

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

FUNDADA Y SOSTENIDA POR EL CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Redactor-Presidente.... Excmo. é Ilmo. Sr. D. Leonardo de Tejada, Inspector general del Cuerpo
Redactores..... Los Sres. Presidentes de las Comisiones regionales de Ingenieros.
 D. Antonio Sonier, Profesor de la Escuela de Caminos.
 D. Manuel Maluquer, Ingeniero del mismo Cuerpo, *Secretario*.
Colaboradores..... Todos los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

SE PUBLICA LOS JUEVES

Redacción y Administración: Puerta del Sol, 9, pral.

LOS CAMINOS DE HIERRO Y EL GOBIERNO

POR

DON JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA

I.—Cómo van rectificando los Gobiernos las imprevisiones en que incurrieron al enajenar con monopolios los servicios ferroviarios.

Estamos presenciando una revolución gigantesca sin precedente en la historia y operada por agentes económicos que desde hace tres siglos, pero hoy con más ímpetu que nunca, y sustrayéndose en su dirección á toda sabiduría humana, arrastran á las Naciones en movimiento industrial y comercial cada vez más vertiginoso, y cuyos desenlaces nadie es aún capaz de prever. Entre estos factores económicos que, desplegando fuerzas tan extraordinarias é irresistibles, actúan ahora como propulsores principales para la renovación del ordenamiento social interior é internacional de las asociaciones políticas, ninguno iguala en poder y eficacia al de los instrumentos contemporáneos del transporte, con cuya baratura y rapidez van suprimiéndose las mayores distancias. La aplicación del vapor á la locomoción marítima y terrestre inauguró esta gran revolución económica que en pocos años ha mudado la faz del planeta, perforando cordilleras, abriendo canales interoceánicos, cruzando la inmensidad inhospitalaria de los desiertos y tendiendo, en fin, entre las regiones más apartadas lazos de unión á cual más maravillosos. Todavía, sin embargo, no nos hallamos sino en los albores de esta transformación.

Cuando tras de los primeros ensayos de estos asombrosos instrumentos de tracción se organizaron las grandes empresas ferroviarias, no era fácil que los Gobiernos se dieran cabal cuenta de la trascendencia inmensa de estos elementos nuevos en la vida social. Pero la experiencia demostró muy luego que estos medios de comunicación y sus tarifas de arrastre son el instrumento moderno más poderoso para la lucha económica internacional. Comprendieron los gobernantes que con faltas de previsión ciertamente disculpables, habían incurrido todos en gravísimos errores al constituir y organizar esas grandes Compañías, que por el monopolio de explotación de tan formidable instrumento se hacían dueñas de los torrentes circulatorios de la vida económica, dominadoras soberanas de las claves del crédito y prosperidad de las Naciones, de los destinos de la industria, de la agricultura y del comercio, y ejercían, en fin, sobre todo el conjunto de la actividad social una acción más poderosa y soberana que la del mismo poder público.

Comprendieron que habiendo puesto en manos de estas Compañías el instrumento principal de la gigantesca revolución que á nuestra vista está transformando al mundo en términos que en el transcurso de una sola generación se producen ahora mudanzas mayores que antes en el espacio de veinte siglos, tales Compañías, sin embargo, por desaciertos ó vicios originarios de su pri-

mera fundación, por la naturaleza y extensión de sus concesiones, por su organización, por sus tarifas, por sus procedimientos de explotación, por su falta, en fin, de verdadera garantía y responsabilidad ante las leyes y ante el público, en la constitución de sus Consejos y Asambleas y en la dirección de sus operaciones financieras, resultaban en no pocos casos como en declarada oposición con las necesidades más fundamentales y permanentes del interés social, para cuyo servicio habían sido instituidas.

De aquí la nueva tendencia que como rectificación de los anteriores abandonos y errores se manifiesta desde hace algún tiempo cada vez más enérgica en todas las Naciones de nuestro continente, impulsando al Estado á apoderarse de las grandes líneas férreas, ó por lo menos á intervenir directa ó indirectamente, pero siempre con acción vigorosa, en la gestión de estas grandes Compañías de transporte. Sobre esta base se están constituyendo ahora las naciones como en pie de guerra comercial, esgrimiendo unas contra otras en gigantescas competencias el arma de las tarifas como la más eficaz para el fomento y defensa de la producción nacional. Basta seguir las peripecias de esta colosal contienda entre los imperios más poderosos y observar á qué esfuerzos inauditos, aunque con procedimientos diversos, recurren en esto, como si se tratara del recurso supremo de su salvación, Inglaterra, Alemania, Rusia, los Estados Unidos, Francia, Bélgica y toda nación que cuenta exuberante desarrollo de riqueza, para adquirir el convencimiento de que el factor económico de los transportes nos ha de proporcionar las más extraordinarias sorpresas.

II. Nuestros abandonos de gobierno sobre este punto.—Del actual estado de la opinión respecto de las grandes Compañías de caminos de hierro.

En nuestra patria bien puede decirse que nada hemos iniciado aún en este sentido de la nueva política económica, que las demás naciones están desenvolviendo aceleradamente con total rectificación de sus antiguos errores en los servicios ferroviarios. Fuera más propio decir que estamos sobre este particular en dolorosísimo retroceso respecto de la misma ley de 1855, puesto que las más previsoras disposiciones de aquella ley han quedado desvirtuadas y esterilizadas con cláusulas funestas que la habilidad de los unos y la imprudencia ó torpeza de los otros entro metió en los pliegos especiales de cada concesión. Continúan aquí asentadas las Compañías sobre todos los errores primitivos respecto de la organización de estos monopolios, sin que nada eficaz se haya intentado todavía para enmendarlas ó redimir las de sus vicios de origen. Por eso en torno de ellas está condensando temerosa tempestad de clamores, protestas y rencores, aquella opinión que se gobierna por las apariencias sin penetrar el fondo, y que cuando percibe grandes daños y profundo mal-estar sin atinar á discernir las verdaderas causas de los males, inclina siempre sus juicios á lo peor, y lo condena todo por ímpetu de pasión, no admitiendo en sus fallos las distinciones de la razón y los consejos de la prudencia. Así estas Compañías se encuentran envueltas en densa atmósfera de recelos, las más de

las veces excesivos, pero que por no ser siempre injustificados, dan lugar á que la masa de las gentes considere á los Consejos de estas grandes empresas como organismos creados y armados por las debilidades, torpezas ó confabulaciones de los gobernantes contra los intereses más esenciales del país y para sofocar sus aspiraciones más legítimas.

Y á la par que cunde entre las masas la convicción de que esas grandes Compañías son funestas al país, y hasta contradictorias de la soberanía del Estado, que al apoyarse en ellas resulta convertido en servidor y desposeído de imperio; á la par que la multitud ve en ellas potencias incontrastables, dominadoras tiránicas de los propios poderes públicos, y cuando estos prejuicios van posesionándose hasta de los más altos cuerpos representativos de la nación, sin que esto deba causar extrañeza, pues no hay comunidad ó Consejo grande, por grave que sea, y de varones selectos, en que no haya vulgo y sea en muchos casos parecido al popular; á la par, en fin, que estas empresas aparecen haciendo así la imaginación de nuestras clases gobernantes y de nuestra plebe y burguesía, como si fueran colosos de poderío detentadores de las más preciadas prerrogativas de los gobernantes,—esas mismas grandes Compañías que tienen tan deslumbrado al vulgo con espejismos de omnipotencias, aparecen, sin embargo, en cuanto se penetra en el fondo íntimo de su existencia real, cual colosos de barro, funcionando como desquiciadas por la penuria, y arrastrando vida de empobrecimiento, y necesitadas de urgentes auxilios para no perecer en total miseria. Y lo más triste de su aflictiva situación es que no consiguen siquiera mover los ánimos á compadecerlas, porque dado el falso supuesto de su grandeza y poderío que tiene alucinadas á las gentes, les hace inexplicable que puedan necesitar de compasión y socorro entidades que aparecen dueñas de tan poderosos instrumentos financieros, y rodeadas además en sus Consejos con séquito de los personajes más poderosos de la hacienda y de la política. De aquí que las demandas de amparo las atribuyan á ficciones maliciosas de esos ricos y poderosos, suponiéndolos confabulados para maquinan algo muy grave en daño de la hacienda pública.

La demanda que traen hoy entre manos, por lo gravemente que afecta á todos los intereses nacionales, no puede resolverse como otros negocios mediante aquellos trámites de expediente ó de negociación reservada, en la cual se despliegan con éxito influencias de oligarquía, manejos de poderosos de la alta banca, diplomacias financieras para hacer presión sobre los gobernantes.

Mucho más fácilmente verán ahora atendidas sus súplicas, si hacen oír sobre todo los clamores de angustia de los humildes, débiles, pobres y miserables que en el seno de esas grandes empresas constituyen muchedumbre, pues es incalculable el número de familias que tienen las unas todo su patrimonio, las otras la mayor parte de su ahorro invertidos en valores de ferrocarriles, y que resultarían entregadas á la desesperación de la miseria si desapareciera como en naufragio esta masa considerable de la riqueza pública. Estas son las consideraciones morales que deben hacer valer ante todo, las únicas que moverán verdaderamente á compasión y serán atendidas ante la opinión del país, sobre todo si prestan al propio tiempo alguna garantía de que en lo sucesivo el formidable instrumento de tales industrias no habrá de explotarse principalmente en beneficio particular de un sindicato de oligarcas de la alta banca ó de un principado financiero. Ya alguna de estas grandes empresas ha tenido el buen acuerdo de presentarse ante los tribunales de la opinión en esta actitud, rodeada de estos séquitos de afligidos, identificando sus peticiones con las de muchedumbres angustiadas, asociándose á los grandes centros nacionales de la producción y del comercio, haciendo oír las voces de clases consagradas á la labor de los campos y de los talleres. Mas es tanto el clamor de protestas contra las Compañías desde hace algunos años condensado en nuestra atmósfera, que falta todavía mucho para que se desvanezca la gran prevención y hostilidad de espíritu contra ellas posesionada de nuestras masas.

III.—Los deberes del Gobierno en la cuestión de las Compañías.— Necesidad para el Estado de recobrar las garantías fundamentales de su intervención, establecidas por la ley de 1855. Las dos políticas para conseguir este fin.

Fuera indisculpable torpeza en nuestros gobernantes dejarse llevar á remolque de estos prejuicios del vulgo, ó dar lugar con irresoluciones de conducta á que se fomenten y agraven tales rumores en la credulidad pública. Su principal deber, por el contrario, en esta obra, consiste en procurar, con buenas artes de política, el que cuanto antes se desvanezcan tales prevenciones, presentando la verdadera realidad de las cosas desnuda de todas las circunstancias ficticias con que la tienen actualmente vestida tantas fábulas de pura invención. Mas no por esto ha de excusar el reconocer, siempre que sea preciso, las enfermedades que aquejan á estos organismos, descubriéndolas tal como ellas sean y por dolorosas que resulten sus revelaciones; que ni en el cuerpo humano ni el cuerpo social se curan las enfermedades con presumir que no existen. Y para aplicar tratamientos de derecho público á un organismo nacional enfermizo, lo primero es reconocer su dolencia tal cual es, en su propia naturaleza, extensión y límites, y por grave que resulte la infección que produce en todo el orden económico, exponiendo luego en la consulta con sinceridad, verdad y lealtad, cuáles son los remedios que se consideran más eficaces para combatirla.

Cuando así se presenten los factores de este problema en su contenido verdadero, despejados de todo cuanto en derredor de ellos ha creado la imaginación, se verá que sería tan funesto para el país como para las mismas Compañías el prorrogar la situación presente. Las empresas ferroviarias no pueden continuar funcionando sobre la base de unas tarifas que, privándolas á ellas de medios de desenvolvimiento y prosperidad, resultan al propio tiempo traba y peligro para toda nuestra economía nacional. Tal combinación de tarifas, con efecto, á la par que otorga á los artículos de lujo favores de arrastre que no necesitan, aplica, por el contrario, á los grandes productos agrícolas, de poco valor con relación á su peso y volumen, precios de transporte incompatibles con su actual cotización en los mercados, de suerte que mientras no se eliminan estos estorbos legales, la producción nacional no puede alcanzar aquí, en el ordenamiento de los arrastres, aquella condición fundamental, tan beneficiosa para los intereses de los caminos de hierro como para el fomento y defensa de la riqueza patria, y que consiste en que el precio de transporte que se aplique á cada mercancía no exceda jamás del máximo que puede soportar el valor de su misma mercancía en el mercado.

Otra cuestión capital aparece de manifiesto en cuanto se examina el estado presente de la organización de nuestro tráfico ferroviario en sus relaciones con las necesidades de la economía nacional. Tal y como resultan hoy constituidas estas empresas, ofrecen muy pocas garantías á los intereses públicos. Esta es la causa principal de los irresistibles apremios que van envolviendo á los Gobiernos y ante los cuales tendrán que dar muy luego á la opinión pública las satisfacciones que reclama en punto á la intervención constante y eficaz del Estado en el ordenamiento de las tarifas ferroviarias. Pero por de pronto nuestra Administración tropieza para cumplir estos deberes con una red sutilísima é inextricable de situaciones creadas, de estados de derecho é intereses arraigados que le impiden penetrar en el fondo de tales cuestiones. Es menester que el Estado recobre cuanto antes su natural soberanía de inspección y dirección sobre estas tarifas. Para ello tiene que optar por uno de estos dos procedimientos, ó bien ha de concertar amigablemente con las Compañías una revisión general de tarifas que para lo sucesivo quede asentada sobre la base de revisiones periódicas, ó bien debe apoderarse en pleno señorío de esas tarifas, haciéndose dueño de las líneas.

Nuestra ley general de ferrocarriles, con alta previsión, puso desde 1855 en manos del Gobierno todos los medios legales necesarios para aplicar cualquiera de estos dos procedimientos. El reservar al Estado el derecho de revisión periódica de las tarifas,

y el de incautación ó expropiación de las líneas fueron desde entonces las garantías fundamentales sobre las que empezamos asentando aquí todo nuestro estado jurídico, en materia de caminos de hierro. Mas se agitaban dentro de esta legislación demasiados intereses para que esta construcción jurídica de 1855 no resultara extraordinariamente expuesta á los riesgos de inestabilidad que son ley de las instituciones humanas. Muy luego había de padecer ese edificio grandes deterioros y aun resquebrajarse en peligrosísimas grietas, á menos de que se atendiera á su conservación y custodia con severidades de vigilancia constante é inexorable. Harto sabido es, con efecto, que en toda obra jurídica, y sobre todo en aquella que por afectar á muchos intereses esté más excepcionalmente expuesta al asalto de pasiones en cuanto la razón y previsión de los legisladores cree haber ordenado las mejores defensas de ley para los casos desconcertados, la malicia inventa luego ardides nuevos para resistir el orden y la justicia escrita, y burlar con artificios los ordenamientos legales, de modo que al poco los llamados estudios jurídicos aparecen como combinados para sancionar la injusticia. Esto ha acontecido con las dos garantías fundamentales de gobierno establecidas por nuestra ley de ferrocarriles. Los tratos de cada una de las leyes especiales de concesión y los sucesivos arreglos que se estipularon entre la Administración y las Compañías, después de promulgada la ley de 1855 resultaron como falsas membranas que ahogan aquella ley, y parecen como combinadas de intento y con maravilloso arte para estorbar y hacer de hecho imposible la aplicación de sus dos garantías fundamentales, ó sea: el derecho de revisión periódica de las tarifas reservada al Estado y el de revisión anticipada de las líneas en explotación.

Así es que el esfuerzo principal de la política económica de nuestros Gobiernos en este orden debe ahora cifrarse en restaurar ante todo los principios cardinales de la legislación primitiva, y recobrar cuanto antes las naturales atribuciones de los poderes públicos, rasgando las falsas membranas y rompiendo la red de tupidísima malla entretejida al rededor de ellos por artificios del ingenio y de la malicia, como defensa para que los tentáculos de la administración pública no puedan llegarles al bulto á las empresas, ni enredarlas á diario entre el balduque de los expedientes.

¿Cuál es la mejor política para recobrar cuanto antes estas prerrogativas de soberanía enajenadas por nuestro poder público? Dos sistemas se ofrecen para ello. El primero es del criterio de la severidad. Consiste en exigir el cumplimiento estricto de todas las obligaciones contraídas por cada Compañía, no prestarse á ninguna condescendencia, y menos aún á ningún auxilio nuevo, sino manifestándose, por el contrario, inexorable en la aplicación de todos los reglamentos. Dentro de esta política, el Estado ha de mostrarse indiferente á que los accionistas no perciban repartos de dividendo, y á que pueda sobrevenir la eventualidad de la suspensión de pago á los intereses de los obligacionistas. Es, en fin, para decirlo de una vez y sin rodeo, el sistema de especular sobre la quiebra probable de las Compañías, teniéndola desde ahora como descontada, cual procedimiento seguro para que el Gobierno, por virtud de los derechos que se tiene reservados en el art. 39 de la ley de ferrocarriles, y sin que haya siquiera lugar á las indemnizaciones del caso de expropiación por utilidad pública, se haga dueño de las líneas, y sobre esta base pueda luego acometer todas las extraordinarias baraturas de tarifa y mejoras de servicios propias de una empresa que no tiene que remunerar capital de primera constitución.

El segundo sistema es el de venir en ayuda de las empresas, otorgándoles concesiones en compensación de otros beneficios y garantías que ellas presten á su vez á la producción nacional. Este sistema es el de la benevolencia: su política consiste en procurar un acuerdo amigable entre el Estado y las Compañías, sobre cuya base se venga á crear entre ellos un nuevo estado legal, por cuya virtud el Gobierno encuentre afianzada una intervención constante y eficaz en las tarifas, y proceda según las circunstancias de cada caso, bien por revisiones periódicas de estas tarifas, ó bien por la solución de una revisión anticipada,

conforme al art. 31 de la instrucción para el cumplimiento de la ley general de ferrocarriles.

No es menester enumerar aquí cuáles son las ventajas é inconvenientes de cada uno de estos dos sistemas. Ambos, con tal de desenvolverse con regular firmeza de voluntad y fijeza de pensamiento, conducen ciertamente á la reconquista de las prerrogativas del poder público sancionadas en la ley de 1855. Las páginas que preceden indican con bastante claridad cuál de los dos sistemas nos parece más acertado. Creemos, en efecto, que, aun cuando no mediaran otras consideraciones de orden moral, las circunstancias presentes de nuestro crédito público nos aconsejan inclinarnos más bien á la política de benevolencia, en tanto cuanto con ella se compadezca el dejar á salvo aquellos derechos é intereses supremos, de cuyo respeto y primacía depende la dignidad é independencia de los poderes públicos. Pero si á este sistema de concesiones amigables y recíprocas debemos inclinarnos en primer término, muy posible es también que, por la diversidad de actitudes en que se coloque cada Compañía, resulte necesario recurrir á un tiempo á los dos procedimientos. Además, no debe echarse en olvido que para que la política de benevolencia tenga plena eficacia, es requisito esencialísimo el que nadie imagine, con visos de fundamento, que la siguen nuestros gobernantes como quien hace de necesidad virtud. Ella debe, por el contrario, ir siempre acompañada en el ánimo de las gentes del íntimo convencimiento de que el Gobierno tiene madurada resolución firmísima de aplicar sin contemplaciones todos los rigores de la severidad, no retrocediendo ni aun ante el trato de guerra, en cuanto alguna Compañía recurra á los procedimientos de hostilidad y resistencia, ó descubra el propósito de eludir el cumplimiento de sus deberes mediante insidiosas temporizaciones.

Quizás traten entonces de imponérsenos con la amenaza de las más rencorosas represalias de la guerra financiera. Por experiencia reciente sabemos ya lo que esto significa y el daño que se nos puede causar. No ha mucho que nos sorprendieron con una agresión de esta índole, sin haber dado nosotros pretexto alguno y con circunstancias en las que, lejos de mediar por nuestra parte el menor espíritu de hostilidad, estábamos, por el contrario, derramando aquí pródigamente favores, condescendencias y toda suerte de miramientos á las representaciones de la alta banca internacional. Perdurable recuerdo ha de quedarnos de aquella memorable campaña emprendida contra nuestro crédito público, y cuya arma principal fué la de infundir de improviso por toda Europa los pavores de la desconfianza entre los tenedores de la deuda española, vaticinándoles como inmediata nuestra total bancarrota. El único y verdadero motivo para semejante agresión financiera, dirigida contra nosotros en plena paz y cuando más entregados estábamos á la política de las benevolencias, se reducía á que España llevaba trazas de constituir con sus propios elementos nacionales fuerzas bastantes para romper el yugo de los sindicatos de la alta banca cosmopolita y recobrar al fin su independencia económica.

Ponían ellos supremo esfuerzo para que no se les fuera de las manos una presa que durante espacio de tantos años les ofreció, por sus propios desastres, materia de excepcionales lucros como explotadores de nuestra deuda flotante, de nuestras emisiones de consolidado y de los más importantes veneros de riqueza del patrimonio nacional. Fué aquélla una de esas guerras que, aunque reñidas en los días de la paz y no moviendo los aparatos de sangre y fuego de los campos de batalla, envuelven ahora para los pueblos muy superior alcance al que de ordinario se determina con las victorias de los ejércitos. Ventilábase en ella si la patria había de vivir con la autonomía económica propia de un gran cuerpo de nación, dueña, en fin, de sí misma, ó bien, por el contrario, tendría que quedar avasallada ó enfeudada al arbitrio de alguno de esos sindicatos formados con los elementos dominadores y explotadores cosmopolitas de los pueblos de constitución económica endeble.

En tan ruda prueba dimos la muestra de nuestra vitalidad y resistencia económica; y es de esperar que no se esterilicen sus

grandes experiencias. Pocos pueblos resistieron sin catástrofe de bancarrota un asalto como el que entonces se dirigió contra nuestra principal institución de crédito. Y bueno es advertir que nos libramos de todas aquellas maquinaciones, sin recurrir siquiera á ninguna de las poderosísimas armas de represalia en guerra financiera contra los sindicatos extranjeros, que dentro de nuestro territorio puede encontrar la soberanía del Estado, para desbaratar influencias maléficas, y arrancar de cuajo algunos de los sillares más fundamentales en que se apoya la construcción fiduciaria de poderosísimas casas de alta banca internacional. No es, por consiguiente, tan de temer una amenaza de esta índole. Ciertamente conviene extremar toda prudencia, á fin de no aparecer como provocadores de tales conflictos; mas cuando seamos nosotros los agredidos, el ceder el más mínimo de nuestros derechos ó aparecer amedrentados ante una conjura de financieros poderosos, fuera todavía mayor vergüenza que la de resultar con la dignidad menoscabada ante un Estado poderoso. La mejor regla de conducta en este punto es la que con alto sentido recomendaba uno de los más insignes estadistas. «Es de muy previsora política, decía, que á estos hombres de negocios, por cuya mediación se transfieren de unas á otras naciones los raudales del crédito en contrataciones y empréstitos, se les guarden por parte de los Gobiernos tratos de favor y alta consideración como agentes utilísimos en las más delicadas operaciones del crédito público; pero deben también las soberanías precaver con vigilancia exquisita el que no se conviertan en especuladores maléficos que operen en corso sobre los pueblos. Contra sus piraterías se han de procurar escarmientos ejemplares; pues si es de justicia y conveniencia política que hagan negocios lucrativos, no hay, en cambio, disolvente mayor para las naciones que la impunidad y triunfo de sus grandes latrocinios.»

Contra estos maleficios ningún preservativo es tan eficaz y seguro como la creación y expansión de fuerzas nacionales de crédito y de organismos financieros autónomos, que recogiendo y concentrando la confianza y solidaridad de todas las clases que desenvuelven su actividad dentro de un Estado, acumulen el caudal diseminado en parcelas por el territorio nacional, y vivifiquen con las fecundaciones del crédito las reservas que yacen ocultas ó dispersas con la ineficacia de potencia activa del tesoro inmovilizado por la desconfianza. Poniendo, de esta suerte, en condiciones moderadas de precio, el capital nacional al alcance de muchos elementos activos, y sirviendo así de ayuda del débil y amparo y de redención de los menesterosos, que reuniendo dotes personales para mejorar su condición en la labor de los campos y de los talleres y en el tráfico comercial, resultan, sin embargo, oprimidos dentro de un organismo económico.

Los grandes principados financieros no son los elementos más adecuados para estas obras; su cometido principal es muy distinto aunque sea también de altísima importancia para el gobierno económico de las naciones. Y si en todo tiempo fueron ellos ayudas tanto más valiosas para los Estados cuanto menos vigorizada aparecía la economía nacional y sobrevenían situaciones de mayor apremio, nunca resultaron con funciones tan trascendentales y necesarias como en las sociedades contemporáneas, frecuentísimamente necesitadas del crédito internacional. Por esto los poderes financieros de esta especie que se rijan con buena brújula ética constituyen, á no dudar, agentes muy beneficiosos para los adelantamientos materiales y realización y dirección de las empresas gigantescas de la economía moderna. Así como, por el contrario, significa para las naciones uno de los mayores azotes el resultar sometidas á la dominación de algunos de estos agentes que sin gobierno de frenos morales de conciencia especulen sobre el mercado universal, movidos únicamente por los impulsos de una rapacidad sin entrañas para la estrangulación del prójimo y el desgarramiento de la patria misma.

Pero ya sea que se inspiren en miras levantadas, ya en la sordidez del egoísmo, no son los grandes principados financieros los elementos más adecuados para producir un abaratamiento general del capital dentro de una sociedad. La historia registra

numerosos ejemplos de dinastías señoriales de príncipes mercaderes que, como los de Génova, Florencia, Venecia y de las ciudades anseáticas, mantuvieron largo tiempo inmensas fortunas y altas dotes intelectuales como tradición hereditaria de su estirpe, hermanando en sucesivas generaciones los esplendores aristocráticos con la sagacidad y experiencia del hombre de negocios. Pero junto á aquellas enormes acumulaciones de riqueza, rarísima vez el Estado ó los particulares encontraron el capital barato. Por el contrario, junto al señorío de los Médicis y de los Fúcares, la agricultura y las clases modestas de la industria y del comercio se vieron devoradas por espantosa usura de cuyas garras no acertaron á librarse sino cuando organizaron los Montepíes, los Pósitos y demás instituciones de crédito colectivo. En cambio, en la República de Holanda, sin ninguno de los esplendores de las grandes dinastías de principado financiero, por haber sabido desenvolver solidariamente las fuerzas económicas de todas las clases sociales, desde el siglo XVII el capital se encontraba abundante al 2 por 100, así para el Estado como para el tráfico comercial de los particulares.

Esto es lo que ha de inspirar las más vivas preocupaciones á los gobernantes, si llegara el caso de verse precisados á aplicar en sus relaciones con las grandes Compañías ferroviarias los rigores de una política de severidad. Debe tenerse muy en cuenta que estas empresas han venido á ser un gran cauce en que se han recogido las parcelas y filtraciones del ahorro popular y de las clases medias. No se olvide que uno de los principales síntomas de nuestra reconstitución económica consiste en los positivos adelantos realizados en el mejoramiento de las costumbres de nuestras clases sociales para ir eliminando de nuestra economía nacional ese espíritu de recelo todavía posesionado de las clases más numerosas, y por el cual entre nosotros masas enormes optan instintivamente por la pérdida del interés, cual única garantía contra la pérdida de sus ahorros. Nos resta en esto tanto que adelantar, que el descubrimiento de los filones del atesoramiento, el desenterrar los capitales inactivos y traerlos á la circulación representa aún para nosotros venarios de riqueza de tal valía que equivalen á la creación de capitales nuevos. Implicaría en este sentido, la ruina de las Empresas ferroviarias, el más desastroso retroceso para nuestra reconstitución económica.

Si todo este inmenso caudal llegara á desaparecer como en un naufragio, se perderían con él, para largo transcurso de generaciones, los tesoros de confianza de estas clases. Tras de semejante escarmiento no volverían á aportar su concurso á Empresas de esta índole; pues no tiene aquí el ahorro aprendidos los caminos del crédito en términos de afluir á ellos espontáneamente hasta por encima de algunos escarmientos de desastre, como ocurre con otras Naciones, donde ni escándalos como el de Panamá han bastado á desviarle. Una catástrofe de parecidas consecuencias, precipitando en la miseria á numerosas familias, esterilizaría entre nosotros por mucho tiempo para toda vida económica los manantiales más fecundos de la confianza.

Y además, si no se daban con oportunidad, dentro ó fuera de esas Compañías, los golpes certeros para escarmantar directa ó indirectamente las verdaderas responsabilidades de los que convirtieron estas grandes Empresas en elementos dañinos y peligrosos para la independencia de la Patria, pudiera fácilmente resultar en definitiva que, mientras masas de infelices se veían sumidas por esa bancarrota en las angustias y miserias del proletariado, en cambio, los grandes culpables en la gestión de esas Empresas aparecerían sin haber arriesgado nada de lo suyo, y quizás con su fortuna acrecentada mediante aquellos artificios de los especuladores, para quienes las mayores calamidades públicas son la ocasión mejor de los grandes provechosos.

IV.—Cuál es por ahora la mejor solución para el Gobierno y para las Compañías.

Por fortuna, no hay indicio de que estas gravísimas cuestiones corran ahora riesgo de tenerse que plantear en este teme-

roso terreno de los conflictos. Gobierno y Compañías se encuentran actualmente en circunstancias muy propicias para que una inteligencia entre ellos sea, con amplio beneficio particular de ambos, extraordinariamente fecunda para la economía general del país. Las Compañías solicitan la intervención de los poderes públicos para recobrar nuevos medios de vida y salvar la presente crisis. El Estado, á su vez, necesita de las Compañías para completar y consolidar la reconstitución económica del país por medio de las tarifas de transporte, que representan en la obra de la protección y fomento de la riqueza nacional un instrumento aún más poderoso que el arancel de aduanas. Muy poco es lo que puede ya alcanzar del régimen aduanero nuestra producción agrícola. Son de mucha cuantía, en cambio, los alivios que puede conseguir de una rectificación de las tarifas de arrastre. Pero dada la penuria de los beneficios de nuestras empresas ferroviarias, unas veces por el quebranto de los cambios, otras por las crisis agrícolas y comerciales, fuera inútil y absurdo pedirles en favor de la agricultura y de la industria rebajas de tarifas si no se les da alguna compensación por esta nueva disminución de sus ingresos. Con que el Gobierno permanezca pasivo ante esta situación, se esterilizará el último recargo arancelario, y vendrá á resultar inevitable al fin que se precipite á pavoroso descrédito toda la enorme masa de valores de nuestras Compañías de transporte.

Cualesquiera que sean las diferencias de criterio acerca de la política que deba seguirse para las soluciones definitivas de nuestros problemas ferroviarios, hay al menos un punto sobre el cual parece formado ya general convencimiento, y es el de que la bancarrota de algunas de estas Compañías constituiría uno de los más graves trastornos que en estos momentos pudieran sobrevenir para nuestra economía nacional. Entienden que los intereses de esas grandes empresas están por tal manera comprometidos con todos los organismos de nuestra existencia, que la mera suspensión de pagos de una de ellas bastará para iniciar desde luego un período de desastres para nuestros mercados, estancándose los productos, trastornándose los abastecimientos. Témesse, con razón, que la catástrofe no habría de acabar con declararse en quiebra los actuales accionistas de la empresa; tras de ellos se sucederían en quiebras consecutivas todas las series de sus obligacionistas, y resultarían estremeciéndose en pánico nuestros demás valores fiduciarios, así en las Bolsas del extranjero como en las nacionales. Nuestros más perspicaces hacendistas prevén que, en medio de semejante desquiciamiento de los mercados, buscará en vano nuestro Estado ayudas y estimaciones de crédito público para la mejora de su hacienda, arreglo de sus deudas y buena colocación de empréstitos. Y consideren que, por el contrario, una solución inmediata y satisfactoria en la crisis de las Compañías constituye ahora, además del principal y más eficaz remedio de la crisis de nuestros cereales, la mejor base para nuestras operaciones de crédito.

Esta es, pues, cuestión de trascendencia tal, que si atinamos á plantearla y resolverla con acierto, la rehabilitación del capital comprometido en las empresas ferroviarias, que no bajará de 4.000 millones (1), resultará también ser clave principal del presente problema financiero de nuestro presupuesto y de la

constitución industrial y vigorización económica de nuestra patria.

¿Cuál es, por tanto, la solución inmediata y preliminar que puede darse á esta situación? A nuestro juicio, una parte importantísima de los remedios cae de lleno en la jurisdicción exclusiva del Gobierno, y depende de su iniciativa el aplicarlos desde luego por Real decreto. Expuesto queda ya con qué apremio se impone cual principalísimo deber á nuestros gobernantes el procurar restaurar los principios de la legislación primitiva, sobre todo para recobrar aquellas dos garantías fundamentales de inspección é intervención eficaz que la ley de 1855 cuidó de reservar en manos de nuestros poderes públicos como instrumento necesario de gobierno. Por lo que se refiere á las atribuciones del Estado en el ordenamiento y revisión de las tarifas ferroviarias, no necesitan pedirse garantías más explícitas que las determinadas por el art. 35 de esta ley (1). Este artículo no se ha cumplido, porque en los pliegos de concesiones y demás pactos posteriormente convenidos entre el Gobierno y las Empresas aparecen cláusulas que, indebidamente interpretadas, ahogaron el espíritu general de la ley, y especialmente de su art. 35, dejándolo cual letra muerta. Pero su precepto es ley, y el Gobierno debe revivirlo en todo su vigor y pureza.

Por virtud de ese artículo tiene el Gobierno pleno derecho para proceder á la revisión general de las tarifas. Puede, por tanto, declarar y determinar desde luego cuáles serán las condiciones y el criterio con que se propone proceder á esta revisión. Y una vez que sean conocidos los términos en que el Gobierno por su parte plantee estas cuestiones, las Compañías á su vez tendrán incuestionable derecho, á tenor de ese mismo art. 35, para declarar si están conformes ó no con lo que el Gobierno les propone. Y si alguna Compañía manifestara su conformidad con la propuesta de rectificación de tarifas que le hace el Gobierno, no será menester recurrir sobre esto á más procedimientos, porque en materia de arreglo de tarifas, según el texto expreso de ese artículo 35, lo convenido entre el Gobierno y una Compañía tiene por espacio de cinco años todos los efectos de una ley que ni las Cortes con el Rey podrían derogar en justicia sin el asentimiento de la parte interesada. Por consiguiente, si se quiere una primera solución inmediata, el punto de partida no puede aquí ser otro que el empezar el Gobierno fijando las condiciones y criterios con que va á proceder á la revisión general de las tarifas. No es dudoso que, de adoptarse tal acuerdo, el Real decreto sería la forma legal más adecuada para traducirlo en la *Gaceta*.

¿Qué disposiciones principales habría de contener este Real decreto?

Primera. La declaración del Gobierno resolviendo proceder á una revisión de tarifas, conforme á lo prevenido en el art. 35 de la ley de ferrocarriles.

Segunda. Fijar cuáles son las reducciones que se propone pedir en las tarifas. A este efecto ha de precisar cuáles son los minimum de rebajas que desea alcanzar para el transporte de cereales, vinos, carbones, plomos, ganados, instrumentos de agricultura y toda clase de abonos, así como sobre billetes de jornaleros.

Tercera. Determinar las garantías que se han de exigir contra las tarifas de penetración y las de favor especial, etc.

Cuarta. Pedir á las Compañías que renuncien al privilegio arancelario para la introducción de su material; que dentro de un plazo señalado formulen propuesta sobre la unificación del término de caducidad de las diferentes líneas comprendidas en su red, incluyendo en ellas las que tuvieran el carácter de concesión á perpetuidad; que se obliguen, en fin, á domiciliar en Espa-

(1) El art. 35 de la ley de ferrocarriles dice así:

«Pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación el ferrocarril, y después de cinco en cinco años, se procederá á la revisión de las tarifas.

Si el Gobierno creyese que sin perjuicio de los intereses de la Empresa pueden bajarse los precios de ellas, y ésta no conviniese en la reducción, podrá, sin embargo, llevarse á efecto por una ley, garantizando á la Empresa los productos totales del último año y además el aumento progresivo que hayan tenido, por término medio, en el último quinquenio.

(1) Nos faltan datos para precisar cuál es el valor actual de los capitales invertidos en nuestras líneas férreas. Desde luego puede asegurarse que si se hace el cómputo de todas las aportaciones que por diferentes conceptos han venido á constituir el capital de fundación y explotación de estas empresas, se llegará á una cifra total que se aproxime mucho á los 6.000 millones de pesetas. Pero apreciando sólo el valor actual de estos capitales, resulta una suma muy inferior. No es fácil avaluar esta cifra con precisión matemática. Ni el Ministerio de Hacienda ni el de Fomento han presentado al Congreso los estados que recientemente ofrecieron remitir, expresando las acciones y obligaciones que tengan actualmente en circulación nuestras Compañías de ferrocarriles, ya estén domiciliadas dentro ó fuera de España; y precisando los tipos de tributación de las obligaciones, y forma y condiciones del impuesto á que se hallen éstas sujetas, con indicación de lo que importan los ingresos anuales de la Hacienda por este concepto en cada uno de los últimos cinco años.

Del estudio de las Memorias publicadas por las Compañías aparece que el capital invertido en nuestros ferrocarriles, representa un total de 918 millones de pesetas en acciones, y 2.473 millones en obligaciones, valores estos últimos que en su mayor parte deben estimarse en francos y no en pesetas.

ña todas las emisiones de valor fiduciarios que hagan en lo sucesivo, etc., etc.

Quinta. Declarar que á la Compañía que acepte estas obligaciones se le otorga *ipso facto* autorización para percibir en compensación, desde el momento en que plantee las tarifas de rebaja, los arbitrios de carga, descarga, maniobras y registro de billetes de viajeros, dentro de los tipos que el mismo Real decreto ha de fijar como máximo. Se les ha de reconocer asimismo derecho á todos los beneficios de carácter general que la ley otorgue en su día á las empresas que se concierten en este nuevo régimen de relaciones con el Estado.

Sexta. Establecer una garantía de reciprocidad para el caso en que con este arreglo de tarifas la Compañía, por la merma de sus ingresos, no lograra un dividendo de 3 por 100 al capital nominal de las acciones; así como para proceder á nuevas rebajas en el caso contrario de una mejora considerable en la recaudación.

Tales habían de ser, á nuestro juicio, las principales disposiciones de este Real decreto. Claro está que con él quedarían sin resolver otros extremos importantísimos, como, por ejemplo, el relativo á las soluciones que se pueden alcanzar mediante la disminución ó suspensión de las amortizaciones, ó mediante la aplicación como auxilio á la Compañía del ingreso por la tributación que corresponda á las rentas y amortizaciones de sus respectivas obligaciones, al aplicarse sobre estos valores un impuesto de mayor equidad fiscal, asimismo quedaría reservado el determinar los derechos de opción en las afluentes de los nuevos ferrocarriles que se construyan, etc., etc.; pero todo esto constituye necesariamente por su propia naturaleza materia legislativa. Dentro de un Real decreto no cabe en esta materia, como concesión del Gobierno, sino lo que atañe exclusivamente al arreglo de tarifas en concierto con cada compañía. Inmediatamente después de promulgado este Real decreto debe procurarse que la ley traiga sus grandes complementos, fijando el nuevo estado de derecho en las relaciones entre el Gobierno y las Compañías.

V.—Si han de buscarse los complementos de esta solución mediante el proyecto ya sometido al Congreso, ó bien mediante otro nuevo proyecto de ley.

Junto á la importancia y urgencia de alcanzar las grandes soluciones en estos problemas de nuestros servicios ferroviarios, es consideración muy secundaria la de si han de buscarse mediante el proyecto de ley presentado por el Gobierno en la anterior legislatura, á cuyo comentario va dedicado este escrito, ó bien mediante otro proyecto nuevo. Si se quiere de verdad llegar cuanto antes á resultados prácticos, parece que debiera desde luego optarse por el proyecto ya presentado, siquiera fuera sólo por la consideración de lo que se encontraría adelantado en la tramitación parlamentaria y de lo mucho que importa á los prestigios de los gobernantes el no presentarse á cada momento sobre un mismo asunto con proyectos distintos y contradictorios reveladores de incoherencias ó al menos de poca madurez de pensamiento.

Por de contado, aun en el caso en que el Gobierno deseara ampliar, rectificar ó mejorar las bases de su primitivo proyecto, bien puede darse por seguro que tampoco habría de encontrar para ello grave tropiezo, puesto que las representaciones de los diferentes partidos se apresuraron á declarar que respecto de él su actitud y criterio respondería ante todo á la consideración de que en asuntos de esta índole, que afectan á tantos y á tan diversos intereses, el mejor proyecto es el que concilia mayor número de voluntades y representa mejor la transacción y concordia de los que acuden á su resolución con verdadero espíritu nacional.

Esto no obstante, y como haciendo caso omiso de este proyecto pendiente ante el Congreso, en la ley recientemente promulgada para recargo arancelario en los trigos de procedencia extranjera, figura un artículo disponiendo que el Gobierno, previos los necesarios conciertos con las Compañías de ferrocarriles

y en el plazo más breve posible, presente á las Cortes un proyecto de ley rebajando la tarifa de transporte para los productos agrícolas desde los centros productores á los puertos y poblaciones fronterizas. ¿Para qué un nuevo proyecto de ley? Será ésta acaso una nueva habilidad combinada en contra del art. 35 de la ley general de ferrocarriles, cuyo contexto precisa expresamente que sólo cuando no resultare concierto entre el Gobierno y una Compañía, es cuando se hace indispensable la presentación de un proyecto de ley. Parécenos que no es ésta la explicación que deba darse ni al origen ni al alcance del nuevo precepto legal. Creemos que responde nada más que á manifestar la aspiración de que cuanto antes se alcance esta reducción de tarifas. Pero si es así, aun para el caso de no llegar á concierto con alguna Compañía, ¿no fuera más práctico y rápido tomar por punto de partida el proyecto que desde la anterior legislatura está sometido al Congreso? ¿Será quizás que con esta resolución se quiere dar á entender que el Gobierno muda de pensamiento en la materia y renuncia á aquel proyecto?

En tal caso, además de que los términos de redacción de dicho artículo, disponiendo la presentación del nuevo proyecto, infunden el temor de que los actuales propósitos del Gobierno en la materia tiendan á empequeñecer esta grave cuestión, no dándole el alcance de procurar un nuevo régimen de concierto entre el Estado y las Compañías, sobre la base de una revisión general de tarifas, bueno es advertir también que para el éxito del nuevo proyecto en la presente legislatura se producirán inconvenientes tal vez insuperables en virtud de la ley de relaciones entre ambas Cámaras, y del artículo constitucional que limita la propuesta de dos proyectos de ley sobre el mismo objeto dentro de una misma legislatura.

Mas, en fin, sea cual fuere el procedimiento que adopte el Gobierno, ya sea produciendo un nuevo proyecto de ley, ya tomando la base parlamentaria del que tiene pendiente de dictamen, lo más esencial es que venga pronto esta conciliación de intereses tan valiosos.

UN ALTO EJEMPLO DE INMORALIDAD ⁽¹⁾

Las carreteras parlamentarias.

I

El artículo publicado en 1899 con este mismo título, y en esta REVISTA, reproducido por varios periódicos de Madrid y de provincias, ha resultado, como ya preveíamos en sus últimas líneas, baldío y estéril, si no contraproducente. Pusimos el paño al púlpito con la pretensión de que nos oyeran Ministros de la Corona, Senadores y Diputados, y estos señores, en justo castigo á nuestro inmodesto y presuntuoso deseo, han hecho oídos de mercader y se han empeñado en proseguir por la senda de perdición, en continuar por el camino de inmoralidad señalado por nosotros, redoblando sus esfuerzos y su actividad con el fin de contribuir con todas sus energías á la ruina de la Nación.

Alguno que no es Ministro ni Senador, ha extrañado que no firmáramos el artículo susodicho, sosteniendo que resultaría más eficaz en esta forma. Pues has de saber, lector querido, que juzgo que el escribir debe ser considerado como un medio, no como un fin, y una de dos, ó el asunto interesa al público, ó no alcanza á

(1) Este artículo, que copiamos de la *Revista Contemporánea*, es continuación del que insertamos en el núm. 1255 de esta REVISTA.

La misma campaña venimos sosteniendo los Ingenieros de Caminos en las Cortes, en esta REVISTA, en libros como el del Sr. Alzola (*Las obras públicas de España*), en reuniones de nuestra Comisión Central, etc.; mas habiendo oído alguna vez que causa extrañeza que los Ingenieros de Caminos combatan la construcción de carreteras, conate que esto no es verdad en su acepción general. Lo que combatimos es la clase de carreteras que se construyen, y deseamos en bien del país que los fondos públicos se inviertan en la ejecución de carreteras económicas vecinales; pocos kilómetros de carreteras generales, pero muchos cientos de miles de secundarias, de que está desprovista nuestra Nación. — (N. de la R.)