1851 C-127
Vt. Varios n. 9

PROYECTO DE LEY

COMPRENSIVO

DE UN NUEVO SISTEMA GENERAL

PARA LA CONSTRUCCION

DE FERRO-CARRILES,

leido por el Sr. Ministro de Fomento en la sesion del Congreso del dia 6 de Diciembre de 1851.

MADRID.

EN LA IMPRENTA NACIONAL.

1851.

AL CONGRESO.

El Gobierno, autorizado por S. M., tiene la honra de presentar á la deliberacion de las Córtes uno de los proyectos de ley de mayor, mas directa y decisiva influencia en la prosperidad pública. Este proyecto es de la construccion de un sistema de ferro-carriles.

Esta, como todas las disposiciones administrativas, se resuelve por la indagacion prévia de su conveniencia y posibilidad. Realizar de la mejor manera todo lo que, siendo conveniente, sea posible, esto es, administrar.

Ahora bien, ¿será conveniente al reino la construccion de un sistema de vías férradas?

Supuesta la conveniencia, ¿cuáles direcciones determinarán la traza mas beneficiosa del sistema?

Supuesta la conveniencia y calculada en globo, cuando menos, la direccion, ¿por cuáles medios económicos será posible la construccion?

Porque si demostramos la conveniencia, si acertamos á determinar la direccion, si no nos equivocamos al juzgar de los medios, habremos presentado á las Córtes con los fundamentos del proyecto, los que tenemos para esperar su cooperacion.

De supérfluo se criticará por muchos, y aun por la generalidad, que el Gobierno se detenga á demostrar la conveniencia. La celeridad y la economía del arrastre son en principios las condiciones mas ventajosas que pueden favorecer á la produccion y al consumo por la intercesion del comercio. Producir, conducir y vender mucho, pronto y barato, es el bello ideal del mercado público. Esta verdad está fuera de toda controversia, y forma la conviccion universal.

Aceptándola todos, se objeta, sin embargo, por algunos,

bien que acabemos por ferro-carriles: pero principiemos por caminos comunes: empecemos por lo bueno para perfeccionarlo con lo mejor. Otros arguyen que no siendo necesaria tanta celeridad en el movimiento del tráfico, basta la de la navegacion interior, y prefieren los canales. Todavía encarecen mas esta preferencia los que opinan que puede obtenerse en los canales tanta celeridad como en los ferro-carriles.

El Gobierno de S. M. ha estudiado el fondo de todas las opiniones, no fascinado por una que le preocupara, sino deseoso de encontrar la verdad y para aceptar lo mejor.

Muy conveniente sería, es cierto, que á los ferro-carriles se asociaran los caminos comunes. ¡Dichosa nuestra patria si así pudiera realizarlo! Pero no es la cuestion la de optar en una disyuntiva, ni aun cuando lo fuera, deberiamos preferir lo menos bueno, siéndonos posible lo mejor. No es cuestion de disyuntivas, porque sería falsear la verdad de las cosas, sentar el dilema de *ó caminos comunes ó ferro-carriles.*

Esto supondria que no teniamos caminos comunes, y aunque desgraciadamente hayamos de sentir y confesar que no tenemos muchos buenos, ni sería justo negar lo que hemos mejorado en ellos, ni menos dejaria de ser exajerada la suposicion de que nada poseemos en este ramo. Pero aun cuando así no fuera, en la suposicion de que carecemos de vias comunes, y en la de que los recursos de que dispongamos no alcancen á la construccion de ellas y de las ferradas á la vez, ¿sería mas conveniente construir las primeras que las segundas? No, en el leal sentir del Gobierno. El movimiento del tráfico, comparado con el actual, ganaria algo, poco, en facilidades y cantidad para la competencia interior, es cierto; pero no adelantaria tanto, quizás nada, para el mercado exterior. Las distancias valen lo que el tiempo que se tarda en recorrerlas. En los caminos comunes, el mayor coste de la conduccion procede del retardo, y no se puede disminuir el coste con la celeridad, porque la celeridad en los motores de sangre cuesta mas que el tiempo con relacion al movimiento de las cosas, se entiende. Pero si en el caso contrario, suponemos que el movimiento actual de nuestros caminos comunes le mejoramos y ampliamos con el de ferro-carriles, no es permitido dudar que en ello ganarian ambos mercados, el interior y el exterior. Los

mares y fronteras, á un sol del interior, harian de la España un solo puerto para la importacion y exportacion, un solo mercado general para la produccion y el consumo interior.

El Gobierno de S. M. ha tomado tambien en consideracion el parecer de los que prefieren la navegacion interior á los ferro-carriles.

Sea que la navegacion interior se refiera á la fluvial, con relacion á sus cuencas ó vasos, sea que la refiramos á un sistema de canales con relacion á los rios, se encuentra en el pensamiento mas naturalidad, mas sencillez que en el de ferro-carriles, es verdad: pero en primer lugar no resuelve como este, la cuestion de tiempo, y con ella la de oportunidad, alma del comercio; y además tampoco satisface la cuestion de direccion. No resuelve la navegacion la cuestion de tiempo, porque aun cuando la consideremos acelerada por el vapor, esta fuerza, aplicada en un medio resistente, como es el agua, y con mayoría de razon, en una via acuática, frecuente é indispensablemente cortada por las esclusas de tantos saltos, no puede comunicar á un cuerpo la misma velocidad que si ese cuerpo se mueve en un medio tan poco resistente como una via de hierro no interrumpida por nada. Y no satisfacen los canales la cuestion de direccion mas conveniente, porque en primer lugar, no se vé la posibilidad de hacer coincidir su sistema en el centro político de la Monarquía, y por otro lado no se encuentra tampoco, al menos por los estudios hasta ahora conocidos, la probabilidad de la navegacion en la direccion Norte-sur por el centro del reino. Vemos la posibilidad de hacerlo desde Madrid á Lisboa, pero no desde Madrid al Pirineo ni al Mediterráneo, ni al golfo de Vizcaya. Y en la opinion del Gobierno, aquel sistema de viabilidad será el mas conveniente, que mas fácil, directa y posible haga la comunicacion de la córte con las costas y fronteras del reino.

Además de estas consideraciones, y otras no menos atendibles, una, poderosa sobre todas, acabó de decidir la opinion del Gobierno como creemos decidirá la de todos los que la mediten en favor de los caminos de hierro. Muchos y excelentes caminos tenian otras naciones; á esos caminos reunian la navegacion interior mas ó menos desenvuelta; pudieron ilusionarse al decretar el ensayo de las

vías ferradas; mas cuando despues de ensayadas resuelven generalizarlas arrostrando tan decididamente las dificultades de su mucho coste, algo de grandemente beneficioso habrán encontrado en el resultado de sus ensayos, y este algo no es otra cosa que el hallazgo de un capital inmenso, inconmensurable aplicado en beneficio de la produccion y del tráfico: *el capital del tiempo*. No es esto decir que la celeridad encontrada en las nuevas vías haya venido á descubrirnos *que el tiempo vale*: lo que ha hecho ha sido suministrarnos algunas cifras prodigiosas para admirar *lo mucho que vale*.

Por otra parte, las naciones en su marcha política-administrativa dependen unas de otras, y todas juntas de la ciencia. Si la aplicacion de un invento mejora, en cualquier sentido, la condicion de un pueblo, es ley para los demas la de admitirla, so pena de quedar en condicion inferior. Para todos está demostrada esta verdad en la historia de su produccion, de su industria, de su comercio, de su política, de su administracion, de su defensa y de su nacionalidad en fin. Si pudiera ser posible, por ejemplo, la navegacion aérea, el primer pueblo que la aplicara arrastraria en su imitacion á los demas. Esto es lo que sucede, esto es lo que no puede dejar de suceder hoy con los ferro-carriles. Admitidos y generalizados en Europa, nos arrastrarán á admitirlos y generalizarlos en España. Si la Europa puede aproximar á nuestra frontera un ejército en veinte y cuatro horas, el amor de nuestra independencia nacional nos aconseja ponernos en disposicion de poder llevar nuestros ejércitos á esas fronteras en el mismo tiempo.

En resúmen, para la cuestion de conveniencia. Con el mejor sistema de caminos comunes y aun de navegacion interior en España, quedariamos siempre inferiores para la competencia con los ferro-carriles de Europa.

La amplitud y economía del mercado para la vida mercantil, la seguridad y oportunidad de la defensa de nuestra independencia nacional, nos mandan emplear urgentemente todos los esfuerzos de que sea capaz la nacion en la construccion de un sistema de ferro-carriles. El honor y la riqueza de la patria: estos son los intereses sagrados que el Gobierno de S. M. considera afectados en esta cuestion. Las Córtes los apreciarán sin duda en su sabiduría y patriotismo.

Descansando sobre tan segura esperanza, procede el Gobierno á cumplir su deber de presentarles su sistema sobre esta cuestion eminentemente nacional. ¡Dichoso si al hacerlo corresponde el acierto á la lealtad de las miras con que en ella ha procurado servir á la Reina y al país!

En el problema de direccion, cuando se trata de vías de comunicacion, es muy comun, y muy disculpable por cierto someter la iniciativa de la resolucion á la ciencia. El Gobierno de S. M. lo entiende de otro modo. El Gobierno distingue tres partes en un proyecto de caminos: primera, el pensamiento político-administrativo; segunda, la ejecucion facultativa; tercera, la posibilidad económica. El pensamiento que mira á la conveniencia política y material del Estado, no puede abdicarse por un Gobierno sin que deje de serlo; el Gobierno que por la naturaleza de sus funciones funda la solidez de sus proyectos sobre los mejores, mas abundantes y mas seguros conocimientos de la conveniencia general; el Gobierno que tambien por la naturaleza de sus funciones y discurriendo en buenos principios, no tiene intereses locales sino generales; que representa en sus disposiciones la proteccion del Trono y de la ley, benéfica y equitativa para todos; el Gobierno es quien por su mision tiene la necesidad de concebir y formular un pensamiento sobre estas materias, y se halla naturalmente colocado en situacion de reunir las mayores probabilidades del acierto para aplicarle. A la ciencia, á la facultad corresponde despues ejecutarle, taladrando y rebajando montes, salvando valles, luchando, en fin, con las dificultades del espacio y venciéndolas; subordinando primero sus procedimientos á las exigencias de la gobernacion, aun á costa de la economía, y despues de servido el interés político, atendiendo á la economía aun á costa de la facultad.

Procediendo con perfecta sujecion á estas máximas, el Gobierno de S. M. ha fijado su estudio en los proyectos de direccion para las líneas que mas se han recomendado; y discutiendo sobre todos con el detenimiento que aconseja la gravedad del asunto, ha formado su opinion, que presenta como leal resultado de sus tareas.

Pero antes de pasar á bosquejar el sistema, parece conveniente exponer algunas consideraciones que le robustecen.

Deseoso el Gobierno de S. M. de conservar á esta dis-

cusion su elevado carácter, ha creido deber evitar influencias, que siendo, como son, muy discupables y aun plausibles en su origen, pudieran, sin embargo, traer la contingencia de que la discusion descendiera desde la consideracion del supremo y general interés del reino á la del interés de la localidad, sin culpa de nadie y con perjuicio de todos.

No sería sincero negar que el sentimiento de cariño íntimo con que recuerda el hombre el cielo que le vió nacer, que le inspiró al sentir, que recuerda ausente, por el que suspira anciano, unido al estado actual de las ideas que, constituyendo el espíritu de la época, dominan los mas elevados entendimientos, influyen en los corazones de todos, no sin peligro de los negocios en la práctica de la gobernacion.

Cuerdo, pues, y conveniente será, que cuando se trate de repartir gravámenes y beneficios, no se encomiende la operacion al instinto de una parcialidad justificada y disculpable, si, pero al cabo parcialidad.

Por lo mismo el Gobierno de S. M., al formular un pensamiento de viabilidad general, que para este caso se traduce con toda exactitud por un proyecto de repartimiento de beneficios, huirá con exquisito esmero de afectar á localidades determinadas.

El Gobierno declara, pues, que al presentar su proyecto de sistema de líneas, indica direcciones, porque las tiene el movimiento mercantil y la política internacional, y nombra puntos de direccion porque la direccion no se puede determinar con un solo punto. Pero conviene repetir y entender, que al nombrar un punto de direccion, no se quiere decir que á él ha de llegar la línea, ni pasar de él, ni cortarse antes de él; así como al marcar una direccion tampoco se quiere decir que haya de pasar por puntos determinados. El proyecto no reconoce mas que un punto céntrico de partida, Madrid; las líneas seguirán los rumbos que indiquen las corrientes de la produccion y del tráfico y la política internacional.

Esto dicho, el pensamiento político-administrativo del Gobierno, consiste:

1.° En fijar un centro político que será la residencia de los poderes supremos del Estado.

2.° En suponer una zona interior mas ó menos próxima por partes al centro ó á la circunferencia, pero dentro de la cual se supone que existen los centros de produccion.

3.° En suponer otra zona limitada al exterior por la circunferencia del reino, y dentro de la cual nacen las corrientes del movimiento de importacion, y mueren las del movimiento de exportacion, ligándose respectivamente, desde la circunferencia al centro, ó viceversa por los radios que parten desde el centro político y acaban en los de produccion.

Si ahora reconocemos que los rumbos ó radios mas indicados hoy son cuatro, y sobre ellos basamos el plan de construccion que mejor represente aquel pensamiento político-administrativo, hallaremos que *el sistema mas conveniente de ferro-carriles para España deberá partir como centro desde Madrid, y desenvolverse en dos clases de líneas, á saber:*

Líneas de primera clase.

Una en direccion á los centros de produccion de Andalucía.

Otra á los de Castilla.

Otra á los de la Mancha.

Otra á los de Aragon.

Líneas de segunda clase ó ramales.

Unos desde la línea de primera clase de Andalucía al mar y á la frontera con Portugal.

Otros desde la línea de Castilla á Galicia, al Océano y á la frontera con Francia.

Otros desde la línea de la Mancha al Mediterráneo.

Otros desde la línea de Aragon á Cataluña y Navarra.

Por una dichosa casualidad se observa que este sistema de líneas coincide con las concesiones ya hechas, respetándose así, como deben respetarse, los intereses creados, ya en las líneas en vía de construccion, ya en las que se hallan autorizadas para el estudio.

En estos casos se hallan la de Aranjuez, la de Cádiz á Jerez, la de Santander á Alar, la concesion llamada vascongada, la de Alar á Valladolid, la de Burgos á Alar, la de Valencia á Játiva. Unas como líneas de primera clase, otras

como de segunda ó ramales, todas caben dentro del sistema propuesto.

Así explicado el pensamiento, despues de demostrada su conveniencia, el Gobierno remite y encomendará á la ciencia el trazado y presupuesto de la construccion, sobre cuyos particulares apenas cabe aquí proposicion ni discusion.

Decimos que apenas cabe aquí proposicion ni discusion acerca de la resolucion facultativa del problema, porque el Gobierno entiende que en una ley de esta naturaleza, discutida en cuerpos esencialmente políticos y no facultativos, solo pueden establecerse *a priori* pocas y muy precisas bases generales, á las cuales deba sujetar y aplicar despues su estudio la facultad.

Estas pocas y precisas bases, se reducen á dos: número de las vías en cada línea, y anchura de la vía.

La cuestion de número es la siguiente: ¿Serán precisas dos vías en cada línea, ó bastará una sola con los correspondientes apartaderos? La siguiente cuestion es esta otra: sean una ó dos las vías en cada línea, ¿cuál deberá ser su anchura? Y mas claro, para abordar desde luego la dificultad de sistema que divide las opiniones, ¿cuál vía deberá ser preferible, la ancha ó la estrecha?

El Gobierno de S. M. ha meditado muy detenidamente su eleccion en puntos tan graves, como que son los que constituyen la bondad del pensamiento relativamente al tráfico y su posibilidad con relacion á la economía.

Dos consideraciones principales influyen en la cuestion del número de las vías; una, la cantidad del movimiento, y otra, ciertas precauciones para su seguridad. Respecto á la exigencia del tráfico, considerado en la actualidad, todos convendremos en que le bastará una sola vía, y no con muchos apartaderos. La dificultad estará en si aumentando el tráfico por efecto de estas mismas mejoras, podrá quedar cumplidamente servido con una sola vía, aumentando el número de los apartaderos. Dos consideraciones principales, pero indeterminadas, resuelven esta dificultad; la una, relativa al número de convoyes ó expediciones que se supongan aumentadas, y la otra el acierto y esmero de la direccion administrativa. Grande aumento habian de adquirir la produccion y el tráfico para crear la necesidad de duplicar los convoyes, y mucho mas para triplicarlos y cuatriplicarlos. Mucho influiria, es verdad, tambien la mayor ó menor extension de la línea. Pero no parece difícil, y menos imposible, combinar un órden de expediciones y apartaderos, que en una línea de una sola vía satisfaga á tres ó cuatro convoyes diarios; y si por otra parte se considera que una sola expedicion puede en sí misma aumentarse, aumentando las locomotoras y trasportes, se demostrará mas la posibilidad de que una sola vía baste á satisfacer las necesidades del tráfico actual, aumentado hasta un cuádruplo; lo cual supone un trascurso de tiempo tal, que bien puede darse por satisfecha la prevision mas exigente.

Estas mismas consideraciones de posibilidad para el tráfico sobre una sola vía, satisfacen á la vez las miras y precauciones de seguridad que en primera línea deben establecerse. El Gobierno, pues, en la cuestion del número de las vías, opina y propone que baste una con los apartaderos que aconsejen las circunstancias de cada línea.

Y sentado que haya de ser una sola vía, ¿será ancha ó estrecha? Esta cuestion, considerada como de facultad, tiene divididos á los inteligentes; considerada como de economía, todos convenimos en lo preferible de la vía estrecha. No procede razonar aquí como facultativos: las Córtes ni el Gabinete no son academias de ciencias. Sea lo que quiera del valor que deba darse á la mayor base de sustentacion, á la mayor estabilidad, á la altura del centro de gravedad, al rádio de las curvas, á los ejes fijos ó articulados; el Gobierno, para adoptar una opinion en este particular y proponerla al Congreso como mas conveniente, cierra los libros y mira los hechos. Y cuando ve que en Inglaterra está generalizada la vía estrecha; y cuando ve que lo está en Francia, y cuando ve con esas experiencias que la vía estrecha, además de responder tan ventajosamente á la cuestion económica, satisface á la par las de oportuna celeridad y seguridad bastante, el Gobierno, Sres. Diputados, opina por la vía estrecha y la propone al Congreso como otra de las bases características del sistema español de ferro-carriles.

Una sola vía en las líneas, y esa vía estrecha, son las dos bases que mas principalmente influyen en la posibilidad económica del proyecto, de la cual corresponde que ahora nos ocupemos.

Pero no bastan estas dos condiciones económicas para

caracterizar completamente nuestro sistema; es menester que la ley le dote de otra absolutamente necesaria, porque sin ella podrian desaparecer ó neutralizarse las ventajas que nos prometemos reportar de las otras dos. Esta tercera condicion de economía se cifra en la mayor sencillez posible de las construcciones; en aquella sencillez que, conciliándose con la solidez, dista tanto de ese lujo estéril para la celeridad; y gravoso, gravosísimo para las tarifas de arrastre, de las cuales han de salir el rédito y amortizacion de aquellos cuantiosos capitales, innecesariamente invertidos en las construcciones lujosas. Una via mercantil debe hablar á los intereses del comercio, y el comercio no quiere nada que aumente sin necesidad los costes de sus expediciones.

Sencillez y seguridad. Tal deberá ser el carácter de las obras. Y todo esto supuesto, ¿por cuáles medios, con cuáles arbitrios económicos podrá la nacion, y el Gobierno en su nombre, hacer frente á los gastos de las construcciones?

Si dejándonos seducir por un error indisculpable en legisladores opináramos que nos es posible lo que no lo ha sido á ninguna nacion, esto es, construir á la vez todas las vias de comunicacion, con fondos exclusivamente nuestros, el Gobierno diria que la empresa seria irrealizable. Pero si no siendo realizable la simultánea construccion de todas las líneas, renunciamos á este sentimiento de localidad que no debe de ser el primero en los buenos patricios, y cediendo á la ley que nos impone la situacion del reino, aceptamos como forzosa ó imprescindible la construccion sucesiva de las obras, en este supuesto, el Gobierno se lisongea en la esperanza de que la empresa general podrá llevarse á feliz término.

El Gobierno se anticipa á rebatir ciertos argumentos que parece deberán ser los primeros y mas aparentemente poderosos que se aduzcan en contra de esta opinion: los argumentos de números. ¿Cuál será el coste de estas obras, se dirá? ¿Dónde está su presupuesto? ¿Dónde los miles de millones que indudablemente deberian importar? Veamos cómo esta cuestion, aparentemente de números, puede resolverse en administracion sin conocer cantidades fijas, ó suponiéndolas prudentemente aproximadas. Veamos cómo una cantidad tan considerable de millones que al primer

anuncio asusta, puede realizarse, por la accion del tiempo, con el menor gravámen posible del Estado.

Tres son los sistemas, como saben los Sres. Diputados, que pueden seguirse para atender á la construccion de las obras de esta especie: ó costeándolas exclusivamente el capital de empresas particulares, ó costeándolas exclusivamente los fondos del Estado, ó costeando parte de su importe el Estado, y la otra parte el interés particular. Y segun se prefiere uno á otro de estos sistemas, así varian los de concesion y de explotacion, desde el usufructo temporal de la via por los concesionarios hasta la administracion por cuenta del Estado. Dentro de estos límites se encierran las variedades que los modifican; posesion de la via á perpetuidad por los constructores, subvenciones para el rédito de los capitales invertidos, subsidios de hombres ó dinero, suscriciones, emisiones de títulos ya conocidos, creaciones de otros nuevos. Y de aquí la accion administrativa, aparte de la de facultad, limitada entre la intervencion económica de la explotacion y la explotacion por cuenta del Estado, sea solamente sobre la via, sea tambien sobre la via y el trasporte.

Pues bien: ¿cuál de estos sistemas puros ó mistos merecerá la preferencia considerados en principios? ¿Cuál de ellos la merecerá considerados en su aplicacion á España?

En principios, todos son buenos. Es bueno abandonar estas empresas el interés particular allí donde el interés particular tiene posibilidad de realizarlas. Es bueno que se acometan por el Estado, allí donde el Estado puede y el interés particular no. Es bueno que el Estado y el interés particular se auxilien allí donde separados estos dos agentes, es cada uno de ellos insuficiente, y asociados son poderoso, á lograr el fin. En principios, el temor del monopolio des trasporte habla en contra de la explotacion absoluta por las empresas particulares, y recomienda la explotacion de la via por el Estado, dejando el trasporte en libertad, como se verifica en los caminos comunes; bien que debiendo reservarse siempre el Estado en los de hierro, la suprema inspeccion y periódica regulacion de las tarifas.

Pero si esto es lo que se deduce en principios, ¿cuál es el sistema entre tantos que se presenta como preferible con aplicacion á España? ¿Hay uno que lo sea sobre los demás?

¿Se excluyen respectivamente? ¿Pueden coexistir y conciliarse?

El Gobierno de S. M. opina que al entrar en el exámen concienzudo de estas cuestiones, debemos comenzar por no disimular la verdad de nuestra situacion.

Entre los Gobiernos, como entre los individuos, el que principia dándose á conocer como veraz, tiene ya hecha su primera prueba de ser honrado.

No es posible desconocer que el coste de estas obras en España está muy por encima de los capitales particulares. Tampoco se puede ignorar que tambien lo está sobre la posibilidad actual del Estado. No es menos cierta la conveniencia de que nuestros capitales grandes, pequeños ó medianos, se reserven todo lo posible para emplearse en el fomento de otros ramos de la produccion. Todos conocemos, y la buena fe no nos permite negar, el funesto influjo que nuestros infortunios han ejercido en el mercado público exterior, disminuyendo la confianza que debiera ser el atractivo de los capitales extrangeros.

A ninguno se nos oculta que si esta confianza se restableciera para propios y extraños, el mundo comercial posee capitales sobrados que consagrar á esta especulacion.

Sí, pues, esta y no otra es la fisonomía verdadera de nuestra situacion perfilada á grandes trazos, la consecuencia forzosa, la consecuencia indeclinable que se desprende para mejorarla, es una: *comencemos á buscar los recursos para nuestras obras públicas, consolidando el valor de nuestra palabra.* Sea la palabra española, como ha sido, un capital inextinguible de honor y buena fe; respetemos sus empeños respetando sus garantías materiales: esta garantía material cobrará mas fuerza y mas seguridad en la fuerza y seguridad de nuestra palabra; y sobre estos elementos de atractivo para los capitales, de tranquilidad para los capitalistas, nuestros recursos materiales se duplicarán. Los sacrificios al crédito son gastos reproductivos que dan ciento por uno. A todas horas, y en todos los asuntos, conviene repetir esta verdad.

La primera confesion que debemos hacer en prueba de nuestra buena fe, es la de que, cualquiera que sea el sistema económico que prefiramos, sería aventurado acometer á la vez la construccion de todas las líneas. Será, pues, á lo menos prudente, cuando no indispensable, aceptar ciertos períodos de intervalo para las construcciones, que permitiéndonos conjeturar el resultado de las primeras que se verifiquen, den fundamento al juicio que entonces proceda rectificar, así respecto á los sistemas como á las situaciones respectivas de actualidad.

Contra estos períodos de dilacion, de retraso progresivo para todas las líneas que no sean la primera, clamará sin duda el interés local. El Gobierno de S. M., que reconoce cierta justicia en estos clamores, desearia evitarlos; pero ¿le es posible? Parece que no. ¿Es consecuente comenzar por todos cuando reconocemos la prudencia de empezar por uno? No. Lo que el Gobierno cree posible y conciliador de todos los intereses, cuanto puede serlo una sucesion de tiempo inevitable, es que esa diferencia de tiempos, ese período de dilacion, sea lo mas corto que consienta la prudencia y la formalidad de los compromisos que se hayan de contraer.

El Gobierno, pues, opina y propone como satisfaccion conveniente y posible á esta grave dificultad, que el período de diferencia entre la concesion de una á otra línea sea el de dos años.

Y pues que tanto se recomienda por sí misma la santidad de los compromisos contraidos, parece ser este el lugar oportuno para establecer que esta ley, lejos de oponerse, lo sea de ratificacion para las concesiones ya otorgadas en toda su extension, y en los términos que lo fueron.

Pero como que la índole económica de las concesiones á que el Gobierno se refiere pudiera diferenciarse de la que tengan las sucesivas; y como que de esta diversidad surgirian dificultades de administracion en el caso de que la conveniencia pública aconsejara la explotacion por cuenta del Estado, el Gobierno de S. M., respetando siempre y religiosamente los derechos adquiridos, propone como conveniente: que en los concesionarios actuales sea optativa la preferencia entre las condiciones de su concesion respectiva, ó las de las que se otorguen á virtud de la presente ley.

Esto dicho, corresponde ahora razonar acerca del sistema económico general que deba preferirse.

En la opinion del Gobierno no es conveniente optar decidida y exclusivamente por ninguno de los tres sistemas económicos mencionados. En la resolucion que se adopte,

deberán conciliarse cuanto ser pueda la recomendacion de los principios con la exigencia de la situacion.

De poco, de nada serviria que un sistema cualquiera fuese el mejor en doctrina, si la situacion del mercado público no le admitiera ó prefiriese otro. Supóngase que, en principios, se declarase preferible el sistema de construccion por cuenta del Estado. Poco adelantaríamos con esto si el capital, si el mercado prefiriese construir por sí para adquirir la explotacion. Y viceversa; ninguna facilidad adquiriríamos declarando mejor el sistema de subvencion al rédito del capital en explotacion, si el capital prefiriese no explotar. La eleccion, pues, de sistema económico, no puede regirse exclusivamente por el consejo de la doctrina, porque, como se ve, depende mas principalmente de las exigencias del capital, de las condiciones del mercado.

Y si depende del mercado, es consecuencia que la ley no deberá obstruir el camino que conduzca á él, prescribiendo que le llamemos por una puerta única; puerta única que pudiera ser muy bien la que el mercado, en su interés, tuviera cerrada. Ademas: de que un sistema, cualquiera de ellos, sea el mas aceptable en doctrinas, ¿se sigue indefectiblemente que será el mas beneficioso y aplicable en todas las líneas? Pues qué, la diversidad de los accidentes del terreno, la grande ó pequeña extension de una línea, lo conocido ó ignorado de la importancia de su movimiento, las diversas situaciones en que la nacion puede hallarse, y mil otras circunstancias, ¿no pueden hacer conveniente que esta línea se construya por el Estado, aquella por subvencion, la otra por subsidios? ¿No puede ser tambien posible, y mejor dicho, no es realmente cierta y notoria la suma dificultad de hallar todos los capitales necesarios favorables á un modo único de ver, ó un sistema único que se les brinde?

Por estas y otras consideraciones, que omitimos, respetando cuanto se merece la sabiduría de las Córtes, el Gobierno opina, que la ley no debe preceptuar preferencia para ningun sistema económico. El Gobierno de S. M. debe quedar autorizado para admitir el que mejor se concilie con los tiempos de su presentacion relativamente al mercado, con las circunstancias de la línea y con la situacion del Erario público.

Pero cualquiera que sea el sistema por el que se opte

en cada caso, ese sistema necesitará recursos que le garanticen. ¿Cuáles son, pues, esos recursos que el Gobierno se propone ofrecer en garantía de las concesiones?

Antes de declararlos, conviene observar la diferencia que existe entre los recursos propiamente dichos y el modo de aplicarlos, no sea que nos expongamos á confundir aunque sea, como seria por pocos instantes, el símbolo con lo simbolizado.

Si el carácter económico del sistema no puede ser ó no conviene que sea uno determinado y exclusivo; si, por otra parte, los recursos no pueden ser especiales para cada caso, sino que habrán de ser unos mismos con aplicacion á todos preciso es darles una forma, un símbolo de tal naturaleza, que sin alterar su esencia, facilite su aplicacion general.

Hecha esta advertencia, el Gobierno propone como garantía para los capitales que se inviertan en los caminos de hierro, las siguientes:

1.° La responsabilidad general del Estado.

2.° Los productos de los caminos mismos.

3.° La subvencion voluntaria que acepten las provincias por medio de sus diputaciones, representada en el recargo de un tanto por ciento sobre el cupo de sus contribuciones; y que repartido á los pueblos, puedan estos cubrir su parte, bien exigiéndola de los contribuyentes si estos se avienen, bien con arbitrios establecidos ó que se establezcan con sujecion á instrucciones.

4.° La suscricion voluntaria de los pueblos en acciones, cuyos dividendos ó importe podrán cubrir con los arbitrios que elijan, y entre ellos, con la venta de bienes de propios verificada en los términos establecidos por las leyes é instrucciones vigentes.

El Gobierno de S. M. opina y propone que estas garantías estén representadas por un signo comun que las comprenda todas y sea de fácil aplicacion, como ha dicho, á todos los sistemas económicos de construccion que se adopten. Este signo podrá ser un nuevo papel que se llamará *acciones de caminos de hierro*, las cuales se crearán á medida que se necesiten para las concesiones que se otorguen y ganarán un interés y tendrán una amortizacion convencionales entre el Gobierno y los adquisidores; interés y amortizacion que podrán variar entre sí, dentro de los límites del 7 por 100 por ambos servicios.

Por este medio, cuando se trate de una línea que haya de construirse por cuenta del Estado en la totalidad de su coste, ó bien si se trata de otra en que solo haya de pagar una parte por vía de subsidio, y en representacion por ejemplo, de las obras de arte, desmontes y terraplenes que los Gobiernos ponen en algunas empresas, la aplicacion de las acciones de ferro-carriles no ofrece dificultad. Y si en distinto supuesto se tratase de otras concesiones ó empresas llamadas de subvencion por el todo ó por una parte, en las cuales el Estado se obliga á reconocer y pagar un rédito y una amortizacion á los capitales invertidos, tampoco se ve inconveniente en que, construidas las obras y reconocido el capital, se reemplacen las acciones particulares de la compañía por estas que el Gobierno expedirá con el sello de la responsabilidad legal del Estado.

Señalados estos recursos, ya podemos discutir si serán suficientes. Para hacerlo, consideraremos la entidad del gasto que habrán de satisfacer. ¿A cuánto ascenderá este gasto? Si se pide una respuesta fundada en presupuestos estudiados para la totalidad del pensamiento, esa respuesta no puede darse. Si se pidiera una opinion probable, se podria referir alguna consignada en varios escritos públicos; si, en fin, puede ser suficiente un ejemplo parcial, pero justificado, para formar un juicio razonable, entónces podremos aducir uno de bastante consideracion, por cuanto abrazando la union de ambos mares y de una frontera con Madrid, puede decirse que abraza la mitad del pensamiento total. Este juicio parcial puede referirse á las propuestas de construccion hechas para las líneas desde Madrid á Irun por Castilla, y desde Madrid al Mediterráneo por Almansa. Su coste está consignado en menos de 1,000 millones. Supóngase que sean 1,000, y discurramos sobre tal supuesto para inferir la suficiencia de los recursos ó garantías propuestas.

Un capital de 1,000 millones invertidos al 6 por 100 de interés y uno de amortizacion, exigirá que los arbitrios consignados para estos servicios produzcan 70 millones al año. Calculando ahora sobre el supuesto mas desventajoso, supóngase que no contribuyendo con nada, absolutamente con nada las provincias ni los pueblos, quedan limitados los arbitrios á lo que produzcan los caminos. Supóngase, además, que los caminos no producen el 7 por 100, y reduciendo estos productos á un mínimum excesivo, supóngase que no excedan de la mitad, esto es, del 3 1/2 por 100.

Pues en estos supuestos, que seguramente no podrán desecharse por exagerados en pro del cálculo, y que, como despues se demostrará, lo están en contra por mas de una tercera parte; en estos supuestos tan desventajosos, decimos, toda la responsabilidad que garantizarán los recursos generales del Estado, estará representada en números por 35 millones de reales.

Trayendo ahora á la comparacion, no todos los impuestos y contribuciones que con levísimo aumento podrian admitir este recargo, pero comparando únicamente con la contribucion de inmuebles, se verá que 35 es poco mas que el décimo de 300; y que si 300 de la actual contribucion equivalen, cuando mas, al 12 por 100 de la renta, suponiendo una contribucion de 335 millones, equivaldrá á muy poco mas del 13 1/3 por 100 de la renta. Mucho menos importaria si el recargo se repartiera entre todos los contribuyentes á los demás impuestos, como con toda justicia se podria hacer.

Y esto dicho, permitido será llevar el cálculo un poco mas allá, sin precisar números, pero estableciendo prudentes probabilidades: que en eso se han de diferenciar los poderes supremos de un Estado, cuando calculan sobre lo indeterminado é inaveriguable de su poder, y el particular que proyecta sobre lo limitado y finito del balance de sus cajas.

Bien puede aceptarse como razonable la probabilidad de que con otros 1,000 millones no faltaria mucho, si algo faltare, para ligar Madrid con el mar de Andalucía y con Cataluña por los campos de Aragon. Pues si ahora para esta parte del pensamiento general, se aplica el mismo raciocinio que queda hecho cuando de la otra parte se trataba, los resultados serán iguales, es decir, que suponiendo el mínimum rendimiento de los caminos, y la ninguna cooperacion de las provincias, la responsabilidad del Estado para esta segunda parte del pensamiento general estaria tambien representada por el recargo de 1 1/3 por 100 sobre la materia imponible en inmuebles, y por menos que eso si el recargo se distribuye entre los demás impuestos y contribuyentes.

Trayendo ahora á una las dos comparaciones anteriores, se deducirá: que en el caso supuesto como mas desventajoso por la indiferencia de las provincias, y por un producto exageradamente disminuido de los caminos, toda la responsabilidad del Estado en las cuatro líneas principales, á saber: desde Madrid á la costa de Andalucía; á Irun por Castilla; á Cataluña por Aragon; al Mediterráneo por Almansa; toda esta responsabilidad, se representaría en números por un recargo total de 2 2/3 por 100 en un caso, y de menos que esto en otro.

Pero ya que hasta aquí venimos girando nuestras reflexiones sobre supuestos tan exageradamente desventajosos, y no debemos arrepentirnos de ello, porque toda esa reserva aconseja la prudencia á los hombres de gobierno, justo y permitido será, sin embargo, que se tengan presentes tambien las juiciosas consideraciones que demuestran aquella exageracion desventajosa, no para que admitiendo nuevas esperanzas sustituyamos un cálculo por otro, sino para que adquiriendo y robusteciendo nuestra conviccion, se aliente el ánimo y resolvamos con fe.

¿Es exagerada la suposicion de la absoluta indiferencia de las provincias, de su ninguna cooperacion á la disminucion de ese supuesto déficit? Sí, indudablemente es exagerada. La prueba clara y plena está, á saber: virtualmente, en el clamor universal con que se piden estas obras; materialmente, en los sacrificios que se imponen y están conllevando casi todas las provincias para la construccion de caminos comunes ó para obras públicas en general. El exámen de los presupuestos provinciales y municipales, autoriza la creencia de que la suposicion de la ninguna cooperacion provincial á las obras de ferro-carriles, es exagerada.

¿Lo es tambien la del minimun rendimiento supuesto á los caminos? Lo es con efecto. Bien sabemos que el argumento contrario se apoya en la historia, y la estadística de los caminos de hierro, en explotacion; pero no ignoramos tampoco que las aplicaciones de la historia y de la estadística exigen identidad de circunstancias en los casos que se comparen, y esa identidad no existe en el nuestro. No existe, comparando por ejemplo, con Inglaterra ó los Estados-Unidos, porque allí el movimiento sobre los ferro-carriles sufre la competencia de un amplio sistema de caminos comunes, de una navegacion interior y de cabotaje que aquí no tenemos. El movimiento del tráfico en España, lejos de distraerse de las vías ferradas para distribuirse entre las demás, se separará de estas para acumularse en aquellas. Esto es lo verdaderamente probable. Además, el coste de nuestra construccion no puede llegar al extremo de carestía que aquella ha tenido. De modo que si por una parte los capitales invertidos serán menores, y por otra el movimiento será mas acumulado, bien se puede admitir sin pecar de imprudencia la probabilidad, casi certeza, de que los productos de los caminos de hierro en España equivaldrán á mas del 3 1/2 por 100 que se ha supuesto para el rédito y amortizacion del capital.

En tercer lugar, y aquí llenaremos una promesa que dejamos pendiente cuando ofrecimos demostrar que el cálculo del coste en 1,000 millones estaba exagerado en una tercera parte por lo menos de exceso. Y es claro: la línea vascongada en 600 millones, y la del Mediterráneo en menos de 300 suponen los desmontes, terraplenes y obras de arte para dos vías, y una vía ancha con el material fijo y de explotacion que corresponde á esta vía ancha.

Pero en el sistema que propone el Gobierno los desmontes, terraplenes y obras de arte habrán de ser para una sola vía, y esta vía se supone que ha de ser estrecha. El cálculo, en lo respectivo á las obras y las condiciones de mayor economía en las dimensiones del material, dan la diferencia que hemos indicado de una tercera parte de menos coste para una línea de una sola vía y que esta sea estrecha. Es decir, que la de 600 podrá costar 400 y 200 la de 300; ambas 600. Si sobre este coste giráramos el cálculo del déficit á cargo exclusivo del Estado, resultaría en razon de 1,000 á 600 ó de 10 á 6, y el recargo máximo que antes resultaba de 3 por 100 sobre la renta en inmuebles, vendría á ser de 1 3/10 y menos que esto si se distribuyera sobre los demás impuestos.

Pero por mas que estas consideraciones sean atendibles, ya se ha indicado que no deben servirnos para fundar sobre ellas un nuevo cálculo. Basta que contribuyan á demostrar la racionalidad del que dejamos hecho, y fortalecernos en la prudente conviccion de que toda la responsabilidad del Estado, para la construccion de cuatro líneas

memorias y presupuestos de un ferro-carril? Representan el estudio material del territorio por donde ha de pasar, pero un estudio general y profundo de sus accidentes topográficos, con referencia á la direccion; de su constitucion geológica relativamente á la construccion: de su estado social, de su estadística y produccion, con respecto á los elementos del presupuesto de su coste. Esto es lo que se presenta á la aprobacion del Gobierno al presentarle los planos y documentacion de un ferro-carril. Pues ahora bien: ¿es posible examinar los planos, los de nivelacion por ejemplo, sin conocer materialmente el terreno? No. ¿Es posible juzgar con exactitud de la descripcion geológica, sin el mismo conocimiento material del territorio? Tampoco.

¿Es posible juzgar del presupuesto sin conocer materialmente la verdad de los elementos que contribuyen á formarle? Tambien se responde que no. Luego el dilema siguiente es inevitable: ó la corporacion facultativa, examinadora de los planos, *posee ó no posee* esos conocimientos para censurarlos en conciencia. ¿Los posee? Luego ella puede formar los planos, memorias y presupuestos, luego lo único que presentan las empresas provisionales, y no se tiene, es el dibujo y la escritura material, ventaja que por lo insignificante apenas merece llamarse tal. ¿No posee esos conocimientos el cuerpo calificador? Luego necesitará adquirirlos para censurar en justicia. Pero el conocimiento de la topografía y geología de un territorio, no es posible adquirirle exacto y concienzudo sino sobre el mismo terreno; luego la corporacion calificadora, que por carecer de ese conocimiento, necesita adquirirle, necesitará tambien trasladarse al terreno, y estudiar en él todos y cada uno de los accidentes que hayan influido en la formacion del proyecto presentado. Pues entonces, para haber de trasladarse los calificadores al terreno; para haber de estudiarle en sus pormenores y detalles, y esto es indispensable que se haga si no se ha de calificar á ciegas; luego en esta parte del dilema preguntaremos, como antes lo hicimos, ¿qué es lo que presenta con los planos la empresa provisional? Lo mismo que en el caso anterior: el dibujo y lo escrito; que es como si dijéramos nada, ó poco mas que nada. La consecuencia es una en ambos casos, á saber: sea que los facultivos calificadores posean los conocimientos, sea que hayan de salir y trabajar para adquirirlos, lo mas natural, lo verdaderamente lógico y procedente es, que pues se exige que los tengan para censurar un proyecto, se les exija que los apliquen para formarle. Las empresas provisionales no son, pues, necesarias como pensamiento de economía para el coste de las obras.

Y en otros conceptos pueden ser perjudiciales. Lo serán si se otorgan las concesiones provisionales con licitacion ó sin ella, pero con prohibicion para el Gobierno de conceder otra durante el plazo de la primera, porque todo ese tiempo pudiera ser perdido. Lo serán tambien por la posicion privilegiada en que colocan al concesionario para influir en la concesion definitiva. Lo serán, por la tendencia al ágio y á las primas que pueden favorecer. Lo serán, en fin, porque limitándose el compromiso del concesionario á presentar unos planos incalificados, á nada se obliga respecto al Gobierno, y nada se le puede exigir. Una concesion provisional puede quedar extinguida con solo decir el concesionario al Gobierno: «he estudiado el negocio; no me conviene; ahí le presento esos planos (cualesquiera planos) con los que cubro mi compromiso, y devuélveme mi depósito, con lo que salvo mi responsabilidad.»

Pero al opinar el Gobierno, como opina, por que solo haya una concesion definitiva, opina tambien porque se prepare y regularice y legalice convenientemente.

Respetando siempre con religiosidad los compromisos contraidos por el Gobierno á nombre del Estado, respeta las concesiones provisionales ya otorgadas, proponiendo no obstante á las Córtes que á los concesionarios actuales se les autorice por la presente ley para optar entre la concesion que poseen ú otra definitiva como aquí se propondrá para las demás líneas que se han de conceder en lo sucesivo.

Y para estas, en un caso, ó para todas en el suyo, el Gobierno de S. M. cree que, empleando en este servicio los elementos facultativos que poseemos y existen dispersos, procede nombrar de ellos comisiones facultativas que inmediatamente formalicen estos trabajos, pidiendo, para atender á los gastos consiguientes, el oportuno crédito á las Córtes. Estos trabajos habrán de darse desempeñados en un plazo dado, el mas corto posible, y se publicarán para ilustrar los cálculos mercantiles que sobre ellos necesite formar la especulacion.

Esto sentado, la concesion definitiva de una línea se

hará en licitacion; á la licitacion precederá el anuncio en el reino y en el extrangero con la anticipacion de seis meses por lo menos; en el anuncio se recordará la publicacion que se haya hecho de los trabajos facultativos y su presupuesto; copia del pliego de condiciones se remitirá á nuestro representante en el extrangero para conocimiento previo de los capitalistas ó constructores que quieran examinarlo.

Las condiciones legales que en la opinion del Gobierno deberán exigirse á las empresas como garantía de su formal propósito y solvabilidad podrán deducirse de las siguientes bases:

1.ª Las concesiones podrán otorgarse en favor de un particular como de una compañía.

2.ª Las compañías podrán ser colectivas, comanditarias ó anónimas.

3.ª Toda concesion supone un depósito de parte del concesionario, como prenda de su compromiso, que será mayor en las líneas menores, menor en las mayores, conciliándose en todas la entidad del negocio con el crédito que merezcan los concesionarios, la libertad que han menester los capitales, y la seguridad que el Estado necesita adquirir en cautela de los intereses públicos y particulares que se afecten con la negociacion.

4.ª El depósito mencionado en la base anterior conviene que sea permanente hasta la conclusion de las obras; y á efecto de que no exista improductivo para sus dueños, que sería como si se esterilizase, el Estado podria abonar por él un interés en cambio de lo que ganaria con la moralidad y el buen éxito que por este medio se aseguraria en las empresas.

5.ª De este depósito se cobrarán las multas en que incurra la empresa en los casos de retrasar el principio de las obras, de demorar su continuacion y de terminarlas en un plazo mayor del convenido. El depósito quedará á beneficio del Estado en el caso de no concluirse las obras.

6.ª Se tendrá por caducada la empresa que no concluya sus obras, y su concesion se subastará al mejor postor, con pérdida para el antiguo de los valores que tenga invertidos, si el nuevo no los admite en subasta.

Admitidas estas bases, las sociedades, ó compañías, ó

particulares empresarios de ferro-carriles, podrian quedar obligados, por lo demás, á lo que disponen el Código de comercio, la ley de 28 de Enero de 1848 y el reglamento para su ejecucion.

Antes de terminar esta detenida exposicion, que la suma gravedad del objeto no ha permitido reducir á menores dimensiones, el Gobierno cree que merece llamar la atencion de los Sres. Diputados una consecuencia que se desprende de este proyecto para en el caso de que llegue á ser ley. Es la de que, supuesta la construccion de los ferro-carriles, disminuirá en mucho la necesidad de carreteras generales, y que por consiguiente el presupuesto general de Obras públicas podria acudir con mas desahogo á la viabilidad provincial y vecinal, complemento dichoso, ya que en nosotros no pueda ser base, como sería de desear, de un sistema de ferro-carriles.

Tales son, entre muchas mas, las consideraciones principales que, en la conviccion del Gobierno, sirven de fundamento á este proyecto de ley.

Si esta exposicion fuera un discurso aislado, procederia ultimarla con el resúmen de lo expuesto; pero como que el verdadero resúmen de los escritos de este género, está en el articulado de que son el comentario, á los artículos nos referimos.

Y por lo tanto, con tales fundamentos, con la autorizacion de S. M. como dicho queda, y de conformidad con el parecer de su Consejo de Ministros, el de Fomento que suscribe tiene la honra de proponer á la aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY

PARA LA CONSTRUCCION DE UN SISTEMA DE FERRO-CARRILES.

Artículo 1º Se autoriza al Gobierno de S. M. para promover y realizar la construccion de un sistema de ferro-carriles en los términos y con los recursos que se dirán.

Art. 2º Las concesiones otorgadas por el Gobierno en los términos que se establecerá por los artículos siguientes tendrán fuerza de ley.

Art. 3º El sistema de ferro-carriles partirá desde Madrid, como centro, y se desenvolverá en dos clases de líneas, á saber:

Líneas de primera clase.

Una desde Madrid á los centros de produccion de Andalucía, otra á los de Castilla, otra á los de la Mancha, otra á los de Aragon.

Líneas de segunda clase ó ramales.

Unos desde la línea de primera clase de Andalucía al mar ó á la frontera con Portugal; otros desde la línea de Castilla á Galicia, al Océano, y á la frontera con Francia; otros desde la línea de Aragon á Cataluña y Navarra; otros desde la Mancha al Mediterráneo.

Art. 4.° Todas las líneas, así de primera como de segunda clase, serán de una sola vía con los apartaderos de la longitud y en el número que determine el pliego de condiciones respectivo. La anchura de la vía será en todas las líneas de 5 pies y 43 centésimos. El carácter de todas las construcciones conciliará la sencillez y la economía con la seguridad.

Art. 5.° Se declara que hacen parte de este sistema las concesiones ya otorgadas; á saber: la de Valencia á Játiva; la de Cádiz á Jerez; la de Madrid á Irun por Castilla; la de Alar á Santander; la de Madrid á Aranjuez; la de Alar á Valladolid; la de Burgos á Alar.

Art. 6.° Es optativo en los concesionarios de las anteriores líneas conservar sus actuales concesiones, ó modificarlas en los términos que para las concesiones sucesivas se establece en la presente ley, sujetándose á sus condiciones.

Art. 7.° Se autoriza al Gobierno para que costee por cuenta del Estado ó abone un tanto convenido con las empresas respectivas, por la reforma de las vías ya construidas con mayores dimensiones que las que se señalan por esta ley para el sistema general.

Art. 8.° Se autoriza al Gobierno de S. M. para que aplique á la construccion de las líneas y ramales el sistema económico que en cada caso pueda ser mas conveniente, á saber: ó el de subsidios á las empresas constructoras, ó el de una subvencion al rédito y amortizacion de los capitales, ó el de construccion por cuenta del Estado, ó la combinacion de que sean susceptibles estos sistemas entre sí.

Art. 9.° La subvencion al rédito y amortizacion de

los capitales que el Gobierno garantice á virtud del artículo anterior no podrá exceder de 6 por 100 de interes y uno de amortizacion, entendiéndose que no se considerarán para este fin como capitales invertidos sino los que realmente lo sean, y de ninguna manera el déficit que resulte en los productos del ferro-carril para cubrir los gastos de esplotacion si llega á verificarse este caso. El Gobierno podrá variar, de acuerdo con las empresas, los tantos respectivos por interes y amortizacion, con tal que juntos no excedan nunca del 7 por 100.

Art. 10. Se autoriza al Gobierno de S. M. para que hipoteque á la garantía de las concesiones las seguridades siguientes:

1.° La responsabilidad general del Estado.

2.° Los productos de los mismos caminos.

3.° La suscricion voluntaria que hagan las provincias por medio de sus Diputaciones, representada en el recargo de un tanto por ciento que acepten sobre el cupo de sus contribuciones, y destinado á cubrir una parte en la subvencion al rédito y amortizacion de los capitales.

Art. 11. Se autoriza al Gobierno de S. M. para que cree y emita acciones de ferro-carriles, asignándolas el interes y amortizacion en que convenga con las empresas respectivas dentro del límite del 7 por 100 para ambos servicios que se autoriza por la presente ley. Estas acciones se emitirán por el Gobierno, á medida que sean necesarias, para las concesiones que se otorguen. El Gobierno dará cuenta á las Córtes de las emisiones de acciones que verifique en el presupuesto anual de Obras públicas.

Art 12. Se autoriza al Gobierno para que pueda conceder á todas las empresas de caminos de hierro segun su mayor ó menor importancia, á saber:

1? Los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias.

2? El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leñas, pastos y demas de que disfruten los vecinos de los pueblos del tránsito para los empleados y trabajadores de las empresas y para las necesidades de las obras y caballerías y otros animales empleados en ellas.

3? La facultad de abrir canteras, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, de yeso, de ladrillo, depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos libremente

en los terrenos públicos, y mediante previo aviso al dueño del terreno ó á quien le represente, é indemnizacion de daños en los de propiedad particular.

4? La facultad de cortar y extraer de los montes del Estado, por su valor en tasacion y previos los trámites de las ordenanzas é instrucciones del ramo, las maderas necesarias para la construccion del camino y sus edificios.

5.ª La exencion de derechos de Aduanas, la de portazgos y de arbitrios de puertas por la entrada y tránsito de los efectos, del material, carruajes, caballerías y personas destinadas á las obras de los caminos de hierro.

Art. 13. El importe de la suscricion provincial se repartirá por las Diputaciones á los pueblos sobre la base ó bases elegidas; y se cubrirá por los pueblos, bien repartiéndola entre los contribuyentes si estos se avienen; bien con arbitrios ya establecidos, ó que se establezcan con sujecion á instrucciones.

Art. 14. Se autoriza á los Ayuntamientos para que puedan suscribir por acciones á las empresas de ferro-carriles, pagándolas con los arbitrios que designen, y sean ó esten aprobados; ó con algunos bienes de sus propios, cuya venta propongan, á su voluntad, y se autorice en los términos que establecen las leyes é instrucciones vigentes.

El interes y amortizacion que devenguen estas acciones serán un ingreso propio y peculiar del presupuesto municipal.

Los Ayuntamientos suscritores por acciones á las empresas de ferro-carriles, tendrán el carácter de accionistas y suscritores comunes para los efectos de la ley de comercio.

Art. 15. Las Diputaciones no podrán suscribir para la subvencion del deficit con un contingente que exceda del 3 por 100 de la materia imponible, si es sobre la base de la contribucion de inmuebles, ó un 2 por 100 si es sobre la base de los demas impuestos y contribuciones.

Art. 16. El Gobierno nombrará inmediatamente las comisiones facultativas que hayan de hacer los estudios de las líneas, y se le concede desde luego un crédito de seis millones para atender al gasto que ocasionen estos trabajos.

Art. 17. Solo habrá una concesion que será la definitiva, y se otorgará prévia licitacion pública y prévios tam-

bien la publicacion de los planos y presupuestos y los anuncios de subasta, con seis meses al menos de anticipacion en el reino y en el extrangero.

Art. 18. La concesion definitiva se otorgará en favor del mejor postor prévio un depósito en metálico en el Banco español de San Fernando equivalente á un 6 por 100 del importe de las obras mientras el importe no pase de 100 millones: un 5 por 100 cuando sea desde 100 á 200: un 4 por 100 cuando sea desde 200 á 300, y un 3 por 100 desde 300 millones en adelante.

Art. 19. El depósito que se exige á los concesionarios por el artículo anterior, será permanente durante todo el tiempo de las obras, sin que se pueda aminorar reemplazándole con valores de obras ya ejecutadas.

El Estado abonará á los dueños por este depósito, y mientras dure, el mismo interés que si estuviera invertido en obras. El depósito se devolverá á sus dueños, recibidas que sean las obras por el Estado.

Art. 20. Si el camino no se concluyere en el término señalado, caducará la concesion, y la empresa perderá el depósito, quedando este á beneficio de las obras. El Gobierno podrá prorogar los plazos si lo juzgase conveniente ó equitativo.

Art. 21. La declaracion de caducidad la hará el Gobierno, prévio expediente instructivo y oida la seccion del Consejo Real. Contra esta declaracion podrá intentarse la via contencioso-administrativa ante el Consejo Real en el término de un mes.

Art. 22. Declarada la caducidad, el Gobierno subastará la concesion anulada, rehabilitándola para este solo efecto: la subasta se verificará sobre el tipo de las dos terceras partes del valor en tasacion de lo construido por la empresa que caducó; si faltase licitador, se rebajará el tipo á la mitad de este valor, y si todavía faltase, se subastará sin tipo de valores al mejor postor. El Gobierno podrá adquirir la subasta con preferencia, mejorando la postura en un décimo.

Art. 23. Las concesiones pueden otorgarse á particulares ó á sociedades, con arreglo al Código de Comercio, ley y reglamento de sociedades por acciones de 28 de Enero de 1848, en lo que el Código, la ley y reglamento citados no se opongan á la presente ley.

Art. 24. En los caminos de hierro se considerarán dos aprovechamientos; el de peaje, que consiste en la retribucion que ha de darse á la empresa concesionaria ó al Estado por el uso del ferro-carril, y el de trasporte, que consiste en el tanto de conduccion por persona ó efectos. El Gobierno de S. M. determinará en el pliego de condiciones de cada concesion, con arreglo á sus circunstancias respectivas y á las proposiciones de las empresas, si el peaje se ha de esplotar reunido ó separado del trasporte, y el grado de libertad ó de competencia que para este se podrá estipular.

Art. 25. No se otorgará por el Gobierno de S. M. concesion de nueva línea hasta pasados dos años despues de la última concesion; pero podrán anunciarse las subastas de las nuevas líneas antes de los dos años.

Art. 26. Las tarifas de peaje y trasporte serán unas mismas en cada línea.

Art. 27. El Gobierno de S. M. dispondrá los pliegos de condiciones de todos géneros, reglamentos de intervencion y demas instrucciones con arreglo á las cuales se haya de verificar en cada caso la licitacion y explotacion.

Madrid 3 de Diciembre de 1851.=El Ministro de Fomento, Mariano Miguel de Reinoso.