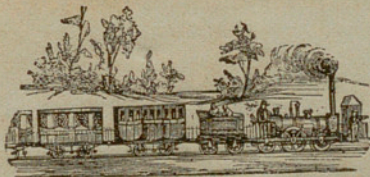


MEMORANDUM

SOBRE EL ESTADO

DE LAS

COMPAÑÍAS DE CAMINOS DE HIERRO.



IMPRESA DEL DIARIO DE BARCELONA.

MEMORANDUM

SOBRE EL ESTADO

DE LAS COMPAÑÍAS

DE

CAMINOS DE HIERRO.



BARCELONA.

IMPRESA DEL DIARIO DE BARCELONA,
calle Nueva de san Francisco, 47.

1866.



R. 16402

MEMORANDUM

DE LAS CORTES

REUNIDAS EN CORTES

1808

IMPRESA DEL DISEÑO DE BARCELONA

1808

MEMORANDUM

SOBRE EL ESTADO

DE LAS COMPAÑÍAS DE CAMINOS DE HIERRO.

EL establecimiento de los caminos de hierro, idea nacida de lo que venia practicándose en varias minas de la Gran Bretaña, y la invencion de la locomotora han producido una tan grande revolucion en la riqueza pública y en el modo de ser de las naciones, que las que por su atraso no han podido seguir de cerca á aquellas que primero los establecieron, han perdido inmenso terreno con relacion á las que fueron desde luego bastante afortunadas para aplicar y aprovecharse de un elemento de tráfico tan poderoso que es superior á cuantos puedan comparársele.

Nació de una especie de necesidad, se aplicó en primer lugar entre una gran ciudad manufacturera y el primer puerto de Inglaterra, y al quedar unidas por una via

férrea las ciudades de Manchester y Liverpool constituyeron un conjunto cuyo poder productivo aumentó en una proporción extraordinaria.

Los hombres públicos de la Gran Bretaña comprendieron al momento la considerabilísima influencia, que el nuevo medio de tráfico había de proporcionar á la nación, y se esforzaron en adelantar á todas las demás, en estender las vías férreas por todo su territorio, en apoderarse del instrumento de producción que era un nuevo y poderosísimo elemento para su supremacía. Los perspicaces animaron, impulsaron á los menos entendidos, y así en 1834 decia sir Roberto Peel en un meeting de Tamworth: «apresurémonos, apresurémonos, señores; es indispensable establecer de uno á otro extremo de este reino las comunicaciones por vapor si quiere la Inglaterra conservar en el mundo su posición y su superioridad.»

Siguieron á Inglaterra muy de cerca, aunque mucho mas despacio, Francia, Bélgica y los Estados Unidos de América; pero los resultados obtenidos sobre la riqueza general fueron muy luego tan asombrosos, que indujeron á estas naciones á recobrar á fuerza de actividad el tiempo que habían perdido y arrastraron á todas las demás á seguir por la misma senda: porque la falta de caminos de hierro les constituía en un estado de inferioridad tal, que casi tocaba en la dependencia de las primeras. De Francia dice uno de sus hombres mas competentes, que la influencia de los caminos de hierro se dejó sentir inmediatamente y de un modo asombroso en la minería, de manera, que adquirió tal desarrollo que llegaron á faltarle brazos, la metalurgia no bastó á los nuevos pedidos, las industrias

manufactureras siguieron de cerca y la agricultura pudo llevar sus productos á mercados , que antes le eran inaccesibles.

Los caminos de hierro venian á sustituir las principales vias de comunicacion , eran un gran colector de todos los caminos y medios de transporte secundarios, y al reemplazar en cierta manera las grandes carreteras, quedaban siendo como estas una cosa del dominio público, un establecimiento que pertenecia á la colectividad, que por ella y en beneficio de ella habia de realizarse. Así que, en la construcción de los caminos de hierro se procedió por dos sistemas diferentes, segun que en diferentes puntos estaba establecido con los caminos ordinarios existentes. En Inglaterra se procedió concediendo á particulares ó compañías la construcción y explotación de los caminos á perpetuidad, dejándoles completa libertad de establecer las tarifas que creyeran convenientes, no limitando el número de concesiones, ni estableciendo un plan, ni interviniendo el Gobierno para nada (después de la concesion) mas, que para asegurarse antes de abrir al público un camino, de que su establecimiento ofrecia la suficiente seguridad para las personas. Este sistema, que probablemente hubiera sido estéril en cualquier otro punto, donde no hubiera existido como allí la costumbre de hacer las parroquias y los particulares obras de esta naturaleza, ha cubierto de ferro-carriles el suelo de la Gran Bretaña; pero á pesar de la densidad de su poblacion, de sus grandes aglomeraciones industriales, de la baratura con que allí se obtienen los capitales, sus resultados para los en ellos invertidos son bastante problemáticos.

En todas las demás naciones se ha partido de un principio opuesto y en armonía con lo que en todas se practica en punto á obras públicas. Si bien al empezar, deslumbradas ante la novedad de la cosa, por la magnitud de los medios de realizacion y por la mayor todavía de los resultados, se desconoció en algunas partes el principio jurídico que dominaba la materia, y Francia hizo algunas concesiones á perpetuidad y en nuestra España se hicieron tambien á perpetuidad las primeras concesiones, sin embargo con mas clara comprension del asunto Bélgica y Alemania construyeron desde luego por cuenta del Estado sus principales caminos, y viniendo á mejor acuerdo, Francia y España revocaron las concesiones perpetuas convirtiéndolas en temporales, con duracion de un número mayor ó menor de años segun se pudo hacer y se convino en cada caso particular, pero sin que alcanzara ninguna al tiempo por el que la prescripcion podria tener lugar, cuyo término disminuido en un año, se fijó como límite para las de mayor duracion.

En España la ley de 3 de junio de 1855 está basada en este principio y lo proclama en su artículo 3.º declarando, « que todas las líneas de ferro-carriles de servicio general son del *dominio público* y que serán consideradas como obras de utilidad general. »

El nacimiento de los ferro-carriles se debió á compañías particulares, que lo establecieron, que lo inventaron y aplicaron como medio industrial. Revelándose empero al momento como un hecho de resultados generales, como un elemento de poder social, al propio tiempo que se sintió la necesidad de su generalizacion, de su construccion en todas

partes, de su estension y desarrollo, no faltó quien dudara del resultado, quien temblara ante la fascinacion que producía el nuevo motor, por su modo de obrar y por la rapidez con que se verificaba el movimiento; pero mas generalmente, quien ante la cifra enorme é indeterminada de su coste, creyera que habia de abandonarse la idea de realizar en grande ni en mediana escala un invento que si bien producía en el movimiento y en la riqueza resultados que se veía ser ya notabilísimos, habia de absorber en su construcción enormes cantidades que el presupuesto del Estado era impotente para sufragar, y que era quimérico pensar que en particular se reunieran, mayormente cuando se dudaba de que los resultados fuesen remuneratorios. Así fué que hubo vacilacion, que en general se emprendieron con falta de fe y en escala reducida, que se negó en algunos Estados, verbi-gracia en Francia y en Holanda, á los gobiernos los medios para construirlos ó estimular á los demás para que los construyeran, y puede decirse que solo vieron claro en el porvenir algunos hombres de estado ingleses que impulsaron á sus conciudadanos y el gobierno de Bélgica que en 1834 emprendió por su cuenta y con vigor la construcción de la red principal de sus caminos de hierro, siguiéndole á poco Alemania por la misma senda.

Pero á pesar de estas vacilaciones y del tiempo que transcurrió en esas dudas y la oposicion de los incrédulos, algo se hacia, se marchaba adelante, y en la prosecucion de este objeto se presentó un fenómeno de todo punto original y sumamente notable. Escitado por el fin de realizar obras de tal importancia, el espíritu de asociacion se desarrolló hasta un punto desconocido y que ni siquiera po-

dia sospecharse, y la sociedad anónima se realizó en unos términos que no idearon sin duda los que codificaron y regularon su existencia legal. Se reunieron capitales que importan cantidades asombrosas, porque todo el mundo aportó su pequeña parte para constituirlos, y jamás había podido decirse con igual razón que nadie es mas rico que todo el mundo.

Transcurridos despues algunos años, construidos varios caminos, palpables los inmensos y favorables resultados que en la pública riqueza producian, si bien con quebranto algunas veces de los capitales en ellos invertidos y no raras decepciones de sus propietarios y poseedores de los valores que los representaban, quebrantos y decepciones que los gobiernos procuraron y consiguieron indemnizar; el establecimiento de los ferro-carriles se ha llevado á una estension considerable haciendo progresar á la par todos los demás elementos de la pública riqueza.

España empezó á probar el establecimiento de ferro-carriles cuando las demás naciones llevaban ya andado en este camino largo trecho. Causas de todos conocidas que no son de este lugar, influyeron en ello, pero el hecho es indudable. Cuando el gobierno de nuestro país aceptó la primera proposicion que se le presentó para construir un camino de hierro, el período de esperiencia, de oposicion y de dudas había terminado en las naciones que primero acometieron esta nueva senda; Inglaterra llevaba construidos cerca de cinco mil kilómetros; Francia, convertidos ante la evidencia los que antes negaban su eficacia, se había fijado ya en un sistema general que abarcara la totalidad de su territorio, y despues de la ley de agosto de 1842, en cu-

ya fecha solo tenia todavía 564 kilómetros en explotacion, empezó el Estado por su cuenta la construccion de 2000 kilómetros. Bélgica explotaba 384 kilómetros. Alemania mas de 800 kilómetros y todas se habian lanzado igualmente con ardor á la construccion de vias férreas. Así es, que habiendo llegado aunque no sin inconvenientes despues que las otras, España podia librarse del período de preparacion y de estudio y emprender la nueva ruta amaestrada con la esperiencia de lo acaecido á las demás. Sea empero que la naturaleza de la cosa así lo exija, sea que la enseñanza que por la esperiencia se adquiere no se trasmita ni se herede, ó que faltaran en nuestro suelo hombres de bastante perspicaz mirada para dirigir rectamente en este asunto la cosa y la opinion, incurrimos en los mismos errores en que cayeron otros.

En 1845 se concedió á perpetuidad la construccion y explotacion del camino de hierro de Mataró, y hasta fines de 1844 no tuvo lugar otra concesion, que fué la de Sama de Langreo. Hasta 31 de diciembre de 1844 no se dió la primera disposicion que tuviera un carácter de generalidad, pero ya desde 1845 y durante el 1846, aunque inciertos todavía los principios de derecho que debian regirles, sin plan de conjunto y sin atreverse el Estado á concederles auxilio alguno, á pesar de que en 9 de junio de 1845 se habia dado una ley para poder levantar un empréstito con este objeto, se pidieron y otorgaron gran número de concesiones por una estension considerable de kilómetros, si bien la mayor parte de ellas, casi todas, se abandonaron ó caducaron.

La nulidad de los resultados motivó la Real orden de 16

de febrero de 1847 por la que se creaba una comision que estudiara é informara si habia llegado el caso de aplicar á los ferro-carriles los fondos del Estado , vistos los penosos esfuerzos con que algunas compañías habian emprendido la realizacion de tan deseadas mejoras , atendiendo á la perplejidad y zozobra que tales empresas inspiraban en España , tanto por las dificultades inherentes á nuestro atraso , cuanto por no haber llegado ninguna á su término. En 20 de febrero de 1850 se publicó una ley facultando al gobierno para garantir á los capitales que se emplearan en la construccion de los caminos de hierro el 6 por ciento de interés anual y uno por ciento de amortizacion y hasta el 3 de junio de 1855 se tardó en dar una ley que regularizara el negocio de ferro-carriles.

En noviembre de 1848 se habia abierto á la explotacion el camino de Mataró y en 9 de febrero de 1851 el de Madrid á Aranjuez.

Conocidos los ventajosos resultados que á sus accionistas daban ya en esta época los caminos primeramente establecidos , en particular los franceses , presentáronse en nuestro país suficientes capitales para la construccion de los caminos de hierro que primero se emprendieron y se encontraron abundantes para cuantos luego se proyectaron.

Conviene sin embargo hacer aquí una observacion esencial para nuestro objeto. Sea porque en la plaza de Barcelona hubiera mas cuantiosos capitales que en las demás del reino , ó bien que influyera en ellos el mayor espíritu de asociacion y de empresa que se nota en Cataluña con relacion á otras provincias , en Barcelona lanzáronse con fe y con afán á la construccion de los ferro-carriles , mientras

que otras provincias tenian que apelar á capitales extranjeros y aun acudir por último á esta misma plaza.

Esta fe y este vivo deseo de dotar al país de los medios de tráfico, que en otros levantaban tan alto el público bienestar, fueron sin embargo mas noble afán que sabio y detenido cálculo. Se aspiraba á que el país saliera de la prostracion en que yacia adoptando y aplicando los medios que transformaban con rapidez otras naciones, y se esperaba conseguirlo con general al par que propio y particular beneficio, obteniendo un premio ventajoso para los capitales que á ello se dedicaran. Se vió, se sintió la necesidad de no dejar que nuestra nacion se anonadara y quedara á inmensa distancia detrás de las demás, pero no se fijó bastante la atencion en que siendo bastante distintas nuestra situacion y condiciones de las de la nacion que nos servia de modelo, no podian ser iguales los resultados.

Al entrar en la nueva senda, se padecieron varios y trascendentales errores, el primero de los cuales fué el olvidar que en nuestro atraso carecíamos de una industria floreciente, que nuestra agricultura no estaba desarrollada ni podia estarlo en breve término por falta de capitales y de aptitud en la clase agricultora, que carecíamos de grandes centros de poblacion, de un comercio activo y de medios y hábitos de viajar, que son los elementos que en otros países han aumentado considerablemente porque existian ya; que han permitido que al Estado se sustituyeran empresas particulares y que estas obtuvieran para sus capitales pingües rendimientos. Como elemento de produccion y desarrollo, como medio de hacer vivir á la nacion que por falta de comunicaciones y medios de salida tenia incultas las

dos terceras partes de sus tierras, sin laborear sus minas, sin aprovechar el agua de sus rios, era el objeto digno de llamar á sí los capitalistas y á las personas de levantados deseos, y el establecimiento de ferro-carriles, que en otras partes habia sido consecuencia de un estado elevado de riqueza y adelanto, debia aquí necesariamente precederlo y producirlo. Pero sus resultados no podian ser instantáneos, y como á esto no se atendió bastante, se originó de aquí el que se emprendieran caminos por extensiones y presupuestos superiores á lo que el estado de la nacion consentia, y de aquí tambien, el que en Cataluña donde nos creíamos en posicion mas ventajosa para esta industria, á la par que se aceptaban las condiciones de temporalidad, servicios gratuitos y otros mil gravámenes por parte del Estado, en un verdadero paroxismo de entusiasmo que nos cegó, se renunciara en general á toda subvencion y á todo auxilio, salva una poco notable cantidad á la línea de Zaragoza. Este error afecta hoy hondamente á todas las compañías de caminos de hierro, y las catalanas tienen además contra sí el haber renunciado á las subvenciones, por las que y atendiendo á la importancia de los caminos construidos deberian haber percibido ó percibir sobre trece millones de duros.

Otro de los errores que han ocasionado grave desengaño y pérdida positiva á los interesados en la construccion de caminos de hierro, ha sido la insuficiencia de los presupuestos calculados, y la exageracion de los productos que se estimó habian de recaudarse. Al calcular el coste de un camino de hierro, jamás se ha llegado á presuponer lo que realmente ha costado en la construccion. Este error no

lo han cometido solo las empresas; sus cálculos hechos siempre por personas competentes, han sido sometidos al gobierno, examinados y aprobados por centros y corporaciones de reconocida aptitud, y han sido adoptados y autorizados por el poder central. Lo mismo ha sucedido en los presupuestos de productos, pero en general estos han resultado exagerados. Tal vez la aplicación en nuestro país de lo que en otros había sucedido, ha contribuido á ello; pero estas apreciaciones han sufrido el exámen de corporaciones de gran competencia y representación, se han recibido amplias informaciones sobre ellas en cada caso particular y el Estado ha declarado buenos y arreglados unos y otros y sobre ellos se han basado las tarifas y todas las condiciones de la concesion.

Y no pretendemos significar que solamente en nuestro país se hayan cometido estos errores. Es la historia de este asunto en todos los países y en todos ha sido general. Caminos ha habido en Inglaterra cuya construcción ha importado una cantidad triple de la presupuestada, y en Francia y en todas partes se ha reproducido igual fenómeno, y aunque con el tiempo las diferencias han sido menos considerables ningún camino se ha librado de ellas. Esto podrá parecer raro á primera vista, pero no lo es si se considera, que entre otros muchos elementos de error se encuentran los cambios que se descubren en la naturaleza geológica del suelo, el aumento de precio que frecuentemente toman las propiedades que ha de cruzar y ha de adquirir el camino, y el aumento en la mano de obra y materiales que es consecuencia casi siempre de la construcción de un ferro-carril.

Sin embargo, en las naciones que hemos citado, los productos han aumentado de un modo considerable, aunque siempre y en todas partes ha habido un período de intermitencia, un claro entre la conclusion de los caminos y el tiempo en que los productos han sido suficientemente remuneradores.

Esto tiene una esplicacion muy natural. Ni el tráfico se desarrolla instantáneamente, ni las costumbres se cambian en un dia, ni los transportes afluyen todos al camino de hierro desapareciendo los demás medios de efectuarlos mientras no tenga aquel estension y enlaces suficientes, que puedan sustituir por completo á las demás vias y dar satisfaccion á todas las exigencias. De aquí el que durante un período mas ó menos largo, muchas empresas se hayan bastado apenas á sí mismas y que hayan necesitado ausilios.

Un mejor porvenir en nada disminuye, sin embargo, los perjuicios que en nuestro país hoy experimentan todas las empresas; y nos encontramos en este primer período despues de la construccion en que hay sufrimiento, insuficiencia de productos y durante el cual, de la misma manera que en otros puntos algunas naufragaron, pueden naufragar en España sino todas una gran parte de las empresas de caminos de hierro.

Además de los males que nacen de las causas antes referidas, que alguien podria aunque injustamente achacar á las mismas empresas que han tomado á su cargo la construccion de los caminos, otros ha habido tanto y mas trascendentales que los primeros y que nunca podrán atribuírseles.

El primero que se presenta es el alto precio que ha tenido el dinero en nuestro país. Efecto esto de diversas causas, como la venta por cantidades asombrosas de los bienes desamortizados, el simultáneo empleo por gastos hechos por el gobierno, ya en obras públicas, ya en dotar abundantemente otros servicios del Estado, guerras extranjeras, y por conclusion una crisis prolongada que siendo general en el mundo se ha agravado en nuestra patria por efecto de algunas de las causas enumeradas. Sea empero efecto de lo que quiera, no es menos cierto que dicho alto precio del dinero ha afectado hondamente la nueva industria. Podrá apreciarse la importancia del gravámen considerando que mientras en Francia las empresas de caminos de hierro encontraban abundantes capitales al 5 y $\frac{1}{2}$ por ciento comprendiendo interés y amortizacion, en España ha costado en comun á las compañías el capital que les ha sido preciso levantar por medio de obligaciones hipotecarias sobre 7 por ciento. Y no es esto solo el quebranto sufrido. La falta de abundancia de capitales para ser invertidos á plazos largos unas veces y el límite de la ley otras, y hasta la tardanza en algunas ocasiones en obtener la autorizacion pedida, son causas que han obligado á las compañías antes de paralizar sus obras, en cuya paralización veian su ruina, á tomar dinero á plazos cortos y á muy subido interés, y esto les ha producido nuevos daños que vinieron á recargar aquel gravámen. Los intereses abonados á las acciones durante la construccion, elemento que ha entrado en el precio de los caminos extranjeros y que á su imitacion se ha establecido en nuestro país, han tenido que ser mas elevados que lo han sido en otros puntos, y partidas respetables

empleadas en gestiones y trabajos que si bien indispensables, no estaban previstos en los presupuestos, han venido á acrecer tambien el gravámen; de modo que puede casi asegurarse que rara es la Compañía de camino de hierro cuyos intereses y daños no lleguen al 25 p^o de su capital; algunas hay en que han escedido de este tipo.

A las causas permanentes y generales y como una de las que aumentaron el interés del capital, se juntó el establecimiento de la Caja de Depósitos y el modo con que se la ha regido. Su creacion coincidió con el desarrollo de la construccion de los caminos de hierro, y el alto precio que ofreció al dinero que en ella ingresara, la seguridad de su colocacion, su perfecta disponibilidad ya por la facilidad de retirarlo, ya por la de descontar sus resguardos sin que el imponente perdiera en ello ni un maravedí, llamaron á ella capitales tan cuantiosos que han podido poner en peligro la situacion del Tesoro y de la Hacienda pública: además de haber rivalizado con las grandes empresas y con la industria en general, imponiéndolas, para procurarse dinero, sacrificios de importancia. Ocasiones ha habido en que por la tesorería de Barcelona se ha adeudado á los imponentes hasta diez millones de duros. Tan enorme cantidad retirada de una sola plaza debe haber afectado profundamente su mercado monetario.

Este mal ha venido á ser mas grave para la plaza de Barcelona porque las demás plazas del reino se han mostrado poco inclinadas á los valores de caminos de hierro y en pocas de ellas se han colocado en el público por cantidades regulares. Así es que mientras Barcelona construia los caminos de hierro que de ella parten, las demás pro-

vincias para construir los suyos tenian que acudir y acudieron en efecto á las plazas de otros países para traer de allí los capitales que necesitaban. Pero cerradas las bolsas extranjeras, cuando despues de todas se cerró la de París á la contratacion de nuevos valores españoles, tuvo que acudirse y se acudió á Barcelona de varios puntos de la nacion regurgitando luego aquella de valores, que para ser colocados habia que ofrecer á precios cada vez mas bajos: preparando con esto grandes quebrantos á las empresas que los cedian y no menores decepciones al adquirente, que se hacia con un título cuya garantía (atendiendo á la base sobre que esta se calculaba) disminuia en tanto, cuando menos, cuanto habia perdido de la par, y que podia llegar á hacerse ilusoria si aumentaba la necesidad, y creciendo con ella la depreciacion venia el caso de no poderse terminar las obras para cuya ejecucion se le vendieran. Sin que pretendamos juzgar el hecho político, podemos decir que la clausura del mercado de París para nuestros valores de obras públicas ha sido una gran calamidad para Barcelona, cuyos resultados amenazan ser altamente desastrosos si no se acude con tiempo á remediarlos.

Bajo la influencia de estas diversas circunstancias el capital que la plaza de Barcelona tiene invertido en valores de obras públicas es de cuarenta y ocho millones de duros y el promedio del precio á que se han negociado las obligaciones es de ochenta y ocho por ciento.

Tal situacion que era ya sobrado angustiosa ha llegado á agravarse, en términos que no admiten comparacion, con la duracion de la crisis precedida de una circunstancia que ha sido para las empresas un verdadero tósigo. La presen-

tacion, en 15 de febrero de 1865, del proyecto de ley para que las empresas de caminos de hierro pudieran estender la emision de obligaciones hasta los dos tercios de su capital, las cerró en cierta manera el crédito que en sus valores hipotecarios se tenia y aunque se retiró dicho proyecto habia ya causado el mal. Recelosos desde entonces los tomadores de ese papel no lo aceptaron sino á mas bajos precios, y sorprendidas muchas empresas en medio de sus trabajos de construccion, no han podido negociar las obligaciones que tienen emitidas habiéndose visto precisadas á levantar empréstitos sobre ellas que las gravan con pérdidas considerables.

En este punto han llegado para algunas los plazos de convertir los títulos hipotecarios que en un principio emitieron á plazo corto, han de retirar á la par valores que han de sustituir con otros que están depreciados y no las es posible hacerlo sino experimentando pérdidas enormes.

Ahora bien, conocida la importancia del capital directamente empleado en obras públicas, sin contar el que por varios otros conceptos lo está sobre sus valores, fácil es prever la estension de la ruina el dia que el público lo vea ó lo considere comprometido.

Però esta especie de desequilibrio, este conjunto de circunstancias anómalas y viciosas no limitan su perniciosa influencia á sola la plaza de Barcelona, ni gravan tan solo las empresas y los valores de obras públicas: nó: sus malos resultados alcanzan á todos los ramos de riqueza y se estienden á toda la nacion.

La industria fabril, que tantas otras contrariedades experimenta, ve mermado el capital que ha de darla vida y

el que se le ofrece á un premio que absorbe todas sus utilidades. La industria agrícola no puede ni siquiera intentar pedir prestado á los altos precios á que el dinero se cotiza. Muchas sociedades de crédito que en varios puntos de la Península se habian formado con objeto de fomentar todos los ramos de riqueza, mueren de inanición por tener inmovilizados sus capitales en obras públicas, cuyos signos representativos no pueden utilizar; y como este fenómeno económico no puede localizarse, esta depreciación de ciertos valores moviliarios se estiende con mas ó menos fuerza á todos los demás de la misma naturaleza, y buscando el crédito, del mismo modo que los líquidos, siempre su nivel, no se libra de ella la renta del Estado que en la última subasta de sus títulos, por estas y por otras causas, ha descendido á un tipo desastroso y de todo punto inesperado. Mientras que con un mercado limitado se coloque el dinero sobre valores bien garantidos al 10 por ciento y hasta al 12 en otros menos seguros, las rentas públicas no se levantarán de su postración, y cualquiera operación que el Tesoro tenga necesidad de realizar será precisamente ruinosa. Marchando por esta senda la pendiente que conduce á un desastre es rápida, el mal aumenta en una progresión asombrosa y en el fin no se ve mas que la ruina universal.

Para precisar las consecuencias de todo esto podemos decir que hoy los préstamos sobre el tres por ciento se hacen á ocho y nueve por ciento; sobre las mejores obligaciones de compañías de obras públicas á diez y doce por ciento; sobre acciones á precios que hay que calificar de espantosos. Los descuentos muy altos y todavía son estre-

madamente limitados, produciéndose así un estancamiento general.

A males tan trascendentales se agregan otros que influyen también de un modo muy grave y desventajoso sobre los resultados que los ferro-carriles dan para los capitales en ellos empleados. El impuesto del diez por ciento sobre los pasajeros, pesa de una manera lastimosa sobre las compañías. Aunque se dice impuesto sobre los pasajeros, la verdad es, que con el aumento del precio de los billetes el número de aquellos ha disminuido notablemente en todas las líneas; han disminuido al mismo tiempo sus productos, porque son en gran número los que toman billete de clase inferior á los que antes tomaban; y aun en los cortos trayectos, en los que las empresas de caminos de hierro tienen que luchar con los carruajes por carreteras, se han visto precisadas á mantener los antiguos precios sacando de estos el diez por ciento para el Tesoro: pagando en estos de un modo directo é inmediatamente sensible lo que á mayores distancias se verifica indirectamente. El perjuicio ha sido mayor todavía de lo que representa la cantidad que se paga por el impuesto, porque la disminución del movimiento de viajeros no se ha limitado á una proporción igual á aquel gravámen. De modo que en el período de prueba para la industria de los caminos de hierro, en aquel en que mas necesita apoyo y escitaciones y facilidad de medios para tomar su vuelo, se la ha, por el contrario, puesto un obstáculo de los que con mas energía podían retardarlo.

En otros puntos existen en verdad impuestos análogos, pero ni los sufrieron en un principio, ni constituyen como

en España, una excepcion en contra de los ferro-carriles, sino que se les han cargado para igualar á estos, en punto á obligaciones, con los demás medios de transporte.

El modo como se ejerce la inspeccion sobre los ferro-carriles es otro gravámen de no pequeña consideracion. Organizada con un personal considerable que las empresas han de pagar, al que han de facilitar locales en sus estaciones para oficinas, se vale además de métodos tan minuciosos, complicados y embarazosos que obligan á las compañías á aumentar el personal de sus oficinas, en proporcion no despreciable, para poder dar evasion á cuanto por las dos inspecciones facultativa y mercantil se les exige. De manera que cuando en Inglaterra tres inspectores bastan para unos 19,000 kilómetros de ferro-carril, en España toda compañía está subordinada á tres distintos inspectores, con mas una larga serie de empleados subalternos.

Los servicios gratuitos que las compañías de caminos de hierro prestan al Estado importan cantidades considerables que pagan á buen precio las franquicias que se les han concedido y son causa constante de gastos para aquellas. El transporte de correos; el telégrafo, cuyos postes é hilos para el Estado las empresas han de establecer y reparar constantemente con local en las estaciones para los aparatos; el transporte gratuito de un personal numeroso dependiente del Ministerio de Fomento y otro numerosísimo del cuerpo de telégrafos dependiente del de Gobernacion; el transporte á mitad y cuarta parte de tarifa de las clases todas militares, etc., representan cantidades muy superiores á las que á primera vista es posible figurarse (estado número 1).

Tenemos pues que las compañías de caminos de hierro, es decir los accionistas que las constituyen y los obligacionistas que bajo distinta denominacion y forma las constituyen tambien, no las gerencias que las representan, tienen contra sí los errores involuntarios y autorizados de los cálculos de coste de las líneas, la insuficiencia y falta de complemento de las redes, la escasez donde no la falta absoluta de caminos, el alto precio del dinero, la carencia de mercados para todos los valores moviliarios y especialmente para los suyos, un impuesto onerosísimo, una intervencion cara y embarazosa, numerosos servicios gratuitos, y despues de todo y sobre todo una agricultura que vive ahogada, una industria que no puede prosperar, escasa poblacion en muchos puntos y falta de hábitos y medios de viajar.

De aquí se origina que los productos son insuficientes, que las obligaciones hipotecarias dadas por las compañías se pagan á duras penas, y las acciones de la mayor parte no obtienen recompensa alguna ó á lo mas un escasísimo interés. En esto está reasumida la situacion en que hoy se encuentra la mayoría de las compañías de caminos de hierro, cuya situacion es altamente aflictiva.

Y si algunas de las obligaciones de caminos de hierro están espuestas á sustituirse á las acciones y aun á seguir la suerte de estas ¿podrán sus tenedores acusar á las compañías de que exageraron el valor de la hipoteca y de que cometieron con ellos una especie de estafa? De ninguna manera. Es verdad que ellas se equivocaron en la apreciacion de los resultados que creyeron prever con exactitud, pero téngase en cuenta que estas apreciaciones no son suyas tan solo, que las sometieron al exámen, á la aprobacion y

á la autorizacion superior, y que el Estado es el que ha señalado la proporcion en que podrian estar las obligaciones hipotecarias con los demás medios que las empresas podian utilizar, el que estimó suficiente la garantía que estas podian dar para que en cualquier evento quedara aquella completamente saneada. Si la ley de 1855 permitió crear obligaciones por una tercera parte del capital de las compañías, mas adelante se halló que podia estenderse este límite y aumentarlo á la mitad, y por ley de 11 de julio de 1860 así se otorgó. De consiguiente la responsabilidad que por error pudiera caber á las compañías ha sido embebida en otra responsabilidad mas alta, y su sujecion á la disposicion de la ley las pone en el caso de ser víctimas mejor que autores de las decepciones que puedan sobrevenir.

Hay sin embargo en España construidos mas de 4,500 kilómetros de caminos de hierro, que lo han sido en totalidad por compañías, subvencionadas unas por el Estado, las de Barcelona sin subvencion (salvo una corta subvencion á la de Zaragoza), y la totalidad de estas compañías tienen empleados en ellos capitales que importan la muy respetable suma de cinco mil millones de reales.

Estas compañías que han hecho para el público y en vez del Estado tan inmensos desembolsos, no lo han hecho inútilmente para el procomun, no han construido obras de fantasía, objetos de lujo para recreo de curiosos y desocupados. Una tan grande estension de caminos de hierro construidos en pocos años, han sacudido, digámoslo así, á la nacion sacándola de la inercia que ha muchos años la dominaba; han dado impulso al trabajo y con él han aumentado la riqueza del país; con los medios de comunica-

cion han acrecentado el comercio y el tráfico, han hecho productivos territorios en donde poco ó nada se daba por falta de medios de estraccion; véanse sino la Mancha, Castilla y algunos puntos de Aragon. Para reunir un capital tan considerable, las compañías de los caminos que partiendo de Madrid son sin duda los mas importantes han acudido á procurarse fondos en el extranjero, en donde hoy se hallan la mayor parte de sus valores que amenazan ser la causa del completo desprestigio de la nacion á la que ninguna fe, ningun crédito se daría en adelante si aquellos llegaran á perder su estimacion.

En algunas provincias y mas especialmente en Barcelona, el capital empleado en sus caminos se ha reunido por el espíritu de asociacion que ha hecho afluir para allegarlo y construir obras tan importantes los ahorros del rentista y del menestral, del propietario y del obrero, siendo el verdadero público el interesado en los caminos de hierro del país y debiendo recaer sobre este público los perjuicios que aquellos puedan experimentar. Y no solo en los caminos que de ella parten y que tenia á la vista se ha interesado Barcelona; entrada ya en esa senda y por efecto de las causas antes referidas, se han negociado en esta plaza los valores de otras de las de España y el número de familias en ella interesadas representa una cifra que no es inferior á 16,000, número doble del de electores que arroja el último censo y no muy inferior al de contribuyentes por subsidio en toda su provincia. Esta cifra está tomada de las facturas presentadas al cobro de los cupones de cada una de las sociedades en el primer semestre de 1865 que ha sido de

	ACCIONES.	OBLIGACIONES.	
Zaragoza.	294	2.922	
Francia.	1.916	1.148	
Martorell.	1.362	2.028	
Sarriá.	95	279	
S. Sadurní.	744		
Almansa.	158	1.274	
Córdoba.		869	
Medina.		552	
	<hr/>	<hr/>	
	4.547	9.072	13.619

Y fijándose en que estas facturas no señalan todos los partícipes en ellas; que cada Sociedad en una sola representa un gran número de interesados por los numerosos depósitos que tienen constituidos en sus cajas; que el Banco y Sociedades de crédito cobran también en una sola factura y bajo un solo número por cuenta de muchos interesados que en sus cajas han puesto sus títulos en depósito ó por garantía de préstamos, creemos fundadamente que quedaríamos inferiores á la realidad si nos fijáramos en menos de 16.000.

Basta considerar esta cifra para ver el inmenso cataclismo que sufriría Barcelona y Cataluña toda si tal número de personas con el quebranto de las compañías de ferrocarriles veían desaparecer sus intereses, sus ahorros, el auxilio que se han procurado para su vejez y el patrimonio de sus hijos. A la grandísima pérdida de riqueza creada,

pérdida que no podría reemplazarse , riqueza que no podría reconstituirse sino despues de muchos años , se añadiría necesariamente la desconfianza universal , el desprestigio de los medios empleados , la repulsion á todo lo que tuviese un carácter de generalidad , á todo lo que tuviera relacion con la cosa pública , á todo valor moviliario , á todo signo fiduciario ; perdido el espíritu de asociacion que no sobreviviria á tal prueba , forzoso seria renunciar al crédito mercantil , al hipotecario y al agrícola , imposible seria la continuacion y complemento de los caminos , la abertura de canales , construccion de obras de riego y realizacion de todo medio de fomento , y habria que olvidar tantos y tan bellos proyectos de los que se espera la regeneracion de la patria . Seria dar un paso atrás en la senda del progreso de la nacion cuyas consecuencias , si bien pueden entereverse , es imposible calcular . La situacion se presenta con todos los caracteres de una calamidad pública de grandes , indeterminados y desgraciadísimos resultados .

¿Qué debe hacerse para salir de tan apurada situacion ? No tememos decirlo : el Estado debe acudir de un modo eficaz en auxilio de los intereses amenazados , debe levantar el crédito de las compañías que lo hará en provecho propio , y ayudarlas á completar su objeto y á salvar el período de claro , de falta de productos , que en todas partes , como sucede aquí , se ha experimentado . Así se ha hecho en todo el continente europeo , así se ha hecho repetidamente en grande escala en el vecino imperio , en donde se ha acudido mas de una vez y en distintas formas á salvar los intereses que estaban comprometidos en obras públicas .

Se dice por algunos, que si las empresas de obras públicas y en especial las de ferro-carriles han experimentado una decepcion, si han sufrido un quebranto, ó es culpa de las mismas compañías ó es una desgracia, lamentable siempre, pero cuyos efectos no pueden pesar mas que sobre ellas solas. Este juicio es producto de no considerar detenidamente la cosa y de dos errores trascendentales en esta cuestion. No se ve con frecuencia cuando de ferro-carriles se trata mas que los constructores, cuando estos han realizado grandes beneficios, ó á lo mas las gerencias de las compañías. Nunca á sus verdaderos miembros, al pequeño rentista, al industrial, al menestral, á la viuda y al retirado que poseen sus valores. En segundo lugar no se considera que estas compañías, estas empresas hacen en vez del Estado y para el Estado las obras que este debiera hacer, que llenan un fin social realizando medios por los cuales se unifica mas y mas la nacion, que fomentan poderosamente la riqueza pública, la que han impulsado con energía, que han satisfecho una necesidad premiosa, haciendo practicable nuestro suelo en el que, por la falta absoluta de canales y las graves, tal vez insuperables dificultades de establecer los de navegacion, son el único medio posible de acarreos económicos.

Recordamos que nuestra ley de ferro-carriles sienta categóricamente que los caminos de hierro de servicio general son del dominio público, que al Estado han de revertir al finalizar el período por el que se han concedido y que las empresas no deben ni pueden ser consideradas como contratistas de obras, sino asociadas al Estado para la realizacion de las de tanta importancia, puesto que además

de los servicios públicos gratuitos que se les impone , además de las modificaciones que el gobierno exige en ellas con frecuencia , además de que el Estado no paga , sino con la concesion de esplotarlos por cuenta de quien puso por él su capital y su industria , haciéndolo al mismo tiempo con mas economía , se ha reservado la facultad de revisar de cinco en cinco años las tarifas con poder de rebajarlas si los productos de la esplotacion concedida superan un tipo que se ha fijado como máximo , se ha reservado el incorporarse del camino , siempre que le parezca conveniente , abonando una cantidad que deberia fijarse segun un cálculo basado en los productos obtenidos en un número determinado de años. Nótese al paso , que al fijar para los productos que pudiesen percibir las compañías un máximo , no se ha espresado en ninguna parte el mínimo de la remuneracion , lo que manifiesta claramente , que se han aceptado en cada caso como seguros los resultados que arroja el presupuesto. Y si una de las partes puede rebajar los emolumentos de la otra en lo que escedan de un límite previsto , natural y justo es que las indemnice si quedan inferiores á la base de que se partió.

La industria de ferro-carriles , la construccion de obras públicas en general no es tampoco una industria de la naturaleza de las demás. Estas tienen siempre un carácter particular é individual , cuando aquellas por naturaleza , por necesidad son generales y producen efectos generales é indeterminados. Si una gran fábrica , si un establecimiento industrial cualquiera se arruina , sufren , se perjudican los que eran sus propietarios , esto es inevitable , pero tampoco de lo arruinado le queda nada á la nacion (salva

la creacion de alguna aptitud especial en algun individuo) ; con él desaparecen todos sus efectos. Si las compañías de obras públicas se arruinaran por falta de un auxilio oportuno, las obras que han construido, en lo que de la existencia de ellas depende y salvos los resultados provenientes de otro orden, quedarian y continuarian produciendo los buenos efectos que antes hemos apuntado, y tan poderosos elementos de riqueza seguirian desarrollándola y aumentándola, mientras que arruinarian á los que los habrian realizado. Esto seria altamente injusto y altamente inmoral.

Y despues de esto ¿porqué vias pensaria el gobierno llevar á la nacion hácia su apetecido y necesario enaltecimiento? Si la nacion ha de seguir viviendo ¿con qué medios se fomentará el desarrollo de la produccion agrícola, el de la minera, el de la industrial, el de la mercantil? ¿Cómo pensaria concluir la red de caminos que se estima necesaria? ¿Dónde tenemos caminos que nos faciliten y hagan económicos los transportes? ¿Dónde están nuestros canales que completen ó suplan los caminos? ¿Qué rios podemos navegar? ¿Cuánto no dista el centro de nuestra Península de las costas? ¿Qué elementos de cambio se esperan que podamos presentar á las demás naciones? ¿Cómo podria retribuir á aquellas provincias que hoy contribuyen á subvencionar caminos en las otras, construyendo los que ellas necesitan y que tienen derecho á exigir? Porque no es de creer que despues del naufragio de tantos intereses, vengan otros á ponerse en situacion de seguir la misma suerte; ni es de esperar tampoco que al Estado sea dable emprender por sí obra de tanta cuantía. Y aparte del atra-

so de la nacion, que sin embargo es lo mas importante, ¿créese tal vez que el Estado nada tiene que perder, que en nada ha de afectarle la ruina de las empresas de caminos de hierro? La nacion se halla necesaria é ineludiblemente ligada á la suerte de aquellas. La depreciacion de sus valores en el país y en el extranjero, influye en el precio de los títulos de la Deuda pública; la pérdida de aquellos la perjudicaria de un modo mucho mas notable. Si las redes no se completan, los caminos existentes quedarán siendo poco productivos, rendirán menos los impuestos y el presupuesto se resentirá de las pérdidas sufridas por el público. Todavía hay otro extremo que al gobierno interesa de un modo inmediato, tangible. La Junta general de estadística en su informe sobre los ante-proyectos del plan de ferro-carriles, estima necesaria la construccion de 3000 kilómetros de ferro-carril sobre los hoy concedidos, y es la que á menos se atreve entre todas las corporaciones consultadas. Si estos dejan de construirse el gobierno pierde por los servicios gratuitos que los caminos le prestan, una cantidad que no bajará de muchos millones de reales, que con nada puede reemplazar.

Las demás naciones del continente europeo y los Estados-Unidos de América, no desconociendo ni olvidando el principio jurídico que domina esta materia, han procurado dar á los capitales que se emplearan en los caminos de hierro completa seguridad, garantizándoles un mínimo de interés en proporcion con el precio del dinero en los respectivos países, ó concediéndoles pingües ausilios, bastantes por sí solos á indemnizarles; que es lo que se ha hecho en los Estados de la Union Americana. En Francia donde

se empezó temprano y donde se cometieron muchos de los errores que aquí como por imitacion hemos tambien cometido, el Estado ha revisado en tres distintas ocasiones, siempre que lo ha considerado oportuno para el interés público y el de las compañías, los contratos que con ellas habia ultimado. Se concedió primero á las empresas una subvencion en obras hechas, es decir, que hacia el Estado las obras de esplanacion y fábrica, como los elementos mas fáciles de los presupuestos, quedando á cargo de las compañías la via y material. Despues de esto y sobre esto, á alguna compañía se le aseguró un mínimo de interés para los capitales invertidos, á algunas compañías se las dió subvencion en metálico á mas de la que consistia en obras y desde 1852 se suprimió el sistema de subastas, cuyos malos resultados allí como aquí se espermentaron: se llegó á liquidar el pasivo de alguna compañía á la que despues se le ha devuelto la mitad del depósito que habia caido en comiso, que importaba muchos millones de francos; cuando se quiso construir las redes cuyos productos podian ser dudosos, se aseguró un mínimo de interés y un tanto de amortizacion á los capitales que en ellas se invertieran, y cuando estando próximo á espirar el término que se habia fijado para que las compañías hubiesen cumplido su compromiso y realizado su parte, se ha visto que muchas no habian podido hacerlo por varias causas que no siempre es dado dominar, ese término se ha diferido por algunos años en beneficio de las compañías. Tan preferente se considera esta atencion en el vecino imperio, que su actual Ministro de Hacienda, en el plan que ha presentado hace pocos dias al Emperador, la fija

como la primera obligacion que la caja de amortizacion ha de satisfacer.

Lo hecho por las demás naciones traza á la nuestra el camino que debemos seguir en la cuestion presente para no dejar perecer en flor la que ha llegado ya á ser vigorosa planta, la asociacion de capitales y la industria que mayores proporciones ha tomado. No ha mucho en 1863, decia el gobierno francés en aquellas Cámaras, tratándose de auxilios que se pedian para caminos de hierro: « El deber » del Estado es amparar el principio de asociacion, no des- » animar el espíritu de empresa, no hacer presenciarse al país » el doloroso espectáculo de grandes asociaciones conven- » cidas de impotencia, heridas de descrédito, condenando » tal vez á la ruina capitales que en último resultado han » aumentado la prosperidad del país, su grandeza y sus ele- » mentos de poder y civilizacion.»

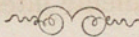
No presentaremos aquí un plan completo con el cual pueda realizarse el objeto cuya justicia, cuya necesidad apremiante tratamos de indicar en estos apuntes. Uno ó varios podrán ofrecerse que lo llenen sin desconocer, antes tomando en cuenta la situacion del Tesoro, que por otra parte ganaria indudablemente en la mejora del precio de la renta lo que por este concepto pudiera tener necesidad de adelantar. El gobierno tendrá tal vez formulado ó podrá redactar con facilidad y en breve tiempo un pensamiento adecuado y eficaz; ó si así lo deseara podrian las compañías de ferro-carriles presentarle algun proyecto aceptable. Es empero indispensable que cualquiera que sea, reúna dos condiciones esenciales: que sea eficaz y que tenga un carácter permanente: es decir que mirando al por-

venir guie hácia él este asunto por medio de ausilios que puedan tener la duracion necesaria para que las compañías salven el período de claro, el que media entre la conclusion de las líneas y el del complemento de sus enlaces, que van acompañados siempre de la afluencia y aumento del tráfico. Pero si no proponemos plan alguno concreto, sabemos que algo se ha de hacer y que las cosas no pueden seguir por mas tiempo en este estado. La cuestion es gravísima, es urgente, no cabe desconocerla, y no es posible hacerla desaparecer, solo con no fijar en ella la atencion. Cuando se presentan situaciones que han de tener un resultado capital en la suerte de las naciones, es prudente, es político y es hasta económico mirarlas de frente, estudiarlas, desentrañar sus causas, apreciar sus efectos y resolverlas; que es solo de ánimos apocados cerrar los ojos al peligro y dejarse ir á la ventura.

Para llevar á buen término la actual, confiamos en el alto saber y patriotismo del gobierno de la Reina y esperamos la cooperacion y eficaz ayuda de los Sres. Diputados de Cataluña que tan vitalmente interesada se halla en esta cuestion.

Barcelona 6 de enero de 1866.— Por la Sociedad Catalana General de Crédito, su Presidente, *Antonio Brusi y Ferrer*.— Por el Crédito Moviliario Barcelonés, su Presidente, *Fernando Moragas y Ubach*.— Por la Compañía de los caminos de hierro de Barcelona á Francia, su Presidente, *Manuel Gibert*.— Por la Sociedad de Crédito y Fomento de Barcelona, el Director de turno, *Federico Nicolau*.— Por la Sociedad de Crédito el Comercio, su Presidente, *Antonio Gusi*.— Por la Sociedad del ferro-carril de S. Saturnino de

Noya á Igualada, el Presidente, *J. March y Pascual*.— Por la Sociedad Ferro-carril de Zaragoza á Barcelona, el Director de turno, *Joaquin Arimon*.— Por la Sociedad del ferro-carril de Barcelona á Sarriá, su Presidente, *Manuel de Compte*.— Por la Sociedad de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona, el Director de turno, *Modesto Lleó*.— Por la Sociedad el Crédito Mercantil, *Tomás Coma*.— Por la Caja Catalana Industrial y Mercantil, su Presidente, *A. Anglada*.— Por la Caja Barcelonesa, el Director de Servicio, *S. Soler y R.*



**CANTIDADES con que contribuyen al Estado las Empresas de
ferro-carriles por impuestos y servicios.**

<u>IMPUESTOS.</u>	<u>ZARAGOZA.</u>	<u>FRANCIA.</u>	<u>TARRAGONA MARTORELL Y BARCELONA.</u>	<u>SARRIÁ.</u>
10 p ^o /o sobre viajeros.	4.100,000	4.000,000	700,000	81,846
<u>SERVICIOS.</u>				
Correos.	4.500,000	349,000	155,500	
Telégrafos.	447,000	45,000	28,000	
Transporte á tarifa reducida.	700,000	227,000	83,000	6,455
Pasajes gratuitos y varios.			20,000	

RF-14-53