

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

MADRID, 15 DE MARZO DE 1890.

4.ª Serie.

Tomo 8.º

Número 5.º

AÑO XXXVIII DE LA PUBLICACIÓN.

SUMARIO.

Datos relativos á la explotación de ferrocarriles, por D. Rafael Clemente.—Anteproyecto de puente sobre la Mancha de H. Hersent, Schneider y C.ª, por L. G.



DATOS RELATIVOS A LA EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES

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

(Continuación.)

Si esas mejoras pueden llevarse á cabo dentro de los anuales ingresos, será remuneración bastante el beneficio general de la comunidad; pero si, cual acontece con el establecimiento de ferrocarriles, es necesario invertir capitales tomados á préstamo, el Estado, como las Compañías, debe atender, ante todo, á que se obtengan productos capaces de hacer frente á las cargas. No basta el indefinido bien general que proporcionen, que, por otro lado, y si merece el nombre de tal, se traducirá en lo que buscarse debe, en aumento de tráfico y por tanto de productos; no cabe admitir la también desacreditada utopía de cargar sobre todas las generaciones venideras gastos hechos en su beneficio; las deudas deben amortizarse, y los plazos que para ello se establecen son siempre bastante largos para que no pueda quejarse la generación presente. Esta, que ha recibido de las anteriores capital moral y material, debe, para la marcha natural del progreso, legarle aumentado á las venideras, y, para ello, hacer que la herencia no sea absorbida por las deudas. Ejemplo ofrecen en materia de ferrocarriles Alemania y Bélgica, en las que la explotación por el Estado es la regla general. En uno y otro país se procura, sin desatender las ventajas que al público reporta su potente tráfico, sacar al capital invertido un interés proporcionado. Y al citar á Bélgica, no puede menos de recordarse que, precisamente sobre este punto y con motivo de una ligera subida de tarifas, suscitóse de su Parlamen-

to, en 1878, luminosa discusión en la que el Gobierno sostuvo y sacó triunfante la doctrina que aquí se defiende.

Para terminar este aspecto de la cuestión y robustecer lo dicho con respetables opiniones, que bien pueden ponerse en parangón con las que se leen en el preámbulo del Proyecto de Ley, cumple rogar á la Comisión parlamentaria que recuerde lo dicho en las conocidas y clásicas obras de monsieur Picard, Inspector de puentes y calzadas en Francia, Presidente de Sección de su Consejo de Estado y que ha merecido la honra de presidir el último Congreso de ferrocarriles celebrado en París, y las palabras del malogrado Ingeniero, Diputado y Director de ferrocarriles, Mr. Lesguillier, bien conocido en España. «Es absurdo establecer dos vías de comunicación concurrentes cuando una sola basta.»

Tratándose de los ferrocarriles españoles podría, como suele hacerse, atribuirse sus pequeños ingresos á lo elevado de sus tarifas, como diariamente se estima por la prensa y parte del público. También el Ministerio habla en el preámbulo del Proyecto de Ley de abaratar los transportes. Si se refiere á los terrestres que aún se hacen para llegar á las vías férreas, la frase es exacta, y precisamente para remediarlo se proyectan las líneas secundarias; si el Gobierno, y así se desprende del adverbio de tiempo que emplea, cree exageradas las tarifas actuales, y para rebajarlas se propone subvencionar nuevas líneas que vengan á hacer concurrencia, la cuestión reviste importancia suma, puesto que el cargo procede no ya de naturales, aunque erróneas, aspiraciones del consumidor, sino del centro administrativo que debe poseer, acerca de la materia, suficiente número de datos. ¿Cuáles han servido al Sr. Ministro para su grave afirmación? Se echan de menos en la exposición de motivos, quizás se presenten en la discusión, entonces podrán ser examinados; pero entre tanto lícito ha de ser rechazar el cargo, consagrandolo algunas líneas á tan interesante asunto. En todo lo relativo á ferrocarriles, España, como los demás países que por su pobreza ó por sus vicisitudes se hallan en mal estado, aparece con notoria desventaja al ser comparada con más afortunadas naciones. La comparación es constante y además excitada por la influencia que los medios de transportes ejercen en la lucha mercantil. La facilidad de comunicaciones permite viajar por el extranjero á muchos españoles; las relaciones comerciales nos ponen diariamente en contacto con unos y otros países, y aparecen forzosamente las diferencias de coste en los arrastres. Y si á esto se añade el natural deseo, en todo el que utiliza un servicio, de obtenerle lo más barato posible, sin preocuparse para nada de los intereses del que le presta, se comprende el continuado clamor, si bien no se justifica en manera alguna

que sea amparado por personas ó centros que deben conocer, apreciar y aquilatar las bases de los precios y los fundamentos de las quejas.

Salvo insignificantes ingresos denominados «fuera de tráfico», la *tarifa*, es decir, el percibo de lo estipulado por *transporte y pasaje* es, en los ferrocarriles, la única partida del «Haber». Con ella hay que hacer frente á todas las del «Debe», á los gastos de explotación, á los impuestos y á las cargas, esto es, á los intereses y amortización del capital. Los ferrocarriles, como empresa industrial, están sujetos á las leyes económicas. Si venden su *mercancía*, es decir, si transportan á menor precio del que exige el «Debe», si éste resulta mayor que el «Haber», el ferrocarril no podrá subsistir. Por consiguiente, la baratura de sus tarifas tiene el límite natural que tienen las de los demás objetos producidos por la industria, el de los gastos de producción. Pero esto, que á nadie se ocurre dudar ni disputar cuando se trata de un fabricante de paños ó loza, ó de un vendedor de comestibles, no es tomado en cuenta cuando se trata de vías férreas. Jamás se pide á un Gobierno que estudie, conforme á lo prevenido en la ley y en los contratos de concesión y á los preceptos del común sentido, si los precios de la tarifa son ó no proporcionados á las condiciones del tráfico y de la línea; en redondo, *en crudo*, se reclama que la tarifa se baje, y que la baja se imponga por orden superior. No se preocupan los que tal cosa piden de si el Estado debiera, en estricta justicia, garantizar á las Compañías la integridad de sus ingresos ó indemnizarlos de la forzada baja; pero si hubiese un Gobierno que, al atender á aquellos interesados clamores, se atreviese á intentar una solución semejante, llegarían al cielo las acusaciones de inmoralidad y de cohecho. Aun sin tal motivo no suelen omitirse, si bien es verdad que, hasta ahora, no se ha atrevido nadie á traducirlos en una seria y respetable acción pública contra las Compañías seductoras ó los Gobienos prevaricadores.

Dejando aparte estas consideraciones, quizás inoportunas en este sitio, quede consignado que la *tarifa* debe responder á los gastos y cargas, y por tanto, que siendo siempre superior á lo que aquéllos exijan, ha de proporcionar, multiplicada por el número de *unidades transportadas*, medios de hacer frente á las segundas, esto es, á los intereses y amortización del capital. Si el tráfico, ó sea el dicho número de unidades, es pequeño con relación al coste de establecimiento, la tarifa ha de ser *forzosamente* alta. Ahora bien, en ese caso se hallan los ferrocarriles españoles. La poca densidad de población, la falta de industria, el pobre rendimiento de la agricultura proporcionan escasos elementos de transporte. A los *cuarenta* años de apertura de la primera línea, á los *veinte* de estar en explotación los dos tercios de la red actual, en fin de 1887, el número de toneladas de mercancías removidas, el tráfico que produce, no ha llegado á diez millones de

toneladas; el número de viajeros escasamente pasa de veinte millones. Aun para apreciar estas cifras, con relación al tráfico general, sería necesario descontar más de dos millones en cada una, que dan, por un lado, los ferrocarriles especiales mineros, y por otro, el pequeño de Barcelona á Sarriá. Si en vez de estas cantidades totales, se toman como únicas apropiadas para calcular la importancia del tráfico, las de frecuentación, esto es, el número de toneladas y viajeros kilométricos por kilómetro de línea, ó sea los transportados á distancia entera, la pobreza de las líneas españolas se pone más en relieve. En los datos se encontrarán todos esos elementos.

El coste de establecimiento ha sido y tenido que ser elevadísimo, inferior, sin embargo, al de casi todas las líneas europeas, puesto que ni se han ejecutado trozos de doble vía, ni hay tanto lujo de instalaciones. La configuración del suelo de la Península, los fuertes declives de las bajadas al mar y las divisorias que ha sido necesario atravesar, han obligado á grandes trabajos de explanación, aun aceptando trazados de fuertes pendientes y cerradas curvas. En la época en que se ha construido la mayor parte de la red española, ni los adelantos de la ciencia de construir eran los de hoy, ni mucho menos el precio de los materiales, especialmente del hierro. Con esta materia, de escasa duración, que ha obligado á renovar las vías por completo sustituyéndolas por el acero, se hicieron las líneas, pagándola á elevado precio.

Pero ha habido en los ferrocarriles españoles un elemento de gasto que ha influido más que ningún otro, y que con sentimiento hay que analizar; el elevado precio del dinero. A ejemplo de lo sucedido en Francia, la mayor parte, los $\frac{2}{3}$ del capital empleado en los ferrocarriles se ha tomado á préstamo por medio de obligaciones, á las que se aseguraba un rédito fijo y una amortización regular, aunque en el largo plazo de noventa y nueve años. Las líneas, en su mayor número, han sido construidas en un período (1848 á 1874) en que el crédito español se cotizaba bien bajo. En el país no se encontraron capitales; del extranjero no pudieron venir sino en condiciones onerosas, que pesarán durante toda la explotación. La historia de la Hacienda española, que hay que recordar con tristeza y vergüenza, pero con enérgica censura, para evitar que se reproduzcan pasados extravijs; la casi sistemática falta á los compromisos contraídos, que nos ha llevado á verificar innumerables *arreglos* de la *Deuda*, palabra que en un patriótico *eufemismo* ha sustituido á la que el Código emplea; las añejas y casi incurables aficiones socialistas que, en cuanto el capital, tenemos los españoles, fueron causa, y aun hoy injustamente lo son, de que la cotización de valores estuviese muy baja. Con las más respetables firmas y con la hipoteca de las líneas, sólo ha podido encontrarse fondos á más de 6 por 100. Aun hoy, religiosamente pagados los intereses, cotizanse las obligacio-

nes españolas mucho más bajas que las similares extranjeras. Falta la confianza, y no ha de fortalecerse con proyectos como el que *aquí* se censura. Apenas para las líneas férreas luce algún signo de bonanza, ya surgen ideas para deprimir su tráfico y detener su progresiva marcha.

Escaso movimiento y elevado coste bastan para justificar altas tarifas; pero aún concurre otra circunstancia onerosa, la condición de los trazados. Las pendientes y las curvas exigen aumento de fuerza de tracción, y se calcula que una rampa de 15 á 20 milésimas, muy común en España, equivale á un aumento de longitud de 1.60 por kilómetro. Para comparar tarifas, téngase, pues, presente este importantísimo elemento.

Para las líneas francesas, el distinguido Ingeniero Mr. Noblemaire (bien conocido en España), Director hoy de la más poderosa Compañía París-Lyon-Mediterráneo, ha dado una forma empírica á que para viajeros ó mercancías puede ajustarse el coste completo del transporte (*prix de vient*);

$2^c, 2 + \frac{600.000}{F}$ en céntimos de franco, y siendo F la frecuentación antes

definida. Ya se ve en qué sentido influye esta y se aplica esta fórmula á los ferrocarriles españoles, teniendo en cuenta sus pendientes y curvas, y aunque se reconozca que no se explotan ni pueden explotarse como en Francia, quedarán justificadas sus tarifas, que por otro lado lo están por los escasos rendimientos. Por eso las Compañías, en nuestro país, se ven obligadas á explotar con severa economía, con un coeficiente mucho menor que el de toda Europa, excepto Portugal, y sin embargo, ¡cuán lejos se hallan de exigir la tarifa legal! Esto solo debería ponerlas á cubierto de la crítica oficial.

La pretensión, perfectamente explicable, aunque no justificada, de multiplicidad de líneas y de baja de tarifa, obedece á los mismos motivos que informa toda la historia española en el terreno económico. Con la herencia de glorias que nos tocó en parte, vino envuelta la falsa idea de nuestra riqueza, por más que un imparcial examen demuestre que jamás ha existido. Ni hemos sabido ser económicos y formar con el ahorro capitales, ni nos resignamos á reconocernos pobres. Y, sin embargo, esta es la primera, la más absoluta condición para enriquecerse. El que se sabe es pobre y es honrado, empieza por no gastar más de lo que tiene, por no contraer deudas que después no pueda satisfacer; con este firme propósito, se preocupa, ante todo, de conservar su crédito, y contando con él, con el trabajo y el ahorro, puede aspirar á mejor porvenir. Si, descuidando el cumplimiento de sus obligaciones, se lanza á desproporcionados gastos, á empresas que no le produzcan el debido interés y no alcanza á sostener sus cargas, no es dudoso el resultado. Así como en una aldea sería una locura pretender organizar servicios como los de una gran capital, á pesar de que tantos de-

rechos tengan unos como otros habitantes; así como un pequeño comerciante no puede vender á los precios que los grandes almacenes, de igual manera un país de hacienda pobre no puede aspirar á tener tantos caminos de hierro como una nación rica, ni en ellos tarifas tan bajas ni servicios tan cómodos. Vaya lentamente, sobre seguro y aprovechando las ventajas ya obtenidas, y el éxito será, no tan brillante en apariencia, pero más positivo.

Hay respecto de tarifas las mismas ilusiones que en cuanto al aumento de líneas: se cree, y aún se sostiene, que es tal la elasticidad de la riqueza y progreso de un país, que á toda baja corresponderá un aumento de tráfico suficiente á restablecer el equilibrio y más bien á mejorar las condiciones de la explotación. Como principio y con esa generalidad, es un absurdo; el mayor consumo, aquí el tráfico, correspondería al precio *cero*, y como el producto resulta de la multiplicación del número de unidades transportadas por ese precio, sería forzosamente nulo. Hay que reconocer, y es una ley económica, que el mayor producto corresponde á un cierto precio siempre superior al de producción; más elevado, la disminución del consumo influye en sentido desfavorable, como lo hace también la baja del precio aunque el pedido aumente. Fijar ese límite, que la mayor parte de las veces conviene que no sea único, sino una combinación que permita, en diferentes condiciones, atraer á toda clase de consumidores, no es posible sino en la práctica de cada caso. Se ha representado la relación del consumo y de los precios, ya por pirámides, ya mejor por elegantes curvas; se estudia en general su ley; pero solo á *posteriori* y con datos suministrados por la experiencia puede definirse. Quede, sin embargo, establecido (no importa repetirlo, puesto que tanto se olvida) que para el transporte por ferrocarriles (como para toda industria) hay un precio *del que no puede bajarse* sin peligro de ruina. Ahora bien, ese precio está relacionado con el tráfico: aunque el aumento de éste requiera mayor gasto de establecimiento, de capital, puesto que exige mejores trazados, más potentes máquinas, vía más pesada y mayor amplitud en las instalaciones, no hay exacta proporcionalidad, y la preponderancia de gastos, que pueden estimarse fijos para cada línea ó red, hará que, repartidos en mayor número de unidades, permitan disminuir la tarifa. Una baja en ésta de 20 por 100 exige un aumento de 60 por 100 en el tráfico. Siganse, pues, las indicaciones de éste, en vez de pretender lo contrario, y cuando se vea crecer, no solo los productos brutos, sino los netos y los líquidos, entonces puede reclamarse con razón la baja de tarifas.

Las Compañías de ferrocarriles tienen, ante todo, que conservar la integridad de sus productos netos. Pudiera sin razón y justicia exigírselas que sacrificasen la ínfima parte que representan los pequeños dividendos de sus accionistas. Pero en lo destinado á satisfacer cargas que, en las líneas espa-

ñolas, absorben la cuasi totalidad, un deber, impuesto por las leyes y á la par por la conciencia y el honor, las impide prestarse á inmotivadas bajas que pudieran comprometer el servicio de las obligaciones. El Código de Comercio, y las leyes especiales que las rigen, les impondrían en tal caso la sanción penal establecida, la pérdida de las líneas ó la necesidad de arreglos y convenios que, aun teniendo lugar, matan el crédito.

Los datos que á continuación pueden leerse abonan las anteriores consideraciones; pero á grandes rasgos, son además robustecidas por hechos bien conocidos. En el año 1883 se retiró á las Compañías el derecho al 10 por 100 de aumento en los billetes de viajeros; todo el mundo creyó que el desarrollo del tráfico compensaría inmediatamente esta baja. En fin de 1888 ninguna línea ha vuelto á tener por kilómetro igual ingreso en concepto de viajeros. La baja en la tarifa se impone en un día; su efecto es inmediato; por el contrario, el aumento de tráfico que ha de compensarla es siempre lento, así lo ha entendido el Gobierno, que se ha guardado muy bien de rebajar el enorme impuesto que cobra y tan saneados ingresos le produce.— Bien pocos años hace que en Madrid, bajo la engañosa impresión de la teoría que se combate, creyó el Ayuntamiento encontrar remedio á su situación angustiosa, bajando los derechos de consumos, y esperando que la disminución del fraude y el aumento de materias consumidas acrecerían los productos del impuesto. A toda prisa y en vista de los enormes déficits, tuvo que volver á las antiguas tarifas; había contado sin el largo tiempo necesario para esos efectos.—La notable baja de las tarifas francesas, introducida el año 1880 en las líneas del Estado y por consecuencia en las de las Compañías, ha exigido del Tesoro francés enormes sumas para compensar la reducción del producto neto y hacer frente á las cargas y á la garantía.—Las reformas postales ofrecen acerca de este punto el más saliente ejemplo. No pueden ponerse en duda sus benéficos efectos para el comercio y para el público en general; mas para el Tesoro, y por gran espacio de tiempo, han sido desastrosas. Inglaterra ha tardado treinta y cinco años en obtener los mismos productos netos que antes de la reforma. Francia, que en 1871 elevó considerablemente sus tarifas para hacer frente á las resultas de la guerra, vió acrecer considerablemente sus productos brutos y llegar los netos en 1877 á más de 46 millones. Al rebajarse en 1878 disminuyeron á la vez los productos brutos y los netos; aquéllos se han repuesto, si bien según las leyes de crecimiento natural, anteriores y posteriores á la reforma, sólo se igualarán en 1889. Los productos netos, que inmediatamente después de la reducción bajaron á 25 millones, no se habían repuesto en 1884, en que el famoso Ministro Mr. Cockery presentaba á la Cámara de Diputados el «Rapport» de donde se toman estos datos; entonces solo eran de 35 millones, y las leyes de crecimiento no prometen la igualdad en am-

bos sistemas hasta 1892. En España, y también como consecuencia de la guerra, se aumentó el precio de la correspondencia; ésta disminuyó; pero los ingresos del Tesoro aumentaron, que era lo que se buscaba. Y no hay que olvidar que las reformas postales han coincidido con grandes facilidades para el transporte, conduciendo las líneas férreas casi siempre *gratis* la correspondencia. Si se hiciese la verdadera cuenta comercial; si se aumentase á los gastos actuales lo que el acarreo representa, se verían más claramente los efectos de esas bajas.—Meses hace que la prensa viene ponderando los resultados de la reforma de las tarifas de viajeros en Hungría: no se tienen datos precisos; pero los últimos publicados acusan grandísimo incremento en el número de viajeros, y bien reducido en los ingresos: no se indican los gastos; pero bien puede colegirse de las cifras estampadas que los productos netos han disminuido, y de ello se ha quejado ya el Ministro de Hacienda de aquel país.—La discusión, en 1878, en el Parlamento belga; la notable información hecha en 1883 en Inglaterra por la Comisión nombrada al efecto; la colección de cifras y de luminosas observaciones contenidas en la obra citada de Mr. Picard, y la Memoria nutrida de datos, presentada por Mr. Findlay, director del *London and North western Railway* en Inglaterra, al Congreso de París (Septiembre 1889), y publicada entre sus documentos, servirán de formal y seria ilustración á la materia. Multiplicar inconsiderablemente ferrocarriles; introducir en sus tarifas inmotivadas bajas, han producido en todas partes iguales efectos. Las naciones ricas, Francia, Bélgica, Inglaterra, Alemania, han podido resistirlos, gracias á la general prosperidad; los países pobres, Italia y España, han pagado ó pueden pagar bien caro parecidas imprudencias. Pretender, como en el Proyecto de Ley, que se establezca, subvencionándola, una nueva red, para obligar con su concurrencia á la baja de tarifas en la antigua, cuando ésta no tiene apenas tráfico, sólo conducirá, puede estar seguro el Ministro, á la ruina de la existente, á la vida precaria de la que se construya y á malbaratar los escasos recursos del Erario público.

Demostrada la falta de fundamento de los motivos alegados por el Ministerio para justificar el Proyecto de Ley, conviene dedicar algunas observaciones á su articulado. Para conseguir su objeto, para que, en breve tiempo, pueda implantarse junto á la red actual la nueva, construida económicamente, se propone otorgar durante veinte años garantía de un interés de 5 por 100 á un capital de 80.000 pesetas por kilómetro, como máximo, y dar en la aplicación de este auxilio determinadas ventajas á medida que sea mayor el número de kilómetros de cada concesión. El ideal es constituir grupos de más de 2.000 kilómetros (artículos 7.º y 15.º) formados por líneas de *gran tráfico* unidas, para compensación, á otras de porvenir pre-

cario (preámbulo). La idea de las agrupaciones es original y nueva en España; pero además, y respondiendo la respetable y respetada firma que autoriza el Proyecto de que la ley no se propone para favorecer una agrupación determinada, debe colegirse que se espera que sean *varias*, y que, por tanto, aspira á obtener miles de kilómetros, entre sí relacionados. El plan á que han de obedecer no se conoce; en el art. 3.^o se autoriza al Ministro para formarle (sin imponerle ninguna limitación), y con sólo ser aprobado por el Consejo de Ministros, se le dará fuerza de ley (art. 6.^o)

No han sido, en verdad, en España las leyes generales de Obras públicas, ni los planes á ellas anejos, trabas que hayan impedido la constante acción legislativa para modificar aquéllas ó alterar éstos. Pero adoptar medidas de importantes auxilios con fondos públicos para líneas desconocidas, cuya designación se fía al arbitrio ministerial, no parece lo más correcto en buenas prácticas parlamentarias. Verdad es que el Gobierno tiene, para cada concesión, que presentar un proyecto de ley especial (art. 13); pero ó lo dicho en los artículos 3.^o y 6.^o es una mixtificación, ó en esas leyes especiales no podrán comprenderse más líneas que las que el Ministro haya conceptuado conveniente incluir en el plan. La competencia legislativa resulta bien coartada; puede decirse que sólo es negativa.

La economía, la indole del Proyecto estriba en las *grandes agrupaciones*. ¿Van éstas á detallarse ó indicarse en el plan general, ó constará éste de líneas aisladas que la iniciativa particular ó gubernamental agruparán á su antojo? Nada se dice; el Ministro, al presentar las leyes especiales, debe especificar (art. 14) las líneas que cada concesión ha de abarcar; pero queda autorizado, si no hay postores en las subastas, para variar la agrupación, ya dividiéndola, ya desmenuzándola hasta dejarla reducida á líneas aisladas (art. 18). Si las Cortes han votado, por encontrarla conveniente, cierta agrupación de líneas, para constituir una sola concesión, ¿es parlamentario, es correcto que el Ministro pueda después barajarla á su capricho? Otro inconveniente mayor presenta lo propuesto, pero se relaciona con la subvención y después se analizará. Conviene no salir ahora de las agrupaciones.

Ya se tratase de los verdaderos caminos secundarios, ya de los que el Proyecto quiere implantar, y prescindiendo del paralelismo ó concurrencia á la actual red, ¿qué criterio, qué guía ha servido para fijar como *minuum* ventajoso el de los 2.000 kilómetros? Aquí sí que se echan de menos *datos*, sin los cuales no ha debido presentarse ese Proyecto. Para completar esos 2.000 kilómetros, ¿cuántas provincias se necesita comprender? La red actual da unos 200 kilómetros por provincia. No es posible que se trate de distribuirlo por igual; se necesitará atravesar 15 ó 20 para llegar á aquella suma. ¿Pueden tales combinaciones considerarse como caminos

secundarios? ¿Se van á establecer de la Coruña á Málaga, de Cádiz á Barcelona, de las fronteras de Francia y Portugal al Mediterráneo, líneas de vía estrecha ó de vía ancha, con fuertes pendientes, cerradas curvas y material ligero, cual requieren ferrocarriles de *coste reducido*? Pues ni aun así, á no sumar esos caminos, se constituirían las agrupaciones, y semejante idea es inconcebible, ni se prestaría á lo que el Proyecto pretende, á combinar buenas con malas líneas. Para esta combinación sería necesario escoger grupos en cada provincia é incluirlos en una misma concesión, por más que natural y racionalmente no tuviesen relación alguna.

Ni agrupándolas ni aisladas deben nunca intentarse líneas de *porvenir precario*. Si no ofrecen, para dentro de un plazo racional, tráfico suficiente, los más elementales principios económicos exigen que no se gaste nada en ellas. El Estado, las Compañías que, á *sabiendas*, acometen una de esas empresas, cometen una manifiesta inmoralidad. Sólo al primero, *si le sobrasen recursos*, podría disculparse el intento de proporcionar á todos sus administrados *la gallina en el puchero* que pretendía el buen monarca francés. ¿Cuándo se llegará á esa feliz situación? Por lo demás, el Proyecto olvida que la construcción barata solo es uno de los elementos del ferrocarril económico; el más esencial es la *explotación* barata, y ésta requiere plegarse á las exigencias del tráfico local, que varían de una á otra provincia. Abarcar con el trazado todas ó la mayor parte de las localidades, acomodar la distribución y marcha de los trenes á lo que en cada estación y aun en cada día pueda exigir el público, encargarse á veces de servir á domicilio, multiplicar ramales á fábricas, cortijos, caseríos, bodegas, etcétera, para recoger y llevar en la ocasión oportuna toda clase de productos, ausencia de horarios y marchas fijas, tales son los caracteres que deben distinguir á una vía económica. Leerse pueden en todos los Tratados, y no es el menos ilustrado el que, hace ya más de veinte años, escribieron, de orden del Gobierno, distinguidos Ingenieros españoles. Esas condiciones no pueden cumplirse ni en las grandes agrupaciones ni en las líneas extensas, á no ser que, obtenida la concesión, se dividiese ó *revendiese*, lo que no autoriza, á la verdad, el Proyecto de ley. Por eso en todas partes las Empresas de caminos secundarios abarcan corto número de kilómetros; si los hay en las grandes Compañías se les destina administración especial, y si, como en Bélgica, los construye una Sociedad Nacional que forman el Estado, las provincias y los Municipios, arrienda la explotación á pequeñas Sociedades locales. El único *grupo* en líneas secundarias es el que formen con cada línea sus ramales, á contar de la confluencia con la principal. Pueden, por conveniencias comerciales, fundirse, ser adquiridas por una misma Empresa, pero cada uno *debe formar y ser objeto de una concesión especial*.

La formación de las grandes agrupaciones se estimula en el Proyecto

de ley, no sólo con la prioridad ó preferencia para la concesión (art. 15), sino con la ventaja (art. 7.º) del adelanto en los plazos para percibir las subvenciones. La distinción es en extremo injusta; dentro de cada agrupación, chica ó grande, habrá líneas ó trozos de línea cuya más pronta explotación interese al Estado y medios tiene de adelantarla; pero como regla general, como principio de justicia, lo único admisible es que, línea ó sección, cuya explotación se autorice, comience á devengar subvención. El Gobierno tendrá siempre en su mano, atento á los intereses públicos, autorizar ó no explotaciones parciales. Huelga, pues, toda la caprichosa escala del art. 7.º y debe ser sustituida por la anterior sencilla regla.

Para las actuales Compañías, á las que con tanta frecuencia, como injusticia, se culpa de corruptora seducción, debe, por lo demás, lisonjear el patrocinio que un Ministro, como el que firma el Proyecto, quiere conceder á las grandes entidades. Su honrado nombre es garantía de que no pretende aumentar los focos de corrupción, y su claro talento de que no ha de presumirse que espero que á las nuevas Empresas vengan sólo los *escogidos*, quedándose los *réprobos* en las antiguas.

El método adoptado para subvencionar ó auxiliar se aproxima al de la garantía de interés (art. 7.º). No lo es en absoluto; el sistema exige que á los capitales aportados se garantice, durante todo el plazo de la concesión, un mínimo rendimiento. El proyecto limita el capital á 80.000 pesetas por kilómetro como máximo; sólo ofrece la garantía por veinte años (art. 7.º), y además, como en el caso, bien probable para muchas líneas, de que los productos brutos no cubran los gastos de explotación, sólo se abonarán los intereses del capital convenido (art. 12), resulta que parte de éstos tendrá que invertirse en suplir los déficits y, en realidad, la garantía puede ser ineficaz. No nos atrevemos, sin embargo, á criticar el sistema propuesto, tratándose de España. En primer lugar, los escasos recursos de nuestro presupuesto no permitirían disponer de las grandes sumas que suele exigir ese género de subvención, debidamente aplicado. En segundo y principal, porque tenemos presente, según se ha indicado, y en otro sitio se repite, la generosa y lamentable facilidad con que nuestro Parlamento vota toda clase de líneas. Con la subvención al construir, ó sin ella, el que emprende uno de esos caminos corre el riesgo de no encontrar recompensa, y esto retrae de solicitar la concesión: con la verdadera garantía de interés es seguro que no habría aldea que, en determinadas circunstancias, no obtuviese ferrocarril, y como, garantido el capital, no había de faltar concesionario, no puede calcularse á dónde llegaría, en breve plazo, la carga sobre el Tesoro. Es, pues, el plan propuesto un saludable freno á nuestra patriótica intemperancia, y lo es, además, para el inadmisibile sistema de líneas y grupos patrocinados en el proyecto de ley.

Lo verdaderamente grave, lo inconcebible en el articulado, es el método que se propone para fijar el tipo de capital á que ha de aplicarse la garantía. Nada de proyectos, nada de estudios; lo hará el Ministro de Fomento «previos los *reconocimientos* que estime oportunos» y el informe de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos (art. 10). Y esto no para una sola línea, sino para un conjunto de ellas de diversas especies y condiciones, «tratándose del coste medio kilométrico». Se comprendería para un avance, aunque grosero, si se quisiera, por ejemplo, saber la suma de millones que la ejecución total de un plan podía costar. Mas para otorgar una concesión determinada, para estipular un *contrato*, el sistema es demasiado *yankee*. Y cuenta que los yankees ni conceden así subvenciones, ni el derecho de expropiar. Respetable es el dictamen de la Junta Consultiva, reconocida su ilustración, su austera moralidad; de muy competentes Ingenieros puede el Ministro echar mano para los reconocimientos; pero sin previos estudios, sin algo, y aun algo, más que un reconocimiento, ni la Junta, ni los Ingenieros, podrán fijar un tipo de coste que sirva de base verdadera para imponer al Estado un largo y costoso sacrificio. Por otro lado, ante las Cortes, que han de juzgar la propuesta del Ministro, las apreciaciones de los Ingenieros y los dictámenes de la Junta, en tanto tendrán valor en cuanto vayan apoyados en ciertos y seguros datos. ¿Pueden éstos obtenerse con un simple reconocimiento? Dejamos la respuesta á voto más competente.

(Se continuará.)

ANTEPROYECTO DE PUNTE SOBRE LA MANCHA DE H. HERSENT, SCHNEIDER Y C.^a

—
POR L. G.
—

I.

GENERALIDADES.

Desde principios de este siglo ha preocupado á las más preclaras inteligencias el problema del enlace de Inglaterra y Francia por medio de una vía férrea, y se han estudiado diversos proyectos de puentes y de túneles destinados á este objeto. No nos ocuparemos de dichos proyectos, que han sido examinados minuciosamente, y acerca de los cuales se han hecho numerosos estudios críticos, que dieron por resultado el abandono de todos ellos, la mayor parte por irrealizables. Mencionaremos únicamente un ingenioso sistema propuesto por el distinguido Ingeniero de Caminos Don Leopoldo Brockmann, que consistía en establecer en el fondo del mar, sobre