pero en uno y otro supuesto el único medio racional de hacer este cálculo es el que resulta de aplicar dicha ley económica.

Por último, en cuanto al anticipo al *Canal de Urgel*, la subvencion en este caso particular consiste precisamente en *no exigir intereses* por las sumas adelantadas.

Descender á estas explicaciones; vernos obligados á demostrar que el interés compuesto es ley tanto de la industria privada como de la Hacienda pública, y de todos, *absolutamente de todos* los anticipos, empréstitos y emisiones; tener que esforzarnos para convencer de principios tan elementales á hombres tan prácticos en los negocios, es triste cosa, y prueba hasta qué punto andan perdidos y embrollados en esta cuestion.

Pero es lo más curioso del caso, y sobre esto llamamos muy especialmente la atencion del lector, que los autores del proyecto que niegan la aplicacion del interés compuesto á la cuestion concreta que nos ocupa; que nos acusan de ligereza y dicen que hemos quedado lucidos con nuestros cálculos; y que, por último, escriben terminantemente *que los anticipos que las compañías piden al Estado no son tan gratuitos que merezcan tal recargo*; estos mismos, que escriben y sostienen opinion tan radical y terminante, se contradicen pocas líneas despues al asegurarnos, que ya habian pensado ellos en la *amortizacion* de los treses, y que *harto estudiada y preparada* la tienen para cuando llegue la ocasion oportuna.

Y nosotros preguntamos: ¿cómo rechazando el *interés compuesto* han calculado estos señores la *amortizacion*?

¿Pues ignoran acaso que toda amortizacion supone y se funda en esta ley del *interés compuesto*, que tan enérgicamente rechazan?

¿No recuerdan, por ventura, que todas las tablas de amortizacion están precedidas de

esta fórmula 
$$a = \frac{Vt}{1 - \frac{1}{(1+t)^n}}$$
, fórmula dedu-

cida de la *ley del interés compuesto*?

Curiosidad y grande tenemos por saber cómo han hecho los autores del proyecto esta operacion; porque, ó han debido aplicar nuevos y hasta hoy desconocidos métodos, ó si han seguido los empleados hasta la fecha, han aceptado, sin saberlo, lo mismo que rechazan; y

fuera cosa cómica en grado máximo esto de emplear el interés compuesto sin haberse apercebido de ello, á la manera que Mr. Jordain, el héroe de Moliere, llevaba cuarenta años de hablar en prosa sin haber caído en la cuenta.

Sólo nos resta para terminar nuestra enojosa tarea ocuparnos de un último error, si en esta serie interminable puede haber un error que sea el último.

Comienzan, es decir, concluyen, los autores ó padrinos del proyecto admirándose de que les hayamos supuesto capaces de caer en error tan grosero como el de no tener en cuenta la amortización; y sin que sea nuestro ánimo ofenderles, porque somos los primeros en reconocer su ilustración y su competencia en estas materias, es lo cierto que hartos motivos teníamos para ello; y si hubiéramos conservado algún escrúpulo, de él nos habría librado el ver con cuánta energía rechazan el interés compuesto sin el cual es imposible toda amortización. Pero seamos generosos hasta el fin, y olvidemos estas nuevas contradicciones en que incurren: las empresas se comprometen, según dicen, á pagar, terminado que sea el plazo de 22 años, los *intereses* y la *amortización*, de los treses ú obligaciones que todavía queden para aquella fecha en circulación, y *garantizan* el pago de dichos intereses y la amortización de los expresados valores.

Notemos aquí un curiosísimo resultado.

Hoy las empresas piden al Estado que les garantice el interés de sus capitales, sin lo cual, según parece, su ruina es cierta é inevitable, y sin embargo, ellas *garantizan* desde ahora para dentro de 22 años las obligaciones ó treses que el Estado haya de crear.

Ofrecer *protección* á aquel á quien se pide; brindar *garantía* al mismo de quien se espera, es la combinación más peregrina y el más gallardo círculo vicioso que jamás hemos tenido ocasión de admirar.

No: desengañense las empresas; de los treses ú obligaciones que el Estado llegase á crear, el Estado sería siempre responsable, y al Estado, no á las compañías de ferro-carriles, acudirían en todo caso los tenedores; y acudirían con pleno derecho si las empresas faltaran al compromiso contraído; porque no *ellas*, sino *él*, es el ente moral que dá valor y garantía ante el público á todo título que se emita bajo la salvaguardia de la fé pública y del crédito de la Nación.

Hé aquí por qué esta *inmensa masa de treses*

pesaría constantemente sobre el Estado, amagando con ruina y bancarrota.

¿Y á tal catástrofe, que sería inevitable, hemos de exponernos bajo la fé y en la confianza de la absurda combinación que hemos examinado?

En verdad que es demasiado pedir.

Y tanto, que no encontramos calificativo propio para el proyecto en cuestión, porque ni queremos ser benignos con él, ni queremos tampoco faltar á personas á quienes, aparte de este desgraciado asunto, respetamos.

El público lo suplirá.

Nótese que si este proyecto es malo, otro cualquiera, confeccionado bajo idénticas bases, sería,—no peor, porque esto no es posible—pero si tan malo como él, *porque empeñarse en que donde hay pérdidas reales y efectivas resulten ganancias y beneficios para todos: para el Gobierno, para las compañías y para el país, es empeño singular y tenacidad inconcebible.*

En resumen: 1.º nuestros ferro-carriles han costado mucho más de lo que realmente han debido costar; y 2.º el país no es hoy bastante rico para dar á los capitales invertidos un interés remuneratorio.

Hé aquí las dos causas del mal.

La *primera* es un hecho consumado, y *las culpas no se borran, se expian.*

La *segunda* sólo podrá desaparecer si con mano enérgica se destruyen los obstáculos que se oponen al desarrollo de nuestra riqueza, y al aumento de nuestra población. *Pero la riqueza y la población no se improvisan* ni se duplican en un decenio, como dicen los peticionarios. Demos de mano, pues, á proyectos, planes y combinaciones, que nada se arregla con soñar. Seamos un pueblo formal y digno; miremos á la realidad frente á frente. *El presente es y será malo*; procuremos trabajar para que el porvenir sea mejor.

Lo hemos dicho en nuestro primer artículo, y lo repetimos hoy de nuevo: una reforma arancelaria que dé vida á nuestro comercio, que hoy *muere*; libertad para el trabajo, para la asociación, para el crédito, que favorezca la formación y el empleo de los capitales; todo aquello, en fin, que rompa ligaduras, vuelque obstáculos, destruya resistencias, y abra anchos conductos en que la savia vital de la nación circule veloz y regeneradora, serán los verdaderos remedios del mal.

Lo demás son recetas de empiricos: el vicio desaparece de un lado, pero acude á otro en

que quizá causa mayores estragos: si hoy las herpes salen á la superficie, no las rechazamos al corazón. De sentir son las pérdidas de las empresas, pero no queremos que vayan á caer sobre el infeliz contribuyente: aquel es un mal grande, si, muy grande, pero parcial; este, lo decimos con profunda, con inquebrantable convicción, sería la ruina de nuestra España.

Una palabra más para concluir.

Al final de la carta que á los redactores de la REVISTA nos ha dirigido el señor Secretario del comité, hay, á manera de desahogo, un párrafo al cual, si bien encierra una idea falsa, no hemos de contestar. La importantísima cuestión que se debate ninguna relación tiene ni con nuestras personas, ni con nuestros intereses, y en todo caso, nosotros, para defender la verdad y la justicia, sólo atendemos á lo que nuestra razón nos enseña y nuestra conciencia nos dicta, nunca á lo que pueda aconsejarnos nuestro medro personal.

## NOTAS.

### I.

Del estado número 1 de la *Exposición y proyecto* se deduce el siguiente cuadro:

AÑOS.	Longitud media explotada.	Producto total de viajeros y mercancías.
	Kilómetros.	Francos.
1852	2.042	59,680.449
1861	7.549	362,659.731

Es decir, que al hacerse la longitud de la red francesa  $\frac{7.549}{2.042} = 3,69$  veces mayor, el producto bruto se hizo  $\frac{362,659.731}{59,680.449} = 6,08$  veces mayor.

Ahora bien; para el año 1866 suponen los autores del proyecto que las compañías han invertido un capital de 5.500 millones, que, con los 980 de subvención ya recibida, se convierten en 6.480 millones; y nótese que nos colocamos en las circunstancias más desfavorables, porque prescindimos de la subvención que cobren las compañías en los años 65 y 66.

En el año undécimo el capital empleado será

de 8.500 millones, más los 1.500 de subvención, ó sean 10.000 millones. Y como podemos suponer aproximadamente que las longitudes crecen como los capitales, tendremos expresado el aumento de aquellas por la relación

$$\frac{10.000}{6.400} = 1,54$$

Finalmente, de la proporción

$$3,69 : 6,08 :: 1,54 : x,$$

se deduce  $x = 2,54$ .

Así, pues, el producto bruto al décimo año en vez de ser, como suponen las compañías, de 1.400 millones, sólo debe alcanzar la cifra de  $400 \times 2,54 = 1.016$  millones.

### II.

AÑOS.	Anticipos del Estado no tenidos en cuenta por las compañías.	Coefficientes tomados en las tablas gráficas de Mr. Pereire.	Valor de los anticipos al terminar los 22 años.
	Millones de reales.		Millones de reales.
1866	»	»	»
1867	15	3,20	48,0
1868	30	3,02	90,6
1869	45	2,85	128,3
1870	60	2,69	161,4
1871	75	2,54	190,5
1872	90	2,39	215,1
1873	105	2,26	237,3
1874	120	2,13	255,6
1875	135	2,01	271,4
1876	150	1,89	283,5
1877	165	1,79	295,4
1878	176	1,68	295,7
1879	184	1,59	292,6
1880	189	1,50	283,5
1881	190	1,42	} 1.594,1
1882	190	1,34	
1883	190	1,26	
1884	190	1,19	
1885	190	1,12	
1886	190	1,06	
1887	190	1,00	
		TOTAL.	4.643

OBSERVACIONES. — 1.<sup>a</sup> Para colocarnos en las circunstancias más favorables á los autores del proyecto, suponemos que las liquidaciones se efectúan al final de cada año.

2.<sup>a</sup> Con el mismo objeto tomamos en la tabla gráfica el menor de los dos coeficientes entre los que se halla comprendido el verdadero.

III.

Subvenciones abonadas hasta 31 de Diciembre de 1864. . . . .	960,000.000
Subvenciones que faltaban por abonar en igual fecha. . . . .	396,000.000
	<hr/>
	1356,000.000
Capital de las compañías ( <i>página 32 del proyecto</i> ). . . . .	8500,000.000
	<hr/>
TOTAL. . . . .	9856,000.000

Suponiendo para toda la red un coste kilométrico de 1,320.000, resulta una longitud de 9856,000.000  $\div$  1,320.000 = 7.500 kilómetros en números redondos.

OBSERVACIONES.—1.<sup>a</sup> Fijamos en 1,320.000 rs. el coste medio kilométrico en atención á que el coste en las líneas construidas hasta ahora ha sido superior á 1,300.000 rs., y á que las que se construyeran despues de conceder la garantía de interés, saldrian mucho más caras por razones que fácilmente se adivinan.

2.<sup>a</sup> Sin embargo, aun cuando elevásemos la subvencion total á 1.500 millones por las que hayan podido concederse desde el año 64 acá, y al propio tiempo rebajásemos el coste medio kilométrico á 1,300.000 rs., los resultados serian próximamente los mismos, porque obtendriamos una longitud de  $\frac{10,000}{1,30} = 7.700$  kilómetros y un producto kilométrico de 182.000 reales en vez de los 187.000 que calculamos en nuestro primer artículo.

3.<sup>a</sup> Más todavía; aunque admitiéramos un coste kilométrico de 1,200.000 rs., la longitud resultaria de 8.300 kilómetros, y el producto de 168.000 rs. superior al de las redes francesa é inglesa.

IV.

Kilómetros.

Longitud en explotacion en 31 de Diciembre de 1864. . . . .	4.062
Longitud en construccion. . . . .	2.016
Sin empezar. . . . .	800
	<hr/>
TOTAL. . . . .	2.816

Teniendo en cuenta los kilómetros que se han entregado á la circulacion desde Diciembre de 64 hasta la fecha, y segun resulta además de los estados de progresos de obras, es evidente que supondremos una longitud excesiva si damos por completamente terminados. . . . . 1.000

TOTAL. . . . .	5.062
----------------	-------

Esto en cuanto al desarrollo de la red. Respecto al coste, tomamos de la *Gaceta* de 12 de Noviembre de 1865 los datos siguientes:

	Millones.
Ingresado en caja procedente de acciones. . . . .	2.400
Id. de subvenciones. . . . .	963
Id. por negociacion de obligaciones. . . . .	2.633
	<hr/>
TOTAL. . . . .	5.996
Ó en números redondos. . . . .	6.000

A esta cifra debemos agregar otras dos. Por una parte es evidente que nuestras líneas se abren á la circulacion sin estar completamente terminadas, y por lo tanto no creemos exagerar calculando en un 4 por 100 de lo gastado la cantidad necesaria para dejar las obras completamente concluidas. Sean pues. . . . . 240

Es sabido además que las acciones y las obligaciones de los ferro-carriles ganan un interés durante la construccion, superior siempre al que ganan despues; de suerte que la empresa da rendimientos cuando aún es improductiva, y deja de darlos cuando empieza la explotacion: contraste extraño y ficcion singularisima. Una parte de estos intereses, *que vienen á recargar los gastos de construccion*, sale de la misma masa del capital; es decir, que se entrega al accionista ó al tenedor de obligaciones, bajo forma de *interés*, lo mismo que él dió en forma de *capital*; pero otra parte sale de los productos de la explotacion en las primeras secciones de la línea que se abren al público, y aún á veces de toda ella.

Y esta última parte debe tenerse en cuenta al calcular el coste del camino. Valuándola en el interés durante año y medio de los 6.000 millones, resultan. . . . . 540

Coste total de la red. . . . .	6.780
--------------------------------	-------

El coste kilométrico será igual por lo tanto á

$$\frac{6780,000.000}{5.062} = 1,340.000 \text{ rs.}$$

Por esta razon digimos en nuestro primer artículo, que era superior, —no teniendo en cuenta la subvencion indirecta por derechos de Aduanas,—á 1,300.000 rs.; y por esto tomamos al calcular la longitud total de la red el tipo de 1,320.000 rs.

Sin embargo, no se crea que de esta cifra depende únicamente la exactitud de nuestras apreciaciones sobre el *proyecto*.

Con un coste de 1,200.000 rs., ó con uno de 1,000.000 de rs., ó si es preciso aceptando los 900.000 rs. que supone el señor Secretario, hemos demostrado que el proyecto es absoluta y radicalmente absurdo.

#### V.

##### *Observaciones relativas á los cuadros estadísticos de poblacion, riqueza, etc.*

1.<sup>a</sup> Hemos partido de la base que en el proyecto de anticipos y reintegros se establece, á saber: *una red de 12.000 kilómetros para dentro de 10 años.*

2.<sup>a</sup> Tomamos la mayor parte de los datos consignados en dichos cuadros de la obra de Mr. Block, titulada *Potencia comparada de los diversos Estados de Europa*, obra que se publicó el año 1862. De este modo, si hay errores, falsas apreciaciones, etc., es probable que sean en el mismo sentido para las tres naciones que comparamos.

3.<sup>a</sup> Suponemos en nuestra poblacion un aumento de un 10 por 100 para dentro de 10 años; y en nuestra riqueza imponible un 20 por 100.

4.<sup>a</sup> Admitimos, finalmente, que las riquezas efectivas de las tres naciones que comparamos sean proporcionales á la *parte posible* de los impuestos, es decir, á la *recaudacion*. De este modo nos ponemos en circunstancias, respecto á España, desfavorables para nuestro cálculo,

pues sabido es que nuestro país es *uno de los más recargados* por el impuesto.

Deben tenerse en cuenta estas observaciones para que no choque cierta falta de armonía en los números proporcionales de Francia y de Inglaterra, muy principalmente en la última tabla. Pero esta causa de error desaparece en gran parte, en nuestro caso, tomando Francia como término de comparacion, por la gran analogía entre su sistema económico-administrativo y el de España.

5.<sup>a</sup> Hemos supuesto al hacer el cálculo relativo al comercio exterior, *que no se lleve á efecto* la reforma arancelaria, en cuyo caso, no sólo no aumentará la cifra de las importaciones exportaciones, sino que irá constantemente en descenso.

Suponiendo que se verificase dicha reforma, y admitiendo que *DUPLICARA* el comercio exterior, en vez de 1.000 rs. de producto kilométrico, hallariamos 42.000, la *tercera parte* precisamente del que supone la comision.

#### VI.

*Hemos demostrado* en el cuerpo del artículo que con una red de 12.000 kilómetros, léjos de aumentar el producto bruto kilométrico, como suponen los autores del proyecto, desde 75.000 reales que hoy alcanza, á los 126.000 rs. que fijan arbitrariamente, disminuiría hasta el término medio para toda la red de 40.000 rs. cuando más.

El producto liquido kilométrico será pues de 20.000 rs. y el total de 240 millones.

Pero el interés y amortizacion de los 8.500 millones empleados por las compañías exigen anualmente 595 millones; luego el Estado, si se aceptase el *pensamiento* de los firmantes de la Exposicion, *tendría que abonar desde el undécimo año la suma constante de 355 millones para cubrir los intereses y amortizacion del inmenso capital empleado IMPRODUCTIVAMENTE en una RED que excede á todas las necesidades del país.*

Esto sin contar la enorme suma que tendría que desembolsar en los 10 primeros años.