

harán el recorrido en menos tiempo y con mayor comodidad, por evitarse los trastornos de Amorebieta y Bilbao.

Las relaciones directas de Bermeo con Guipúzcoa y el extranjero, que representan una pequeña fracción del movimiento total, son las únicas que continuarán indudablemente verificándose por la línea de Guernica, que es la más corta para esta dirección.

Según se verá más adelante, se calcula en unos 72.000 el número de viajeros que ha de proporcionar Bermeo al ferrocarril. Si suponemos que 50.000 vayan a Bilbao y los 22.000 restantes queden en Luchana, y aplicamos la tarifa media de 0,0615 por viajero y kilómetro a las diferencias de 10 y 22 kilómetros que hay respectivamente entre el viaje por Mungüía y el de Guernica, obtendrán una economía anual en dinero de $50.000 \times 10 \times 0,0615 + 22.000 \times 22 \times 0,0615 = 60.516$ pesetas,

y de $50.000 \times 1 \text{ hora} + 22.000 \times 2 \text{ horas} = 94.000$ horas en tiempo.

Como las mercancías se calculan en 8.786 toneladas y en 2 pesetas la economía obtenida en cada una, se ahorrarán por este concepto otras

$8.786 \text{ toneladas} \times 2 \text{ pesetas} = 17.572 \text{ pesetas,}$

que unidas a las 60.516 anteriores, forman un total de 78.088 pesetas.

Estas circunstancias explican perfectamente la marcada preferencia del vecindario por este trazado, y, por lo tanto, el que su digno Ayuntamiento, interpretando fielmente sus deseos, haya ofrecido una espléndida subvención que no puede tacharse, sin embargo, de mal empleo de fondos, pues el vecindario se reintegrará de ella en pocos años con la diferencia de precios indicada.

Por la nueva línea se pondrá en fácil comunicación con la capital la comarca de Baquio, aislada hasta hoy del resto de la provincia, y llamada a lisonjero porvenir por la preciosa e higiénica situación de su playa de baños, el día no lejano que, por las obras del puerto exterior de Bilbao, queden casi inutilizadas para los baños de ola las de Portugalete, Las Arenas y peñas de Santurce; pues de ninguna otra de las de la provincia se disfruta de mayor horizonte de mar, además de tener alrededores tan pintorescos como San Juan de Gaztelugache, San Pelayo, etc. A la vez tendrá esta zona más fácil salida para sus renombrados chalcos, espárragos y demás productos agrícolas, así como para los mariscos.

El establecimiento de baños de Larrauri, reportará igualmente gran beneficio de la construcción de la línea, y es indudable que con la facilidad de comunicación aumentará notablemente el número de personas que acuden a utilizar sus aguas cloro-bicarbonatadas-nitrogenadas, tan especiales para los catarrros del aparato respiratorio, los gastro intestinales y los vesicales, la tuberculosis pulmonar y la litiasis trípica.

El distinguido e ilustrado facultativo, a la vez que aminorado escritor, D. José Gil y Fresno, en su notable informe de 31 de Junio de 1887 sobre los efectos de estas acreditadas aguas, decía lo siguiente:

«Causan brillantes resultados en las bronquitis crónicas de carácter anémico, en las tisis incipientes, resuelven el infarto que circunscribe el tubérculo y los enfermos se encuentran muy aliviados. Si en este estado los enfermos pudieran ir a Baquio (esta estación de invierno de las provincias del Norte) a respirar el agua de mar pulverizada, que resulta del choque de las olas sobre las rocas, se podría esperar la curación radical, destruyendo el *bacillus* de la tisis, descubierto y descrito por Koch.

En efecto, el bromo, el iodo, el cloruro de sodio y demás sustancias que contiene esta agua, interpuestas en el aire, son los necrófitos más poderosos de todo *bacillus*. Desgraciadamente, hasta que la Excm. Diputación abra el ramal desde el camino que pasa por Larrauri hasta Baquio, camino proyectado y aprobado, no es posible emplear este poderoso medio terapéutico para completar la curación de estos enfermos.»

(Se continuará.)

OBSERVACIONES Y REPAROS

QUE SUGIERE LA NOVÍSIMA LEY DE FERROCARRILES SECUNDARIOS

Las diferentes leyes sobre construcción y explotación de ferrocarriles secundarios que en pocos años han dado a luz los Cuerpos Colegisladores nacieron muertas, como se ha reconocido oficialmente; tan mezquina, por no decir ilusoria, resultaba la garantía de interés con las limitaciones en el número de años de su disfrute y en la cuantía del capital a que debía aplicarse, si se repartía el auxilio pecuniario, por dicha garantía representado, entre los años de la concesión. En tanto es así, que algunas Compañías que por figurar las líneas en los planes aprobados tenían derecho a la garantía de interés renunciaron voluntariamente a ella, a cambio de las pequeñas ventajas que brindaba la ley a los caminos construidos sin subvención. Bastaba observar que muchas de las grandes líneas que unen las poblaciones más importantes de España y sirven las corrientes más intensas de tráfico, no han obtenido todavía, ó han tardado más de veinte años en obtener beneficio alguno, y cuando más, han conseguido, desde hace muy pocos, una remuneración exigua é insuficiente, para comprender que el plazo mencionado no era aceptable y que, unida esta circunstancia al límite máximo señalado al coste kilométrico de la construcción, y la exclusión del valor del material móvil, dejaban, en definitiva, sin garantía real y verdadera los capitales invertidos en la construcción de ferrocarriles secundarios. Como era de esperar, los capitales no se dejaron seducir por tan poco halagüeño porvenir y las leyes han resultado poco menos que estériles y baldías; destinadas a figurar, como tales, en el panteón del Diccionario de Alcubilla.

No así la nueva ley que acaban de acordar las Cortes y que, seguramente, será sancionada y promulgada dentro de pocos días. Al fijar el 5 por 100 de garantía de interés en vez del 4, al sustituir el plazo máximo de veinte años por todo el que resulte de la subasta, al hacer desaparecer el límite señalado al capital de construcción, y los grupos de 200 kilómetros, han variado radicalmente los términos del problema, y es de esperar que los capitales hasta hoy retraídos, acudirán solícitos a un negocio en el que, si cumple el Estado con las condiciones que por propia iniciativa le impone la ley, podrán obtener un interés, por lo menos, igual al que obtienen los valores públicos y llevar a cabo su amortización durante el período de la concesión, consiguiendo las comarcas servidas por las nuevas líneas ventajas indirectas fomentadoras de su progreso y bienestar, suficientes para considerar como muy remunerador el tipo mencionado de interés para los recursos pecuniarios que comprometan en tan civilizadoras empresas.

Por lo mismo que la nueva ley promete ser fructífera y fecunda en resultados positivos, conviene que el Reglamento para su ejecución subsane algunas deficiencias que en ella hemos creído ver, proponiéndonos exponerlas por si pudiésemos contribuir a evitar, ó atenuar, las dificultades que, al aplicar sus preceptos, pudieran surgir.

El art. 17 constituye la base capital de la ley y estatuye que el Estado garantizará como máximo un interés de 5 por 100 al capital de construcción por todo el tiempo de la subasta, con arreglo al proyecto aprobado por el Gobierno. ¿Se ha de considerar comprendida en el capital de construcción el invertido en material móvil? Indudablemente sí. Basta observar que la nueva ley es una modificación de las de 30 de Julio de 1904 y 12 de Octubre de 1907, y que éstas, en su art. 22, al fijar la garantía de interés después de las palabras *capital correspondiente a la construcción*, añadían: *sin incluir el material móvil*, para comprender que una de las facilidades con que han querido los Cuerpos Colegisladores provocar la construcción de ferrocarriles, estriba precisamente en la supresión de esta frase, pues, en caso contrario, se hubiera dejado subsistente. De no entenderse así las cosas podría darse el caso de un ferrocarril en que el material móvil representara el 20, el 30 ó más por 100 del capital de es-

tablecimiento, en cuyo caso la garantía de interés del 5 sólo representaría en realidad el 4 ó el 3 por 100 de dicho capital, reconocidamente insuficiente, siendo esta consideración, sin duda alguna, una de las causas de esterilidad de las leyes de 1904 y 1907. No parece, pues, que la ley novísima haya de ofrecer dificultad en este punto; pero siendo, como es, tan importante, será muy conveniente que en el reglamento se consigne claramente que el capital garantizado comprende el invertido en material móvil.

Mayor aclaración que el artículo que acabamos de citar, necesita el 19 que fija la manera de deducir los gastos de explotación de los productos brutos por medio de una fórmula compuesta de un término constante y otro variable proporcional á dichos productos, fijados, el primero y el coeficiente del segundo por el Ministerio de Fomento. Según sea el criterio que presida en la fijación de estas cifras, los resultados pueden ser muy diferentes, y sería muy acertado tratar de hacer desaparecer ó atenuar, al menos, la indeterminación y nebulosidad de que aparece rodeado punto tan importante, expresando qué servicios de explotación ha de representar y comprender el término fijo, y entre qué límites ha de poder variar el coeficiente del término variable. Tan reducido podría ser éste coeficiente que los gastos de explotación calculados por medio de la fórmula resultarían muy inferiores á los verdaderos, en cuyo caso la garantía de interés resultaría falseada ó ilusoria. Es necesario, pues; una aclaración reglamentaria destinada á servir de guía á las entidades que se propongan invertir sus capitales en estas empresas, sin exponerse á que los desvelos y sacrificios que supone el estudio de proyectos de ferrocarril hayan de resultar infructuosos por la aplicación que pueda darse al art. 19.

De iguales oscuridades é indeterminaciones adolece y más detenidas aclaraciones reclama el art. 22. Según éste, la subasta para la concesión de un ferrocarril subvencionado con garantía de interés habrá de versar sobre cinco puntos diferentes, á saber: el capital á garantizar, la cuantía del interés, los plazos de duración de la concesión y de la misma garantía y la mejora del coeficiente de explotación.

Es evidente que cada uno de los licitadores tendrá derecho á rebajar una, varias ó todas las cifras representativas de estos diferentes conceptos. ¿Resultarán comparables sus proposiciones? ¿Qué reglas se observarán para determinar y resolver cuál habrá de resultar más ventajosa? Indudablemente algunos de los conceptos expresados, como el capital, el tipo de interés y la duración de la garantía, prestándose, digámoslo así, á ser reducidos á un común denominador, podrán ser objeto de cálculos comparativos que darán á conocer la cuantía del sacrificio que se impondrá el Estado, y por ende deducir cuál sea la proposición que merece la preferencia; pero la duración de la concesión y el coeficiente de explotación [no podrán ser objeto de semejante estudio comparativo y surgirán dificultades no pequeñas para las adjudicaciones. Más práctico hubiera resultado indudablemente fijar el capital por el importe del presupuesto aprobado, fijar del mismo modo en el anuncio de subasta los plazos de concesión y garantía, como también el coeficiente de explotación, y dejar como único concepto objeto de la licitación el tipo de interés, el cual admitiría reducciones equivalentes á todas las que en otros conceptos podrán intentar los licitadores. Ya que esto no es posible, puesto que no es dable variar el texto de la ley, es indispensable que el reglamento contenga las prescripciones necesarias para hacer viable y práctico el precepto legal, evitando las dificultades, que, de no hacerlo, pueden surgir.

El art. 23 reserva al Estado el derecho de fijar las tarifas máximas de transporte de los minerales, aves, ganados, productos alimenticios, abonos y semillas. Esta facultad discrecional del Estado, expresada en forma escueta, sin limitación ni cortapisa alguna, dejando á las Compañías á merced de los Gobiernos y tal vez de mal reprimidos odios políticos, será causa de conflictos y recelos por parte de las mismas Compañías y motivo, quizás, de que se desista de emprender la construcción de mu-

chas líneas por temor á lo desconocido. Garantía contra posibles tropelías y arbitrariedades gubernativas podría ser la condición de que las tarifas tuviesen que ser examinadas é informadas por el Consejo de Obras públicas, y, mejor aún, que entre las condiciones de la concesión se hiciese figurar una tarifa mínima que no pudiese ser rebasada por las que el Gobierno podría imponer en todo tiempo á las Compañías en virtud del precepto legal contenido en el citado art. 23.

Examinemos, por último, el artículo adicional. Según él, la cantidad que anualmente haya de satisfacerse por la garantía de interés que establece la nueva ley, no podrá exceder de 10 millones de pesetas. Consignase en el dictamen de la Comisión del Congreso, con referencia á datos suministrados por el Ministerio de Fomento, que con la expresada cantidad de 10 millones podrán subvencionarse 3.000 kilómetros de ferrocarril, correspondiendo, por tanto, 60 á cada provincia, por término medio. Fácil es comprender que esta cifra peca por exigua y diminuta, y que mientras no se aumente considerablemente la cantidad total destinada á satisfacer las garantías de interés, no podrá ser muy considerable la eficacia de la ley de Ferrocarriles secundarios para el desenvolvimiento de la riqueza pública. Pero hay más: siendo insuficiente la cantidad total, será repartida desigualmente y sin equidad. Las comarcas que dispongan de proyectos estudiados ó que, por ser más ricas y emprendedoras, dispongan de mayores recursos para estudiarlos, llegarán las primeras y obtendrán la mejor parte en el botín. Las más pobres, las que habría mayor interés social y político en sacar de su inferioridad y de su aislamiento, las que carecerán de buenos protectores, éstas se quedarán rezagadas y sin obtener ventaja alguna de la nueva ley. ¿No sería razonable y prudente, no respondería á un alto sentido ético, por parte del Estado, el prever este pugilato lamentable, por no decir inmoral, de recursos é influencias, y tratar de reglamentar la inversión de los 10 millones, por medio de alguna disposición que tendiera á repartirlos equitativamente, hasta donde sea humanamente posible, entre todas las provincias?

E. ESTADO.

POLICÍA Y CONSERVACIÓN DE LOS CAUCES PÚBLICOS

La sensible frecuencia con que se repiten las inundaciones en diversas regiones de la Península y los importantes daños que ocasionan, hacen necesario que la Administración estudie cuantas medidas puedan realizarse á fin de disminuir en lo posible sus desastrosos efectos.

La situación geográfica y la topografía de nuestra Nación son causas inevitables de la producción de estos fenómenos, que con carácter general han tenido lugar en todas las épocas. Las grandes y persistentes lluvias que caen en la parte superior de las cuencas de los ríos y la fuerte pendiente de éstos, hacen que en determinadas circunstancias desciendan rápidamente á la parte inferior de los valles grandes masas de agua, que no hallando cauce suficiente para contenerlas, se extienden por la llanura inundándola.

Aparte de las obras de defensa y encauzamiento que en cada caso especial puedan proyectarse, han de estudiarse medidas de carácter general que contribuyan á evitar los desbordamientos de los ríos, consiguiendo la retención de las aguas en la parte superior de las cuencas, y conservando capacidad suficiente en los cauces para que puedan dar paso al mayor caudal posible.

Atendiendo al primero de los citados fines, se han dictado y puesto en práctica diversas disposiciones encaminadas á la conservación y repoblación del arbolado en las regiones superiores de los ríos y barrancos, pero casi nada se ha hecho aún para la conservación y mejora sistemática de sus cauces, siendo eviden-