

pecciones de Puerto Príncipe y Santiago de Cuba se ejercieran por los respectivos Jefes de dichas provincias.

(Se continuará.)

FERRO-CARRILES RURALES.

(Continuacion.)

V.

Pasamos á analizar la cuarta de las cuestiones propuestas en el artículo 1.º

Supongamos que el Estado ha estudiado una línea, ha expropiado el terreno, ha construido las obras, ha extendido y asentado la vía; en otros términos: considerando un ferro-carril como una máquina destinada á vencer la distancia, el Estado ha proporcionado la potencia, que es el capital invertido en el camino, y los órganos de trasmision, que es el camino mismo; falta ahora el operador, esto es, la locomotora con el material móvil necesario para realizar el trabajo del transporte.

¿Quién procurará estos indispensables elementos? ¿Cómo se aprovecharán los capitales invertidos por el Estado? ¿Cómo se organizará la explotación? No puede negarse que estas cuestiones son de difícil resolución práctica y que representan la parte débil, digámoslo así, del problema económico de los ferro carriles rurales.

El ideal en esta materia consistirá en que una vez construido el camino y dispuesta la vía, el público pudiese aprovecharse de ella empleando vehículos que, por su poco coste, estuviesen al alcance del mayor número, como sucede en las carreteras, sin limitacion alguna, sin trabas de ninguna especie, sin necesidad de autorizacion y sin pagar estipendio alguno. Desgraciadamente las condiciones del material que hay que emplear, y muy en particular las del motor, no consienten semejante organizacion; la locomotora, tal como la concibió Stephenson, y viene siendo aún hoy día en sus órganos y disposiciones principales, es una máquina complicada, destinada á arrastrar varios vehículos á la vez, todo lo cual supone necesariamente un capital considerable á invertir, no siendo posible, por tanto, que el aprovechamiento del camino esté al alcance de un gran número de personas, como sucede en las carreteras. Mientras no varíen radicalmente las condiciones del motor, no podrá conseguirse este resultado; tal vez la electricidad, en sus sorprendentes aplicaciones, reserve la resolución del problema; quizás algo parecido, ó derivado, de los acumuladores eléctricos

de Planté y Faure, haga posible la construcción y empleo de un motor que, transportándose á sí propio, sobre barras-carriles, transporte, al propio tiempo, una pequeña carga, en buenas condiciones económicas, sin requerir un capital de mucha mayor importancia que el que supone hoy día una diligencia, ó un carro, con sus motores animados. Es posible que esto represente el porvenir; mientras tanto, forzoso es aceptar las cosas tal como son, y renunciar al aprovechamiento de los ferro-carriles en los mismos términos y forma que se utilizan las carreteras.

Es indudable que el Estado no puede explotar estos ferro-carriles en buenas condiciones y sin comprometer su éxito y desarrollo; es necesario que la actividad privada, el espíritu mercantil, ó el deseo de progreso de los pueblos, vengan á sustituir la incapacidad del Estado para ocuparse de los múltiples detalles y cuidados de una explotación de esta índole, que no resistiría, en manera alguna, los graves inconvenientes de la centralización administrativa, los que se originan de la falta de libertad de acción en que se encuentran los empleados públicos, y las graves perturbaciones que ocasiona su movilidad, sin contar con otras muchas dificultades propias de nuestra Administración. Es verdad que hay ejemplos de compañías, en nuestro país, que han administrado sus intereses de una manera desgraciada, mucho peor tal vez de lo que lo hubiera hecho el Estado; y que fuera de nuestra patria, hay ferro-carriles cuya explotación, administrada y regida por el Estado, está muy lejos de ser desastrosa; no es posible olvidar que aquellas excepciones no constituyen la regla general, y que los Gobiernos extranjeros que explotan ferro-carriles por su cuenta, obedecen á móviles más altos, á razones más poderosas, de las que podrían hacerse valer para que el nuestro tomara á su cargo la administración de los ferro-carriles rurales.

La construcción de los ferro-carriles puede, muy bien, llevarla á cabo el Gobierno en la misma forma y de igual modo que construye las carreteras, sin caer en graves inconvenientes. La explotación, por el contrario, tropezaría en sus manos con grandes dificultades, y carecería del carácter mercantil y económico que tan necesario es para su éxito.

Las mismas razones que se oponen á que el Estado entienda en la explotación de estas líneas, podrían invocarse para negar la conveniencia de que las Diputaciones provinciales la tomen á su cargo. Estas corporaciones administrativas viven demasiado alejadas de las cuestiones de detalles, por lo mismo que representan los intereses de una provincia entera; no son idóneas para apreciar y regir los intereses locales; su índole y carácter les apartan de estos negocios, que necesitan la dirección de un organismo más inferior, y por ende más atento y más interesado en sus resultados.

Los municipios, por su origen, por su significación administrativa, y

por estar más identificados, que las Diputaciones provinciales, con los intereses de los pueblos, debieran ser los llamados, si no á abrazar por completo, á intervenir al ménos, en la explotacion de los caminos de hierro rurales, prohibiéndolos con verdadero entusiasmo, cuando no fuera más que por interés personal de los individuos que componen las corporaciones municipales, formadas, por lo general, de las personas más acomodadas de los pueblos, y por lo mismo las que más viajan y mayor cantidad de productos transportan. Así parece á primera vista; mas al considerar el decaimiento en que yace la administracion municipal en la generalidad de los pueblos de España; al ver cómo los servicios más vitales y de mayor trascendencia, la enseñanza pública, por ejemplo, están desatendidos; al ver la poca altura de miras que inspira todos sus actos, bien se comprende que serian incapaces, salvo honrosas excepciones, para explotar acertadamente los ferrocarriles rurales, y que en sus manos acabarían por caer en un descrédito completo, haciendo estériles é ilusorios los sacrificios que hubiese hecho el Estado para construirlos.

No pueden, pues, en nuestro concepto, los municipios administrar la explotacion de estos ferro-carriles; lo único que podrían hacer para constituir ó llevar adelante la idea, es subvencionar dicha explotacion, por un cierto número de años, cuando se calculase fundadamente que los rendimientos no habian de ser suficientes, durante la primera época, para cubrir los gastos de explotacion, y remunerar debidamente el capital invertido en el material móvil.

Descartado el Estado, y las administraciones provincial y municipal, resta tan sólo la actividad privada, ya individual, ya colectiva, bajo la forma de sociedad mercantil, como idónea para hacerse cargo de la explotacion, y obtener de ella todo el partido de que sea susceptible, segun los recursos de la localidad y los elementos de riqueza de la comarca de que se trate.

Dando el Estado el camino construido, habrá que reunir tan sólo el capital necesario para el material móvil y algunos accesorios; será por tanto dicho capital, en la mayoría de los casos, sumamente limitado, y estará en proporcion con los recursos de los pueblos, pudiendo constituirse pequeñas compañías locales en la region directamente interesada, que podrán explotar en buenas condiciones, estudiando cuidadosamente las necesidades y los intereses de los pueblos, que serán los suyos propios, hasta los puntos más secundarios, para darles cumplida satisfaccion, lo que no es posible, ciertamente, cuando se trata de grandes compañías, que por su índole y organizacion no pueden descender hasta ciertos detalles, y en las cuales el interés del accionista se eclipsa muchas veces por completo, y no guarda relacion ni armonía con los intereses del público, que alimenta y sostiene al camino de hierro. Con las compañías locales ambos intereses se comple-

tarán mutuamente, ó mejor dicho, se confundirán en uno solo, y llevarán á la explotacion el acierto y la economía, que tan necesarios son para su éxito.

Estas pequeñas compañías deberían establecerse con sujecion á una organizacion única, fijada por el Estado, que determinase los puntos más esenciales y de mayor influencia para su buen régimen, la intervencion que al mismo Estado debiera corresponder, como verdadero propietario del camino, sin llevar esta intervencion demasiado léjos, para no esterilizar la libertad de accion de las Compañías en los puntos de detalle, tan conveniente para la buena marcha de la explotacion. No somos partidarios, en términos generales, de la intervencion del Estado en la explotacion de los ferro-carriles; conocemos sus inconvenientes y sus defectos y su influencia en la gestion de las compañías; mas en el caso presente, tratándose de líneas construidas y costeadas en su totalidad por el mismo Estado, no puede desconocerse su indisputable derecho á intervenir en la explotacion, la cual no representa otra cosa que el aprovechamiento de los capitales invertidos en la construccion del camino; mas si reconocemos este derecho y la necesidad de que el Estado no se despoje de él, creemos al propio tiempo que debe contenerse en ciertos límites, para no caer en una fiscalizacion absurda que, sin garantizar mejor el interés del mismo Estado, puede perjudicar el de las compañías y el del público.

Entre los puntos capitales que había de imponer el Estado, al conceder á un particular ó compañía la explotacion de estos caminos, deberían figurar las prescripciones necesarias para hacer práctica, y dar verdadera importancia á la idea del peaje. A la sombra de estos caminos podrán desarrollarse seguramente grandes explotaciones mineras, agrícolas é industriales, á las cuales convenga, tal vez, disponer de material propio para sus trasportes; y léjos de ser esto un inconveniente para la Compañía explotadora del ferro carril, representará una ventaja, eximirá en muchas ocasiones de invertir un capital considerable en material á que tal vez no alcanzan sus recursos; en el caso que no lo considere de este modo y quiera oponerse ó dificultar el peaje, veráse obligado á reducir la tarifa del transporte, lo cual redundará siempre en notoria ventaja del público.

En todos casos, dándose facilidades para que otros, además de las compañías explotadoras, hagan uso de las líneas con material de transporte de su propiedad, se hace más general el aprovechamiento del camino, se aparta la idea de monopolio de lo que ha sido creado con el dinero de todos, y se consigue asimilar algun tanto los ferro-carriles á las carreteras, ya que aquéllos vienen á sustituir á éstas, aproximándose cuanto es dable á lo que constituiría el ideal, una explotacion igual en su forma á la de las carreteras.

Excusado es decir que la concesion tendría que hacerse por medio de pública licitacion, y que ésta debiera versar sobre la rebaja de las tarifas máximas que de antemano habría fijado el Ministerio de Fomento. En caso que la subasta estuviese desierta, el Estado podría subvencionar la explotacion con la cooperacion de los municipios interesados durante un cierto número de años, y entónces la licitacion debiera versar sobre la reduccion de este número.

No creemos compatible con la índole de estos apuntes el entrar en mayores detalles sobre los términos en que habrían de hacerse estas concesiones, y el modo y forma con que habría de organizarse la explotacion, lo que nos obligaría por otra parte á dar una extension excesiva á este escrito, sin interés alguno para nuestro propósito.

VI.

Al dar por terminada esta ligera exposicion de nuestras ideas sobre los ferro-carriles rurales, no desconocemos que pueden ser objeto de fundadas objeciones, y que no dejarán tal vez de presentarse graves inconvenientes para llevarlas al terreno de los hechos. Sabemos tambien el fundamento y las razones poderosas en que se apoyan las escuelas económicas, que se oponen á la intervencion del Estado en materia de ferro-carriles, considerando la construccion y explotacion de esta clase de vias de la incumbencia exclusiva de la actividad privada; y léjos de rechazar tales doctrinas, debemos confesar que simpatizamos con ellas, y que veríamos con gusto informaran nuestra legislacion de Obras públicas, siempre que ésta se aplicara con sinceridad y con espíritu imparcial y elevado.

Mas esto no es motivo para que, dejando aparte por un momento la cuestion de principios, no podamos plantear el problema en otro terreno, aceptando los hechos tal como son, y analizando si los millones que el Estado destina todos los años á la construccion de carreteras no recibirían una aplicacion más provechosa para el país destinando una parte, si no su totalidad, á la construccion de ferro-carriles rurales, especialmente en aquellas comarcas montañosas, donde no se conoce más sistema de transportes que la arriería, y donde los carros son poco ménos que desconocidos, dotándolas de un medio de comunicacion mucho más rápido y económico que las carreteras, y del cual podría prometerse, fundadamente, que ejercería una grande influencia en el desarrollo de los intereses del país y en el desenvolvimiento de su riqueza, influencia mucho mayor, indudablemente, de la que puede esperarse de las carreteras.

Esta es la cuestion: el Estado renuncia de una vez á la construccion de obras públicas, ó sigue consagrandolo á este importante servicio una cantidad considerable en sus presupuestos anuales; en el primer caso cae por su base

cuanto se ha expuesto; en el segundo siempre será pertinente, prescindiendo de doctrinas económicas, investigar de qué modo pueden recibir aquellos recursos una inversion más acertada y más beneficiosa para los intereses de la nacion. Despues de todo, ninguna diferencia esencial hay en el terreno económico, entre un camino ordinario y otro de hierro, ni se trata de introducir ninguna variacion radical en el sistema hasta aquí seguido para establecer y aprovechar las carreteras, puesto que éstas son construidas por el Estado y explotadas por la actividad privada, tal como lo hemos propuesto para los ferro-carriles rurales.

Palma Diciembre 1883.

E. ESTADA.

LOS FERRO-CARRILES CANTÁBRICOS

deben ser de vía estrecha.

II.

(Continuacion)

No tiene que satisfacer á intereses de política interior y de la Administracion del Estado, porque éstos quedan satisfechos con que se hallen unidas con la red general las capitales de provincia en donde están situados todos los centros de la administracion civil, de la militar, de la eclesiástica y de la judicial.

Finalmente, no satisface á intereses comerciales generales, porque situada entre la vía marítima, que ofrece al comercio transporte barato y líneas férreas ya en explotacion, que *disputarian con afan su tráfico*, y á las que pudiera á lo más causar algun perjuicio, que no estaría compensado por las ventajas que directamente reportase el pais, su tráfico de tránsito y exportacion resultaría insignificante, su movimiento interior y local limitado, y aún admitiendo que, en alguna porcion, llegase en más ó ménos tiempo á producir 20.000 pesetas por kilómetro, no es circunstancia ésta bastante para considerar toda la línea ni aquella porcion como de interés general.

III.

Un ferro-carril es una máquina, una máquina especial, pero que, como todas las demás, se compone de tres elementos característieos; la potencia, el útil y los órganos de trasmision. En el ferro-carril la potencia es el capital que remueve los obstáculos que se oponen á la fácil y pronta traslacion de personas y cosas; el útil, la locomotora, cuya mision es verificar el