

Pesetas. Cts.

1	Obras de mejora de la barra y encauzamiento de la mitad inferior de la ría.	148.781,09
2	Dragado de la mitad inferior de la ría.	156.882,63
3	Obras de mejora de la mitad superior de la ría.	12.510,57
4	Establecimiento de gruas y tinglados.	9.565,49
5	Obras de la planchada y adoquinado de Uribitarte.	12.001,60
6	Conservación y reparación de los muelles.	99.955,24
7	Dragado por administración, para conservación del cauce.	113.162,07
8	Servicio y conservación del alumbrado eléctrico.	15.979,46
9	Servicio provisional de las gruas de vapor.	1.017,25
10	Ensayos de cales y cementos.	7.270,68
11	Material de auxilios marítimos.	733,20
12	Vigilancia de las obras.	5.900,00
13	Personal facultativo y administrativo.	55.379,76
14	Guarda-gruas.	1.460,00
15	Inspección técnica del Gobierno.	1.500,00
16	Gastos de oficinas.... {Facultativas.	3.150,95
	{Administrativas.	11.189,48
17	Intereses..... {Del primer empréstito.	181.975,00
	{Del segundo id.	49.625,00
18	Amortización de obligaciones. {Del primer empréstito.	624.000,00
	{Del segundo id.	31.000,00
TOTAL.		1.543.039,47

Resulta del estado que antecede, que el importe de todos los gastos originados durante el año económico de 1888 á 1889, asciende á la cantidad de un millón quinientas cuarenta y tres mil treinta y nueve pesetas y cuarenta y siete céntimos.

Bilbao 5 de Julio de 1889.

El Ingeniero Director,
EVARISTO DE CHURRUCA.

DATOS RELATIVOS A LA EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES

PRESENTADOS Y COMENTADOS CON MOTIVO DE LA INFORMACIÓN SOBRE EL PROYECTO DE LEY
DE FERROCARRILES SECUNDARIOS

Hallándose pendiente de discusión y examen, por el Congreso de Diputados, un proyecto de ley de ferrocarriles «de coste reducido», ó secundarios, la Comisión parlamentaria encargada de dar dictamen ha oído, en audiencia pública, llevada del deseo del mejor acierto, á cuantos han querido exponer observaciones sobre dicho proyecto. Correspondiendo á ese acto de deferencia y cortesía, las Compañías concesionarias de algunas de las líneas hoy en explotación, han concurrido á manifestar cuanto creían con-

veniente á su derecho, á los legítimos intereses que representan y á los generales del país. Esas manifestaciones se apoyaban en datos que, de viva voz, ni era fácil presentar, ni podrían ser debidamente apreciados. De aquí la promesa, galantemente aceptada, de ofrecerlos al examen de la Comisión y del público, escritos ó impresos y convenientemente ordenados y analizados. Al cumplimiento de esa promesa responde la publicación de este folleto, en el que constan los resultados obtenidos en la explotación de los ferrocarriles en varios países de Europa y su comparación con los de la actual red española. Pero conviene hacerlos preceder de algunas consideraciones acerca del nuevo proyecto de ley, que no serán sino la reproducción, algo ampliada, de lo expuesto verbalmente ante la Comisión parlamentaria.

En la legislatura de 1887 á 1888 se presentó un proyecto de ley de ferrocarriles *secundarios*, que no ha llegado á discutirse. Aunque no se expresase claramente en su articulado, ante la letra de su preámbulo y el espíritu que le inspiraba, no cabía dudar que se trataba de caminos complementarios de los actuales, *afluente*s á las líneas ya construídas que forman la red general. Así lo hizo notar la Comisión de Diputados que emitió dictamen sobre el mismo, y así lo entendieron todos los que, en representación del Estado, de la industria, de la propiedad y del comercio, así como de las Compañías de ferrocarriles, fueron nombrados para redactar el plan general de los secundarios. Aunque no llegó éste á formularse, existen impresos los dictámenes de las Subcomisiones á las que se confió el estudio de cada una de las diversas regiones del territorio, y todas, unánimes, descartaron inmotivadas pretensiones de algunas provincias, y mantuvieron el criterio de no considerar como comprendidos en la ley caminos paralelos ó concurrentes con los actuales y de limitar las proyectadas subvenciones ó auxilios á los ferrocarriles que tuviesen por objeto unir á la red actual los pequeños centros de población ó riqueza que no estén directamente servidos por ella: cuando debía esperarse que el proyecto presentado fuera discutido y en su caso aprobado, y que el plan estudiado se formulase, y de este modo el país reportara el beneficio que la ley, aunque encerrada en modestísimos límites y no exenta de lunares, podía otorgarle, la presentación del nuevo proyecto inutilizó todos los anteriores trabajos y varió por completo la faz de la cuestión.

El espíritu, la intención y el alcance que se quiere dar á la Ley, resaltan en el bien escrito preámbulo, en el Real decreto autorizando al Ministro para presentar á las Cortes el Proyecto, y sobre todo, en su articulado, que, aunque no sea modelo de orden y claridad, no permite abrigar dudas sobre

lo que se propone. Se trata de construir «una red general de ferrocarriles de *coste reducido* para el servicio público» (Decreto, preámbulo y artículo 1.º del Proyecto): se prescinde por completo de la red existente, hablándose en el preámbulo (párrafos 5.º á 8.º) y en el artículo 15 de no dejar provincias aisladas, de servir los grandes centros de producción y de riqueza, de ponerlos en comunicación con los puertos, y para lograrlo, «abriendo la puerta á las grandes concesiones, cuya magnitud se alienta» (palabras del preámbulo), se prometen considerables ventajas á las que pasen de 2.000 kilómetros, cifra á que sólo llegan dos en España y muy pocas en el extranjero. Las razones que han movido al Gobierno son, en primer lugar, «*exigencias* que se han hecho *patentes* después de la presentación del anterior proyecto en 1888» y la necesidad de remediar el precario estado *normal* de nuestro país, para el que la actual red es «*á todas luces* insuficiente», «abaratando el precio de los transportes, *hoy* excesivamente elevado.»

El examen imparcial y sereno de estas razones y del remedio ideado será desde luego más interesante que el de los detalles del proyecto, de los que, sin embargo, algo se dirá al terminar estas observaciones.

Cuando se trata de una Ley tan importante, cuando se pretende subvencionar tantos miles de kilómetros de ferrocarril imponiendo al país grave y duradera carga, no hubiera estado demás que esas frases de vaga generalidad se hubiesen concretado, que el Ministro, ya en la exposición de motivos, ya en documentos anejos, si no se quería estropear la parte estética del preámbulo, hubiese acompañado los numerosos datos que la Administración posea y que deben haberle servido de guía para redactar su proyecto. Los Cuerpos Colegisladores, la Nación entera, habrían sabido cuáles eran los *grandes centros* abandonados; qué provincias no están servidas por ferrocarriles; á qué puertos importantes no llega la locomotora; qué fronteras no cruzadas por vías férreas nos separan del resto del mundo. Sólo así, y ante la solidaridad que debe unir todas las partes de una misma Nación, estaría justificado un enorme sacrificio. Mientras esa demostración no se presente, cabe poner en duda, sin ofensa de ninguna clase, el fundamento de la aseveración. En España sólo tres capitales de provincia no están todavía unidas á la red general, y ya tienen concedidas y en construcción sus líneas; difícilmente se encontrará una población importante por la que no pase un ferrocarril construido ó en vías de ejecución: ni en el litoral del Mediterráneo ni en el del Océano hay un puerto de regular comercio al que no afluya una vía férrea; con Portugal nos ponen en contacto cinco líneas (cuatro subvencionadas), y con Francia dos, sin contar otra en construcción y una autorizada, aventajando en número de vías internacionales, y

en debida proporción al tráfico, á casi todos los países de Europa para cada una de sus fronteras. En conjunto, y en breve plazo, la red española medirá 10.000 kilómetros. Los resultados de una explotación, que ya cuenta algunos años, demostrarán que, al contrario de lo que se pretende, se han construido muchas líneas que no respondían á verdaderas necesidades. Posible será que falten líneas transversales y sobren algunas de las radiales; pero el remedio á esto no lo darán esas *grandes vías* con que se pretende sustituir la red actual, sino las *afuentes* que antes se proyectaban. Si el edificio, por faltas ó errores de proyecto, no tenía la debida distribución, á nadie, á no ser tan rico que impunemente pueda ser pródigo, se ocurrirá derribarlo para rehacerlo de nueva planta; lo prudente y racional sería corregirlo y ampliarlo partiendo de lo existente.

Pero lo que más debe lamentarse es que, al exhibir tan radical variación de criterio en dos proyectos de ley emanados del mismo Contro ministerial y presentados en tan corto transcurso de tiempo, no se hayan detallado ó recordado esas «*exigencias hechas patentes desde 1888*». El público, de seguro, no las conoce, pues no ha habido, ni podrá citarse, manifestación ostensible de las mismas; sin duda un error de imprenta ha sustituido *patentes á latentes*. No es de creer que el preámbulo se refiera á las pretensiones manifestadas por algunas provincias, al proyectarse el plan general de que ya se ha hablado. Desde el momento en que se trata de líneas subvencionadas, como de toda obra pública que ha de costearse por el Estado, sabido es que las aspiraciones no tienen límites. Provincia ha habido, que con dificultad cubre sus propias y reducidas cargas, que sólo cuenta con 14 habitantes por kilómetro cuadrado, que tiene un suelo quebrado y pobre, que servida directa y especialmente por una línea férrea, no ha suministrado jamás tráfico suficiente para cubrir los gastos de explotación, y que, sin embargo, pedía centenares de kilómetros para su comunicación *directa* con las más lejanas provincias, y aun con la vecina República. Las Subcomisiones, en las que no faltaban personas conocedoras de la localidad y animadas de los mejores deseos, no pudieron menos de desechar esos verdaderos delirios, aunque fuera disculpable el sentimiento que los inspiraba.

Si los ferrocarriles cayesen del cielo ya construidos y provistos de todo su material; si su explotación no fuese tan costosa; si por favor especial de la Providencia, el Estado descubriese inagotable mina de recursos, ¿quién se opondría á esas tan naturales *exigencias*? No sólo vías para dar fácil salida á las producciones y permitir á los habitantes viajar con baratura y comodidad, sino hasta los que sólo llenasen fines de recreo tendrían cumplida justificación. Pero mientras llegue aquel caso; mientras el establecimiento de las líneas férreas requiera considerable gasto; mientras los de explotación,

aun para la de menos importancia, no bajen de 3.000 á 4.000 pesetas por kilómetro; y en tanto que no haya racional esperanza de que al sacrificio del Estado, para ejecutar esa obra pública corresponda, en breve plazo, la *utilidad económica*, el *rendimiento*, hay que resignarse á no hacerla ó á establecerla en condiciones modestas, no preocupándose de acortamientos, rectificaciones ni incomodidades, sino ciñéndose á lo más preciso, á la más perentoria necesidad.

A ésta deben atender los ferrocarriles secundarios, llenando las deficiencias más patentes (aquí encaja mejor el adjetivo), y esto propusieron las Subcomisiones. Por lo demás, de las informaciones que á sus dictámenes sirvieron de base (y conste por si han inspirado el actual proyecto), puede decirse lo mismo que de todas las que en España, y en otras partes, se verifican; si son verbales, discursos y teorías olvidadas ya, de puro sabidas, por los que las oyen; si son escritas, peticiones y reclamaciones sólo apoyadas en generalidades; en cambio, carencia absoluta de datos útiles, de cifras comprobadas de producción y movimiento, de cálculos racionales sobre probable tráfico de las líneas que se piden. Por eso los Gobiernos presentan proyectos de ley desnudos de datos y por eso las Cortes, en su buen deseo, han incluido, en los planes generales del Estado, tantos ferrocarriles que no cubren sus gastos, carreteras cuyo mejor aprovechamiento es la hierba que en ellas crece y puertos á los que suele acudir una lancha pescadora. Si en vez de acordar y ejecutar esas carreteras, se hubiera pensado en hacer las que, con poco gasto, se prestasen á más perfecta viabilidad, habría hoy una buena base para establecer la red de verdaderos ferrocarriles secundarios.

Se dice, en el preámbulo del proyecto de Ley, que la red actual es á todas luces insuficiente —Si con esto quiere significarse que hay todavía pueblos á los que no llega el ferrocarril, debe confesarse que es (y será) verdad evidente. Pero si, como debe entenderse, se relaciona con las necesidades y recursos del país, la afirmación ministerial, siempre respetable, es, por demás, aventurada. No hay, no se conoce una fórmula que exprese el número de kilómetros de ferrocarril que un país necesita, teniendo en cuenta sus elementos de población y riqueza; á falta de ella, hubiese sido conveniente demostrar, ó que en las líneas actuales las demandas de tráfico exceden á la capacidad de tracción, ó que existen en el país grandes masas de productos que no encuentran salida por falta de medios de transporte. Lo uno y lo otro distan mucho, por desgracia, de ser exactos.

La riqueza de un país, tomada la palabra en su más lata y general acepción, es la que puede servir de medida para la necesidad de medios de transporte; pero esa riqueza es á su vez función, y bien compleja, de mu-

chos elementos. El principal es la población, pero no basta; provincias hay en España (Galicia) de gran densidad y extremadamente pobres, que proporcionan una mezquina vida á las líneas férreas que las cruzan; se necesita además que esa población tenga hábitos de trabajo y economía; que el suelo sea feraz; que la industria tenga gran desarrollo, y sobre todo, que, como consecuencia de largos años de orden, de laboriosidad y de ahorro, exista, en el país, el principal elemento de riqueza: el capital. En España misma se ve el ejemplo de esto: en Cataluña y parte del Norte, población densa, industria, agricultura bien atendida, capitales propios. Por eso allí se han multiplicado los ferrocarriles y tienen su existencia, más ó menos próspera, asegurada. En los demás países sucede otro tanto, y de ello dan cumplido testimonio los datos á que sirven de introducción estas consideraciones. Inglaterra y Alemania, con gran densidad de población, potente industria y fuertes capitales, han podido multiplicar sus ferrocarriles, los cuales, gracias á la parsimonia y orden con que se ha procedido y á su régimen, que, en las respectivas clases, puede estimarse como modelo, producen un regular interés al capital empleado. Bélgica se halla en iguales condiciones; pero allí la incorporación, á las del Estado, de líneas improductivas, ha perturbado la marcha próspera que seguía su red. La gran riqueza de Francia, en la que, la bondad del suelo, su privilegiada posición geográfica y la pasión del ahorro y gran laboriosidad de los habitantes, suplen su no elevada densidad, le ha permitido soportar los enormes sacrificios y déficits con que la ha gravado el apresurado desarrollo de sus ferrocarriles. Italia, si bien más poblada, mucho más pobre, ha experimentado un verdadero fracaso al querer extender demasiado sus líneas férreas. Los Estados Unidos, con pequeñísima densidad de población, han podido multiplicar extraordinariamente sus vías férreas; pero son de todas conocidas sus excepcionales condiciones de riqueza y sus fabulosos capitales.

Un ferrocarril necesita, por económico que sea su coste de establecimiento, una respetable cantidad de viajeros y mercancías que transportar. ¿Ofrece un país, una comarca, por su tráfico á través de caminos ordinarios, por su densidad de población, por su riqueza agrícola ó industrial indicios evidentes de que suministrará el movimiento necesario para una vía férrea? Pues su establecimiento está perfectamente indicado. Por eso en todos los países se ha comenzado por servir los grandes centros, por seguir las corrientes ya indicadas ó conocidas, y, en casi todos, los resultados han correspondido á los cálculos hechos. Hasta en España, á pesar de su escasa población y atraso, las líneas que cruzan tales comarcas y se dirigen á la frontera de Francia ó á nuestros puertos importantes, si bien han tardado en desarrollar su tráfico más que las análogas de otros países, por causas de todos conocidas, han llegado á obtener productos que las permitirían

vivir con relativo desahogo. Pero al querer que naturales aspiraciones de otras localidades quedaran satisfechas, extendiendo para ello la red, el problema se presentaba obscuro: los elementos de vida para los ferrocarriles se hallaban en estado latente ó no existían. En el primer caso el ferrocarril, industria auxiliar, prestaba poderosa ayuda al desenvolvimiento y podía prometerse buen éxito al cabo de cierto tiempo; en el segundo el negocio ha sido siempre ruinoso y no debió ser emprendido. Innumerables ejemplos pueden citarse dentro y fuera de España y no pocos se presentan en los datos adjuntos, y constan respecto á nuestro país, en las Memorias oficiales. De aquí la gran cautela con que debe procederse al tratar de multiplicar líneas, el absurdo de costear y emprender nuevas redes, donde las existentes apenas cubren sus gastos ni llegan en tráfico á cifras aceptables, y la necesidad de no olvidar el precepto que casi debería elevarse á axioma «de »que no debe intentarse, fuera de excepcionales casos de interés político ó »estratégico, la construcción de ningún ferrocarril que no ofrezca racional »y fundada probabilidad de que en un *porvenir inmediato*, ya que no desde »luego, cubra, con los productos de su tráfico, no sólo los gastos de explotación, sino sus cargas, esto es, el interés y amortización de los capitales »empleados.»

El progreso, el desarrollo de la riqueza es y debe ser lento, y sufre á veces detenciones ó retrocesos; algo, y aun mucho, puede sobre este punto ofrecernos como ejemplo el actual estado de nuestro país. Tan sólo en el Nuevo Mundo se ven casos de extraordinario y rápido crecimiento; en Europa, y salvo los de alguna explotación minera, de duración siempre limitada, el aumento de tráfico ha sido mucho menos rápido que el de medios de transporte. Para establecer éstos, hay necesidad de apelar al crédito, de llamar capitales asegurándolos una remuneración, no aleatoria, que desde el primer momento carga sobre el ferrocarril, mientras que los productos, los medios de hacer frente á aquella obligación, no comienzan á obtenerse sino más tarde, y van lentamente aumentando. Si el equilibrio tarda en establecerse ó no se llega á conseguir, y esto sucederá si en país poco poblado y pobre se multiplican líneas ó se duplican redes sin necesidad probada, la catástrofe sobreviene con grave daño del crédito. Estúdiese con esmero la historia de nuestros ferrocarriles, y el hecho se verá, por desgracia, comprobado. Muchas, la mayor parte de nuestras líneas no han podido cubrir sus cargas, y, ó han tenido que entrar en arreglos, más ó menos vergonzantes, con sus acreedores, ó ser cedidas, con gran pérdida del capital, para continuar así una explotación siempre mezquina y de pobres dividendos al capital reducido. Enorme sacrificio se impuso el Estado para las líneas de Asturias y Galicia, y no fué pequeño el de accionistas y obligacionistas. Para verlas concluidas, hubo que velar la estatua de la ley,

sacrificar á aquéllos violando las leyes sustantivas y de procedimiento, y adjudicar el ferrocarril, por una suma que no llegaba á la octava parte de la subvención ya abonada por el Gobierno. Aun con tal reducción del capital, todavía los productos de la explotación no cubren las cargas, y su déficit pesa sobre la red del Norte. De las cinco vías férreas que unen á España con Portugal, *ni una sola prospera ni ha llegado á regulars productos*. La segunda red francesa, la que se llamó «Nueva Red» no pudo, aun en tan privilegiado país, llegar en veinticuatro años (de 1859 á 1882) á vivir sin déficit. Vea, pues, el Ministerio con cuántas reservas deben acogerse sus afirmaciones sobre insuficiencia de la red general, cuánto es necesario atender y estudiar, en los rendimientos de ésta, el desarrollo del tráfico, y cómo deben relegarse á la esfera de las utopías generosas esas esperanzas no fundadas sino en riquezas latentes, y esos anhelos de duplicar vías y de subvencionar millares de kilómetros. ¡Ojalá pueda realizarse la única modesta y racional aspiración! La de ir con marcha lenta, pero constante y estudiada, llenando huecos; acudiendo á los puntos donde los mayores elementos de riqueza hagan esperar un posible desarrollo de tráfico; reuniéndolos por modestas y económicas líneas á las actuales, para ir después extendiendo, sobre segura base, á menos privilegiadas comarcas, los beneficios de las rápidas comunicaciones. No seduce, no alucina este método, como puede seducir y alucinar el de esas grandes agrupaciones con que sueña el Proyecto de Ley; pero puede asegurarse que daría más fructuosos resultados.

Las anteriores consideraciones son aplicables á todos los sistemas de construcción y explotación de ferrocarriles, ya por el Estado, ya por Compañías. En primer lugar, la prosperidad de una nación no se mide tan sólo por la de su Hacienda y Tesoro, sino por la de todas las entidades que dentro de la misma viven y se mueven, y el crédito público se halla interesado en que tengan holgada existencia cuantas empresas, lícitas y honradas, se ocupen en fomentar la industria y riquezas de un país. En segundo lugar, y salvo los gastos de seguridad y defensa del territorio, el Estado no debe emprender mejoras de cierta clase, sin tener la seguridad de que han de producir rendimientos suficientes.

(Se continuará.)

MADRID: 1890.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE GREGORIO JUSTE.

Calle de Pizarro, número 15, bajo.