

CAPITULO XV

FERROCARRILES, TELÉGRAFOS I CORREOS.

I. Corresponde o no al Estado acometer las empresas de ferrocarriles.--Quejas contra la gran diversidad de tarifas i sistema de explotacion de las compañías particulares en Alemania.--Que clase de ferrocarriles hai conveniencia en que permanezcan en manos del Estado.--¿Los monopolios deben darse al Estado o a compañías particulares?
II. Construcciones del Estado i las de las compañías.--Opinion de Augusto Chérot.--Estudios de Miguel Chevalier i de Audigarné.--III. Comparacion entre las explotaciones del Estado i los particulares.--Coeficiente de explotacion.--Estudios de Baum en Alemania.--Dificultades para hacer una apreciacion exacta de la comparacion.--Coeficiente de explotacion económicamente satisfactorio.--Relacion entre las entradas i gastos de los ferrocarriles de varios países.--IV. Tarifas.--Juicio de Miguel Chevalier sobre las rebajas de tarifas.--V. Situacion actual de los ferrocarriles de varias naciones.--VI. Correos.--Deben ser servidos por el Estado.--VII. ¿Debe tener este servicio el carácter de un impuesto?--Opinion del general Grant.--Cuál es la renta líquida estimada como satisfactoria.--VIII. El *pennypostage* de la gran Bretaña.--Efectos benéficos de la rebaja de tarifas.--No estan en armonia con el rendimiento de la renta.--Estudio en Inglaterra, Bélgica, Austria i Francia.--IX. Tarifas postales de los principales países i sus reformas.--X. Carácter social i no fiscal del servicio de correos.--Relacion de sus gastos con sus entradas en la mayor parte de las naciones.--XI. Telégrafo.--Su explotacion está entregada, en parte muy notable, a la industria privada.--Las rebajas a las tarifas han correspondido a un aumento de renta.--Relacion entre las entradas i gastos en varias naciones.--Influencia del telégrafo en los intereses jenerales de la sociedad.--XII. Cuadro jeneral de los ferrocarriles, telégrafos i correos de todas las naciones.

I

Aun cuando estos ramos forman parte del capítulo precedente, hemos creido conveniente tratarlos por separado, tomando en cuenta las especiales condiciones de su administracion o explotacion.

Volvemos a encontrarnos aquí con la cuestión de los trabajos públicos que deben o pueden ser convenientemente emprendidos i explotados por el Estado.

En esta materia hai gran diverjencia de opiniones respecto de los ferrocarriles.

Se ha dicho que allí donde las vías férreas no pueden ser construidas sino con el ausilio de subvenciones o garantías del Estado, seria mas sencillo que éste se encargara de la construccion.

Se ha hecho valer los reclamos de los comerciantes de aquellos paises, cuya red de ferrocarriles está fraccionada en numerosas compañías. Estas quejas han sido muy vivas en Alemania, contra la diversidad de tarifas i complicada administracion de las setenta compañías con diversos equipos i sistemas de explotacion.

Aquello, segun Wagner, es una Babel que solo el Estado podria hacer entrar por las vías racionales de una explotacion uniforme.

A estas razones se oponen otras no ménos sólidas, por los contendores.

Se dice que la misma diversidad de rejímenes, ocasionada indudablemente a inconvenientes, no carece de ventajas: puede producir la competencia muchas mejoras de que es incapaz el monopolio.

Fuera de este punto de vista, hai consideraciones que no son de órden administrativo ni económico, pero sí de cierta importancia política que parecen ser decisivas respecto de la inconveniencia que entraña la explotacion de todos los ferrocarriles por el Estado.

Por regla jeneral, debe tenerse presente que es perjudicial sobrecargar de responsabilidad del Estado, i dar lugar a un estraordinario acrecentamiento de los empleados públicos.

Es mortificante para la administracion pública ser el blanco constante de las recriminaciones por la falta de equidad en las tarifas, por el tratamiento de los pasaje-

ros i mercaderías, por la falta de esmero en el movimiento de los trenes i en la adquisicion de equipo i elementos de traccion conforme a los últimos progresos. Esto da lugar a que aumente el número de los descontentos con la accion del Gobierno, los cuales de por sí, son ordinariamente numerosos en aquellos paises, cuya administracion obedece a un sistema de centralismo, que centraliza tambien contra el Gobierno todas las malas voluntades producidas por la jestion de los intereses locales.

Habria tambien una imprudencia, espuesta a malos resultados económicos i políticos en el hecho de aumentar, a tan crecido número, los empleados dependientes del Gobierno central.

Segun *L' Economiste Français* del 19 de juuio de 1875. los empleados de los ferrocarriles del Reino Unido de la Gran Bretaña, en esa fecha, alcanzaban a 274,535. Es probable que ahora pasen de trescientos mil.

Hai tambien que tomar en cuenta que la administracion de una explotacion esclusivamente industrial i de un carácter técnico, como lo es la de los ferrocarriles, está mui léjos de obedecer a un sistema sencillo de servicios, como los correos i telégrafos.

Sin entregar en manos del Estado el monopolio de los ferrocarriles, puede haber conveniencia en que conserve aquellos que tenga en sus manos i los que convenga adquirir para formar una red estratégica que, por su topografía, dé gran facilidad a la rapidez de los movimientos militares para atender a la defensa del territorio nacional.

II

Cuestion de gran importancia es apreciar si la construccion i explotacion de los ferrocarriles imponen mayor o menor gasto en manos del Estado, que en las de los particulares.

Son estas empresas tan complejas, que no sin serias dificultades se puede hacer una comparacion rigurosa entre dos líneas.

Wagner ha observado que en Prusia las construcciones fiscales i las particulares difieren mui poco en su costo. Las primeras cuestan 551,970 thalers, i las segundos 552,905 la milla alemana, aproximativamente 276 mil fr. por kilómetro, o sea 55,200 pesos.

En Rusia hai quejas del costo de las líneas particulares; miéntras tanto se ha alabado el poco costo de los ferrocarriles fiscales construidos en el sur del Imperio.

Augusto Chérot, en su obra *Las grandes compañías de ferrocarriles de 1877*, emite el siguiente juicio:

«Es cierto que los ingenieros del Estado no pagan mas caro el metro cúbico de terraplen, el kilogramo de rieles, el metro cúbico de albañilería. Pueden aun obtener de los empresarios, en razon del crédito del Estado, ciertas concesiones que aquellos no otorgan a los particulares de una solvencia ménos segura. Pero esto no forma mas que un elemento secundario en el costo jeneral. El reproche que se les hace de construir mui caro, tiene un significado diferente, mui fundado i que exige algunas esplicaciones.

«Si se analizan los elementos del costo de nuestros ferrocarriles, segun el procedimiento oficial de nuestras oficinas de ingenieros, se reconocerá que han sido arreglados por el tipo de un programa tradicional que siempre ha estado encerrado en límites estrechos.

«Largos alineamientos, curvas de gran rádio, gradientes insensibles, rieles pesados, construcciones confortables, si no elegantes o de lujo, obras de arte, puentes, viaductos, túneles que dan cierta celebridad al ingeniero.

“Todo esto cuesta mui caro i debe evitarse, i puede hacerse fácilmente, salvo casos escepcionales, en las construcciones de ferrocarriles de segunda clase, en los cuales nada tienen que ver con las grandes velocidades

los pesados convoyes destinados a recoger las mas pequeñas menudencias del tráfico i a trasportarlas al mas bajo precio.

“Los alineamientos rectos imponen amenudo suplementos considerables de terraplenes i obras de arte.

“Las curvas de gran radio exigen la prolongacion del trayecto para los terraplenes i la vía.

“Las gradientes débiles obligan la construccion de considerables terraplenes.

“Los rieles pesados son inútiles, cuando los convoyes no son tan grandes, que exijan locomotoras de gran peso.

“Las construcciones para la explotacion deben sujetarse a lo estrictamente necesario. El buen sentido i el ejemplo de los otros paises lo indican.

“En cuanto a los viaductos, túneles, etc., deben ser descartados con entusiasmo—la palabra no es bastante espresiva—salvo los casos de necesidad absoluta i de ménos gasto constatado.

“En fin, la cuestion de los trazados domina a todas las demas. Un trazado mui satisfactorio, bajo el punto de vista técnico, puede ser detestable bajo el punto de vista de la explotacion económica. La sagacidad del capital interesado será siempre—i con mucho—el mejor guía para hacer una buena eleccion.

“¿Puede esperarse de los ingenieros del Estado que introduzcan tales reformas en un programa oficial, i el sacrificio de sus tradiciones i de las de la administracion? I al contrario ¿no está de manifiesto que es de la iniciativa privada, responsable de la explotacion, de quien se puede i debe esperar esas reformas? *La construccion responsable de la explotacion.* Esta es la llave del problema. Se puede afirmar enérgicamente que la verdadera solucion de la construccion económica de un ferrocarril no puede encontrarse, sino en la combinacion que hace el constructor responsable de la explotacion e interesado en olla. Nos parece que esto salta a la vista.

“En otra parte hemos hablado del costo exorbitante de los ferrocarriles de las grandes compañías garantidas por el Estado. La construcción es obra de los ingenieros del Estado. Por otra parte, estas compañías ¿no están, en realidad desinteresadas en el resultado de la explotación, por el hecho de tener un producto líquido garantido por el Estado?

“La iniciativa privada, donde ha construido con lealtad, inteligencia i responsabilidad, lo ha hecho a precios inferiores a las construcciones fiscales o de compañías garantidas. Así, el Ministerio de obras públicas ha presupuestado 220,000 fr. por kilómetro (sin comprender el material sobrante) para los ferrocarriles regionales; mientras tanto, la iniciativa privada—siempre con la condición de ser responsable de la explotación—se halla en aptitud de construir por 150 a 160,000 fr. el kilómetro.”

Cazeneuve dice que el precio de 220,000 fr. por kilómetro corresponde a una doble vía. (*Les Chemins de fer français*, 1877.)

Las construcciones por las grandes compañías tiene también sus impugnadores.

Miguel Chevalier refiere que las compañías inglesas han construido sus ferrocarriles con un costo que, en la mayoría de los casos, ha excedido de 800,000 fr. por kilómetro, ocasionado por el error de no admitir curvas de menos de 500 metros de radio i de limitar a una cifra muy baja el máximo de sus gradientes, lo cual las obligó a ahondar los valles, perforar las montañas i construir viaductos, al lado de los cuales serian miniaturas los mas afamados de los romanos.

El mismo Chevalier agrega que los ferrocarriles del Estado en Alemania no han costado mas de 200,000 fr. por kilómetro, i que las construcciones libres de los Estados Unidos, apesar de ser allí el doble mas cara la obra de mano, no han costado mas de 111,000 fr. por kilómetro, término medio.

Audigarne cita el caso del ferrocarril entre Lóndres i Birmingham, cuyo presupuesto fué avaluado por el mismo Jorje Stephenson, en 60 millones de francos i su costo definitivo fué de 148 millones; i la entrada anual calculada solo en 250,000 fr. pasó de dos millones i medio.

Esto indica que la ciencia no puede todavía decir dogmáticamente que la construccion de los ferrocarriles, por cuenta del Estado, "es un grave error económico."

IV

Cuestion tan importante como la anterior es el paralelo entre las explotaciones particulares i las fiscales, para determinar cual es económicamente mas ventajosa.

A este respecto la estadística da cifras que precisan satisfactoriamente la cuestion.

La produccion neta de los ferrocarriles se aprecia ordinariamente por dos espresiones numéricas: una que determina el tanto por ciento producido por el capital invertido; otra que manifiesta el tanto por ciento de sus gastos, comparado con el producto bruto. Esto es lo que se ha llamado, en el lenguaje técnico de los ferrocarriles, el coeficiente de la explotacion, que no es otra cosa sino la relacion en que están las entradas con los gastos, expresado a razon de tanto por ciento. Así, si un ferrocarril da, en un mes una entrada de \$ 300,000 i tiene \$ 200,000 de gasto, el coeficiente de su explotacion será 66.66 por 100.

Nos bastará tomar en cuenta estos dos datos para comparar las explotaciones privadas de las fiscales.

Baum, en su estudio comparativo de los ferrocarriles del Estado con los de las Compañias, en 1877, da los siguientes datos, respecto de los ferrocarriles de Alemania i Austria-Hungria, tomando el coeficiente i el interes

medio producido en los siete años contados desde 1867 a 1872 inclusives.

FERROCARRILES DEL ESTADO

NACIONES	P. % DE GASTO SOBRE LA RENTA BRUTA.	P. % DE INTERES SOBRE EL CAPITAL INVERTIDO.
Alemania.....	61.70	4.74
Austria-Hungria.	61.30	4.03

FERROCARRILES PARTICULARES.

Alemania.....	58.50	5.87
Austria-Hungria.	40.60	6.01

Leroy-Beaulieu dice que, en 1876, las líneas del Estado en Béljica tuvieron un gasto (coeficiente de explotación) de 63 por ciento, mientras que el de las líneas privadas llegó solo a 58,67 por 100.

Estas cifras no pueden tomarse como absolutamente decisivas, porque son tan complejos los elementos que componen cada línea de ferrocarriles, que es muy difícil, estimando solo su producción, determinar cuál es administrado con habilidad económica, desde que no solo ha de tenerse presente el costo de construcción i el del material rodante, sino la importancia de los lugares que recorre la línea, las gradientes del camino, la clase de carga i pasajeros, la abundancia constante de carga o por períodos intermitentes, &.

Para formar una comparación bien fundada sería necesario hacer que la explotación de una misma línea pasara sucesivamente de los manos del Estado a las de los particulares.

No se debe echar en olvido que en muchas explotaciones del Estado no se tome nota en su contabilidad de los

empleados civiles i militares que viajan sin pagar pasajé i de la gran cantidad de mercaderias fiscales, cuyos fletes no aparecen como parte de su produccion.

Por otra parte, los particulares acometen ordinariamente aquellas empresas que por su condicion dan garantias de poderse hacer, sin dificultad, una buena administracion económica; mientras que el Estado toma a su cargo aquellas en que los resultados de la explotacion son dudosos i en que mas que el lucro, se busca un elemento de desarrollo para la riqueza nacional, cruzando muchas veces despoblados cuyo porvenir está en la explotacion a pura pérdida de los ferrocarriles fiscales.

Las tarifas de las compañías particulares son invariablemente calculadas para sacar el mayor provecho posible. No sucede lo mismo con los ferrocarriles del Estado, cuyo propósito especial no es hacer una ganancia, sino únicamente obtener el interes corriente del dinero con su correspondiente amortizacion. Conseguido ésto, se bajan los tarifas para abaratar los acarreos. Tal es lo que pasa en Béljica.

Debe tenerse presente, ademas, que entre las mismas explotaciones de diversos Estados hai diferencias muy marcadas. El *Economiste Français* del 12 de diciembre de 1874 dice que los ferrocarriles del Imperio Aleman, en la Alsacia-Lorena, en 1873, tuviéron un gasto de 90 por 100; miéntras que el gasto de los ferrocarriles análogos de la Francia no pasó de 60 por 100.

En la Inglaterra i Estados Unidos no hai ferrocarriles del Estado para hacer una comparacion con los particulares.

Los datos que acabamos de apuntar, son suficientes para formarse un juicio de las dificultades que presenta el complejo problema de resolver, de un modo absoluto, si es mas ventajosa la explotacion particular o la del Estado.

No trepidaríamos un momento en decir que las venta-

jas están de parte de la explotación particular, si se conviniera en prescindir del sacrificio que hacen las explotaciones del Estado de una parte de sus intereses o conveniencias, para dedicarlas al fomento de los intereses generales del país, que piden acarreos baratos para llevar sus productos, a bajo precio, a los mercados muy lejanos.

Tanto para los ferrocarriles particulares como para los fiscales, se estima como satisfactoriamente ventajoso un coeficiente de explotación que no exceda de 50 por 100.

He aquí algunos datos sobre las entradas y gastos de los ferrocarriles en algunos países:

RELACION entre las entradas y los gastos de los ferrocarriles de varios países.

N.º de orden	NACIONES	AÑOS	ENTRADAS	GASTOS	TANTO POR %
1	Suiza.....	1881	\$ 14.000,000	\$ 6.300,000	45
2	Países Bajos.....	1883	» 750,000	» 370,000	49
3	Inglaterra FF.CC. particulares.....	1882	»346.000,000	»180.000,000	52
4	Chile.....	1883	» 5.586,000	» 3.047,000	54
5	Rusia, FF.CC. fiscales.....	1881	» 10.000,000	» 5.500,000	55
6	Bélgica.....	1882	» 24.000,000	» 15.000,000	62
6	Estados Unidos de la América del Norte, ferrocarriles particulares.....	1881	»725.000,000	»448.000,000	62
7	Italia.....	1883	» 38.000,000	» 27.000,000	71
8	Rusia, FF.CC. particulares..	1881	»150.000,000	»109.000,000	72
9	Prusia.....	1883	»130.000,000	» 95.000,000	73
10	Dinamarca.....	1883	» 3.500,000	» 2.700,000	77
11	República Argentina.....	1883	» 1.357,000	» 1.102,000	82
12	Brasil.....	1881	» 6.500,000	» 6.700,000	Périda.

V.

Cuestión de mui grave importancia en el servicio de los ferrocarriles es la determinación de las tarifas para el valor de fletes i pasajes.

Después de mui detenidos estudios, se ha llegado a adoptar, casi de un modo jeneral en Europa, términos aproximados a las tarifas siguientes:

PASAJEROS.

Primera clase, fr. 0.10.—Segunda clase, fr. 0.075.—Tercera clase, fr. 0.055, por kilómetro i por cabeza.

CARGA.

Por kilómetro i tonelada: 1.ª clase, fr. 0.16.—2.ª clase, fr. 0.14.—3.ª clase, fr. 0.10.

La regla jeneral es que a medida que se alargan las distancias, las tarifas (que toman entónces el nombre de diferenciales), decrecen por cada quintal métrico i en cada kilómetro.

Es entendido que estas tarifas son las adoptadas para la jeneralidad de los ferrocarriles que tienen muchos puntos de analogía en su explotación económica.

Los que se encuentran en una situación especial, exigen tarifas especiales.

La rebaja en las tarifas produce jeneralmente un aumento en el acarreo, siempre que la cultura i la producción del país sean susceptibles de un aumento en la movilización de pasajeros i de mereaderías, por el simple hecho de abaratar los acarreos.

Bajo este aspecto, un error de apreciación puede dar lugar a pérdidas de consideración.

Muy cuerda estimamos la siguiente opinión de Miguel Chevalier: «Para que la rebaja en las tarifas de un ferrocarril surta el efecto de aumentar el tráfico, es necesario que se efectúe en un país, cuya constitución social sea tal, que la clase que puede cambiar frecuentemente de residencia, i que tiene gusto por ello i los medios para verificarlo, sea numerosa; i que una producción abundante pueda proporcionar una gran cantidad de objetos a las empresas de acarreo. En una palabra, la hipótesis de que una rebaja en las tarifas sea correspondida por un gran aumento de pasajeros i mercaderías, no es probable sino en aquellos países donde existe mucha población i muchos capitales. Si, en efecto, no existiese una gran cantidad de personas con los medios de viajar, fuera de las que se sirven del ferrocarril con las tarifas vijentes, i muchas mercaderías esperando una salida barata; o, por lo ménos, si no existen los medios de producir esta clase de mercaderías, ¿cómo podrían los ferrocarriles, bajando los precios, aumentar sus acarreos?»

«Para ser mas precisos, dirémos que el éxito en el abaratamiento de las tarifas exige, como condicion absoluta, no solamente una población numerosa, sino animada de ese espíritu de iniciativa que es uno de los atributos de la libertad. Exige, no solo la existencia de grandes capitales en la sociedad, sino tambien la repartición de la riqueza, que da, a una gran cantidad de jente, libre acceso a cierto bienestar.»

VI.

El paralelo de los ferrocarriles con las vías fluviales i marítimas de comunicación ha sido un estudio lleno de vivísimo interés en países que tienen grandes canales, co-

mo en los Estados Unidos; pero esta materia nos arrastraría a un estudio especial, ajeno a los límites que le hemos asignado a esta obra.

Concluirémos el estudio de los ferrocarriles con una breve noticia de la condicion en que se encuentra su sistema de explotacion en los principales paises, segun apuntes tomados de Baum.

En Bélgica los ferrocarriles del Estado constituyen la red mas importante del pais. Están comprometidos en la lucha con el «Gran-Central Belga» que pertenece a una compañía privada.

El gran ducado de Baden i el reino de Wurtemberg no poseen ferrocarriles del Estado.

En Baviera todos los ferrocarriles pertenecen al Estado. Este ha rescatado, hace poco (1877), las líneas de la Compañía del Este bávaro, despues de haber sostenido durante varios años, una competencia extrema, obligándolo a bajar las tarifas, a disminuir su renta líquida, con el objeto de obtener el rescate en condiciones favorables.

En la Alemania del Norte los ferrocarriles del Estado i los de las compañías particulares se desenvuelven en iguales condiciones. Allí tambien la tendencia, no de la opinion pública, sino de la administracion, es de precipitar activamente el rescate de las vías férreas existentes en poder de compañías particulares.

En Sajonia i en Italia, el rescate por el Estado, de los ferrocarriles particulares, está a la órden del dia, i se ha dado ya principio a su ejecucion.

Austria poseia, en 1854, una red bastante estensa de ferrocarriles fiscales que fué vendida, en esa época, a sociedades privadas. Desde entónces el Estado, en Austria-Hungría, hasta estos últimos tiempos, no tenia otros que los de Hungría. En los últimos años, 1874, 1875 i 1876 se han construido algunos por cuenta fiscal.

Holanda posee ferrocarriles del Estado, pero ha esca-

pado a la regla jeneral de toda la Europa, i ha entregado la explotacion de sus líneas a una compañía particular.

Francia e Inglaterra no han tomado hasta ahora (1877) nada mas que una parte insignificante en la discusion de ferrocarriles fiscales i particulares. Todas las líneas pertenecen a particulares. En las discusiones del Congreso se ha hablado de que el Estado rescate por su cuenta las líneas particulares; pero el pais no ha manifestado interes en el asunto.

En Francia, el Ministerio de obras públicas ha hablado de construir 16,000 kilómetros por cuenta del Estado, construccion que gravaria al pais con una anualidad de 340 millones de francos, durante 30 años.

En ese mismo pais, el Estado paga anualmente 40 millones de francos por garantía de intereses a las compañías particulares, i está empeñado, respecto de éstas, para rescatar las líneas particulares; para el Estado, por medio de anualidades, en la gruesa suma de 2,325 millones de francos.

Los Estados Unidos de Norte América no tienen un centavo de compromiso con los particulares; i sus líneas férreas, en el año 1881, alcanzaban a 150,746 kilómetros; mientras que las de la Francia llegaban solo a 27,419.

Tal es la situacion jeneral de los ferrocarriles en los paises mas notables del mundo.

VII.

Al tratar de los correos, la primera cuestion que se nos presenta es la siguiente:

¿Hai conveniencia en que el Estado tenga a su cargo el servicio de los correos?

No han faltado economistas que, dominados por el principio jeneral de la libre concurrencia i de que el Estado es un mal industrial, hayan sostenido que los co-

reos deben entregarse a la industria libre. Pero son muy pocos los que piensan así.

Efectivamente, hai condiciones necesarias a un buen servicio de correos, tales como la rapidez, la garantía del secreto i su estension en todo el territorio, que se escapan a las conveniencias i seguridad de una explotacion de interes privado.

Un industrial no tendria los medios de dar unidad al servicio en toda la estension de una gran nacion, i no encontraria, en muchos casos, conveniente a sus intereses mantener la comunicacion postal con pequeñas poblaciones que no alcanzarian a cubrir los gastos. Este servicio, a pura pérdida, solo puede hacerlo el Estado, buscando, no el lucro en cada seccion del pais, sino los medios de dar elementos de vida a aquellas localidades en que la riqueza pública no tiene un fácil desarrollo, i necesita de un auxiliar jeneroso que la empuje con recursos que no están al alcance de las localidades de escasa actividad.

Para que la accion individual pudiera darle unidad al servicio de los correos en toda una nacion, seria necesario concederle un monopolio; i es cosa considerada en la categoría de un axioma económico, que, cuando no es posible la libre concurrencia en una industria i se hace necesario el monopolio, es mas conveniente atribuirlo al Estado, que no a compañías privadas.

VIII.

Reconocida la conveniencia de que el Estado tenga bajo su administracion el servicio de los correos, se presenta la cuestion de la forma en que debe exigirse del público la retribucion de este servicio; i si aquella debe limitarse a cubrir los gastos, o debe tomar el carácter de

un impuesto, destinado a concurrir a los gastos jenerales del servicio público.

Todas las naciones, esceptuando a los Estados Unidos de Norte América, le han dado al servicio de correos el carácter de un impuesto; i muchas de ellas no se han contentado con obtener un beneficio moderado de 20 o 25 por ciento sobre los gastos, sino que, segun datos de Leroy-Beaulieu, hasta no há mucho, la Inglaterra i la Francia obtenian un beneficio de 500 a 700 por ciento. En 1878 produjo 150 por ciento en Inglaterra.

La mayor parte de las naciones se alucinaban con las facilidades de percepcion que ofrece este impuesto, i dejándose llevar solo por el interes fiscal, ponian en olvido los intereses de la cultura moral del pueblo, el desenvolvimiento de la riqueza pública i el perfeccionamiento intelectual de la humanidad, cuyo vehículo son las comunicaciones postales, calificadas por la política progresiva del jeneral Grant, con estas palabras: «Para la escuela libre, el correo es el mas gran instructor del pueblo.»

Tan importantes intereses, i especialmente el bienestar de las clases menesterosas, exigen que las tarifas de correos sean moderadas, no pasando en cosa notable de los gastos para cubrir su servicio.

En atencion a estas consideraciones, se ha convenido jeneralmente en darle a los correos, ántes que el carácter de un impuesto fiscal, mas bien el de un servicio social de mui vital importancia para los intereses industriales, para las satisfacciones morales de las familias i para el cultivo intelectual de la humanidad.

Se ha convenido, eu términos jenerales, que se debe estimar como mui satisfactorio para el Estado un beneficio de 50 por ciento sobre los gastos del ramo de correos, tomándose en cuenta que en esos gastos no se incluye el interes correspondiente al valor de los edificios ocupados en su servicio.

IX.

La gran influencia social de la baratura de las tarifas postales podemos estudiarla en el resultado que, en diversos países, han dado las reformas de este servicio.

Hasta el año 1839 las cartas simples, de media onza de peso, (15 gramos i medio) pagaban, en el Reino Unido de la Gran Bretaña, $7\frac{1}{2}$ peniques (18 $\frac{1}{2}$ centavos). En esa fecha Rowland-Hill inició la reforma conocida con el nombre de *penny-postage*, por haberse bajado a un penique la tarifa de cada carta. El resultado para el próximo año fué el siguiente:

En 1839 a $7\frac{1}{2}$ peniques	76 millones de cartas
En 1840 a un penique	169 » »

Hasta 1854 la tarifa postal de Francia era de 25 céntimos. En esa fecha se bajó a 20 céntimos, i dió el resultado siguiente:

En 1854 a 25 céntimos	185 millones de cartas
En 1855 a 20 céntimos	233 " "

No puede presentarse mas palpable la inmensa influencia que las tarifas postales tienen en el desarrollo de todos los intereses humanos.

Pero hai que observar que, en las grandes rebajas de estas tarifas, el interes fiscal no corre parejas con el interes social. Así, en el caso de Inglaterra, el resultado fué el siguiente:

En 1839 antes de la reforma	2.390,763 £
En 1840 despues de la reforma	1.359,466 £
Disminucion	<hr/> 1.031,297

La renta de correos no tomó el nivel de 1839 sino después de 23 años, dejando en el tesoro nacional una disminución total de diez i seis millones de libras esterlinas.

Esto no quiere decir que el tesoro nacional haya sufrido efectivamente esta disminución; porque el extraordinario aumento de comunicaciones efectuado por la rebaja de tarifa, ha debido producir un gran acrecentamiento de la riqueza pública, que por miles de medios indirectos concurre a aumentar las rentas nacionales.

Decimos esto solamente como una referencia a aquellas opiniones que creen, en absoluto, que toda rebaja de impuesto significa un mayor consumo, que aumenta su producido; lo cual es cierto, respecto a las rentas fiscales, siempre que no se considere aisladamente a un fenómeno económico, sino en los efectos indirectos de que es susceptible la relación armónica en que se encuentran eslabonados todos los intereses sociales.

Estimamos importante el siguiente estudio que en el *Économiste Français* de 1877 ha publicado M. de Terville, respecto a la influencia fiscal i económica que la rebaja de tarifas postales ha producido en diversos países.

En Inglaterra, en 1840, una rebaja de 750 por ciento dió, en un año, un aumento de circulación de 120 por 100, i una disminución para el tesoro de 40 por 100.

En Bélgica, en 1870, una rebaja de 33 por 100 aumentó la circulación en 20 por 100 i disminuyó su renta en 20 por 100.

En Austria, en 1866, la rebaja de 28 por ciento aumentó la circulación en 12 por ciento i disminuyó la renta en 20 por ciento.

En Francia, en 1854, una rebaja de 20 por ciento aumentó la circulación en 17 por ciento i disminuyó la renta en 7 por ciento.

En Francia, en 1878, una rebaja de 40 por ciento dió un aumento de circulación de 22 por ciento, i una disminución de renta de 29 por ciento.

Estos datos pueden servir de precedentes para hacer una apreciación inductiva de los efectos probables de una reforma en las tarifas postales.

X.

Vamos a dar una breve noticia de las reformas operadas en las tarifas de los países más notables.

La reforma más atrevida ha sido la llamada *penny-postage* en Inglaterra.

Los antiguos $7\frac{1}{2}$ peniques, por carta, se redujeron a *un penique*. Es una rebaja de 750 por ciento.

Los espléndidos efectos de esta gran rebaja de tarifas tuvieron una influencia muy benéfica en varias naciones.

La Francia, después de muchas fluctuaciones entre 20 i 25 céntimos, en 1878 redujo los 25 céntimos a 15.

En Alemania la tarifa es de $12\frac{1}{2}$ céntimos.

En España, 24 maravedís (cinco centavos).

En Rusia, 10 copecks (8 centavos.)

Suecia, Noruega i Dinamarca tienen las tarifas alemanas.

En Italia 0.20 de lira (4 centavos.)

En los Estados Unidos, tres centavos por una distancia de 4827 kilómetros, i seis centavos por una distancia más larga, cualquiera que sea.

XI.

Materia de importantes estudios es el valor que debe alcanzar la explotación económica de los correos.

En Inglaterra los gastos son del 50 por ciento del producto bruto. Como por cada carta se cobra $2\frac{1}{2}$ centavos, quiere decir que la conducción de cada una cuesta $1\frac{3}{4}$ centavos.

Esta explotación se considera generalmente digna de tomarse como norma por las demás naciones.

En Francia, antes de la última reforma de las tarifas, en 1876, el gasto era de 44 por ciento, sin contar la sub-

vencion a los trasportes marítimos. Contando ésta, la cifra aumenta a 65 por ciento sobre la producción en bruto.

En otro tiempo, en la mayor parte de las naciones se procuraba un gran rendimiento del ramo de correos, considerándosele siempre bajo el solo aspecto de un impuesto fiscal, en el cual la administración no estaba llamada a manifestar mas habilidad que la de aumentar su rendimiento para el tesoro nacional.

Hoy se ha comprendido el verdadero rol del Estado, en esta materia, en un sentido aproximado al que le atribuyen los yankees.

Para la jeneralidad de las naciones, ha dejado ya de ser el correo un mero instrumento de la exacción de un gravámen, para tomar el elevado carácter de uno de los mas poderosos agentes para hacer entrar a todos los intereses i sentimientos humanos en la fecunda actividad de la fraternidad de relaciones i del comercio intelectual, cultivado por el cambio constante de ideas, por medio de la palabra escrita, lanzada diariamente por todos los ámbitos del mundo.



RELACION entre las entradas i gastos de los correos en varios países.

N.º de orden	NACIONES.	AÑOS	ENTRADAS	GASTOS	TANTO POR %
			\$	\$	
1	Inglaterra.....	1883	36.000,000	19.000,000	52.7
2	Bélgica.....	1882	2.500,000	1.560,000	62
3	Francia.....	1881	25.000,000	16.000,000	64
4	Países Bajos.....	1882	2.300,000	1.600,000	69
5	España.....	1880	2.000,000	1.500,000	75
6	Chile.....	1884	420,000	320,000	76
7	Austria.....	1883	10.000,000	8.000,000	80
8	Suiza.....	1882	3.000,000	2.500,000	83
9	Italia.....	1883	7.000,000	6.000,000	85
10	República Argentina.....	1882	425,000	384,000	90 (1)
11	Est. Unidos de América del Norte.....	1882	20.900,000	20.200,000	96
	Dinamarca.....	1883	1.000,000	1.000,000
	Noruega.....	1882	460,000	460,000
	Suecia.....	1883	1.300,000	1.300,000
	Brasil.....	1882	700,000	850,000	pérdida

(1) El presupuesto para 1883 asigna al ramo de correos i telégrafos \$ 900000 de entradas i \$ 971000 de gastos. Pérdida \$ 71000.

XII.

El telégrafo es el gran auxiliar de las comunicaciones postales, i puede decirse que ha llegado a ser su complemento obligado.

Este servicio ha tenido un carácter mas acentuado de industria libre, que el de los correos, aun cuando en muchos países constituye un monopolio fiscal.

En Estados Unidos el ramo telegráfico es una explotación libre. En Inglaterra tambien lo era; pero por la lei

de 31 de julio de 1868 se ha autorizado al Gobierno para comprar todas las líneas particulares.

Hai otros países en que el Gobierno tiene bajo su administración i como propiedad del Estado, las mas importantes líneas, pero sin constituir monopolio, dejando completa libertad a la industria privada.

Este sistema es el mas conveniente, así como lo es tambien en los ferrocarriles. La competencia de los particulares mejora los servicios prestados por el Estado, i entrando éste en la libre concurrencia, pierde su carácter de explotador privilegiado.

Se ha observado en Inglaterra que, despues de adquiridas las líneas particulares, han desaparecido las ganancias, i que la explotacion fiscal da mas bien una pérdida; pero es mui probable que no se haya tomado en cuenta el valor correspondiente a los despachos oficiales.

Las rebajas de tarifas telegráficas han producido fenómenos distintos a las de los correos.

Hemos visto que a una baja en las tarifas postales, ha correspondido un aumento de circulacion i una disminucion de la renta. En los telégrafos corresponde un aumento de circulacion i de renta.

Así, en Francia, hasta 1877, la tarifa telegráfica habia sido de 1 fr. 40 c. por veinte palabras. En ese año se rebajó a 5 céntimos por palabra, no debiendo bajar ningun telegrama del precio de 50 céntimos. El resultado fué el siguiente, con la tarifa reformada:

En 1878, tarifa de cinco céntimos	fr. 21.120,000
En 1877, tarifa de 1. fr. 40 c.... ..	“ 19.509,000
	<hr/>
Aumento	fr. 1.611,000

Las entradas i gastos de las principales naciones, en el ramo de telégrafos, son como sigue:

RELACION entre las entradas i gastos de los telégrafos de varios países.

N.º de orden	NACIONES	AÑOS	ENTRADAS	GASTOS	TANTO POR %
1	Estados Unidos - América del Norte.....	1883	17.000,000	1.000,000	58
2	Austria.....	1883	2.700,000	1.700,000	63
3	Italia.....	1883	2.100,000	1.800,000	85
4	Inglaterra.....	1883	8.500,000	7.500,000	88
	Suiza.....	1882	500,000	440,000	88
	Brasil.....	1881	350,000	700,000	pérdida
	Bélgica.....	1882	500,000	700,000	pérdida
	Chile.....	1884	187,000	240,000	pérdida
	Dinamarca.....	1883	200,000	230,000	pérdida
	España.....	1880	650,000	1.000,000	pérdida
	Francaia.....	1881	6.000,000	6.400,000	pérdida
	Nornega.....	1883	250,000	250,000
	Países Bajos.....	1883	500,000	700,000	pérdida
	Republica Argentina.....	1882	215,000	217,000	pérdida
	Suecia.....	1883	330,000	330,000

XIII

El servicio telegráfico, en manos del Estado, no debe considerarse como una explotación con el carácter de un impuesto destinado a figurar en las rentas nacionales.

Su carácter dominante es el de una de las potencias mas vigorosas para empujar el progreso humano.

Bajo el punto de vista moral, es inmensa su influencia que, con la rapidez del rayo, comunica los mas grandes inventos i las mas adelantadas teorías a todos los países del mundo.

Bajo el punto de vista económico, acorta las distancias; abarata las comunicaciones; pone en contacto inmediato

a las grandes especulaciones al traves de miles de lenguas; establece cierta solidaridad entre los grandes establecimientos de crédito, i entre todos los mercados, por medio de la comunicacion diaria de sus operaciones.

La política i la estrategia militar encuentran en el telégrafo el mas precioso agente de actividad, para obrar con rapidez i concentrar todas las operaciones de un extenso territorio en una sola mano.

La administracion encuentra los medios de reunir recursos en mui variadas direcciones, en casos de incendio, de inundacion, de tempestades que abrazan una gran zona. Encuentra, en el telégrafo, el medio mas rápido de perseguir a los criminales, i el único resorte capaz de sobreponerse al vapor para gobernar el movimiento de los trenes en los ferrocarriles i de evitar sus desastrosos accidentes.

El teléfono, comunicacion verbal de la palabra, sin intermediar signos especiales, es un desarrollo del telégrafo, que hasta ahora tiene uso en distancias relativamente cortas, i del cual hace uso la administracion pública, hasta hoi, solo para comunicar, dentro de una misma ciudad, los establecimientos que mas relaciones tienen entre sí. Es de mui notable importancia para la comunicacion instantánea de los cuarteles de policía, cárceles, cuarteles de bomberos.

XIV

Vamos a poner término a este capítulo con un cuadro jeneral del número de kilómetros de ferrocarril i líneas telegráficas i del número de oficinas postales que, hasta el año de 1883, habia en las principales naciones del mundo, segun los datos publicados por el almanaque Gotta de 1884.

RELACION de los ferrocarriles, telégrafos i número de oficinas de correos en las principales naciones del mundo.

NACIONES	AÑOS	FERRO-CARRILES	TELÉGRAFOS	CORREOS
		Kilómetros de vía	Kilómetros de línea	Número de oficinas
Alemania.....	82	35,500	74,313	12,548
Austria-Hungría.....	82	19,735	38,114	6,848
Bélgica.....	82	4,293	5,831	872
Dinamarca.....	82	1,770	3,653	186
España.....	82	9,810	16,667	2,635
Francia.....	82	28,804	75,091	6,324
Gran Bretaña.....	82	29,619	42,961	15,406
Grecia.....	82	73	4,667	213
Italia.....	82	8,775	27,613	3,540
Noruega.....	82	1,524	7,574	963
Países Bajos.....	82	2,022	4,132	1,290
Portugal.....	82	1,673	4,670	974
Rusia.....	82	22,890	4,750	93,981
Suecia.....	82	6,305	8,373	1,867
Suiza.....	82	2,682	6,744	804
América del Norte (E. U.)...	82	168,677	230,375	46,231
Argentina.....	82	2,811	10,772
Bolivia.....	82	?	290	?
Brasil.....	82	4,865	7,419	1,610
Chile.....	82	1,855	8,943	370
Colombia.....	82	174	2,960	?
Méjico.....	83	4,654	19,746	836
Perú.....	78	2,510	2,211	300
Turquía.....	82	1,432	27,497	429
China.....	81	?	1,510	?
Japon.....	82	217	6,323	5,169