

EL FERRO-CARRIL
DEL NORTE:
UN PUNTO
CARDINAL
DEL PROBLEMA,

PARIS,
TIPOGRAFIA LAHURE, 1874



Considero de tanta trascendencia el asunto de nuestros proyectos de ferro-carril, que no debo satisfacerme con mis comunicaciones oficiales i semioficiales dirigidas al gobierno, — algunas de las cuales han visto la luz publica; — i vengo ahora á solicitar la atencion de mis compatriotas para hablarles un poco mas holgadamente, acerca de lo mismo, por medio de las presentes pájinas.

I

Se recordarán acaso por el lector los siguientes conceptos de una de mis revistas consulares:

«Los ferro-carriles son hoi condicion de existencia social i económica; de la misma manera que los bancos, los aseguros, las escuelas populares, el periodismo, etc., i prescindir de ellos es condenarse al aniquilamiento...» I estos otros:

«La época del vapor ha llegado, i todos los pueblos que no quieran quedar á retaguardia, decaer i morir, deben apresurarse á hacer uso de este moderno ajente de locomocion, etc.»

Táles eran mis creencias en la época en que escribí esas palabras (agosto de 1873), i táles son hoi todavía desde luego, i más fuertes aun si es posible.

Pero para mí ha sido i es, —i más i más cada dia, — punto esencial que la construccion de nuestras principales líneas, — i especialmente la del Norte, — se realice por cuenta ó bajo la direccion más o ménos inmediata del gobierno.

Así me he creido en el deber de indicarlo á éste repetidas veces desde que comenzó á ajitarse en nuestro pais la cuestion de los ferro-carriles.

En 16 de setiembre de 1872, por ejemplo, le hablé en estos términos desde Liverpool en una revista que fué publicada en el número 2,700 del *Diario oficial*:

«Hace un año más ó ménos que á propósito del entusiasmo por los ferro-carriles en Colombia i del asunto en jeneral, me permití aconsejar el mayor cuidado, ó la mayor cautela mejor dicho, en cuanto á los términos de las concesiones. ¡*Que se guarden bien los gobiernos*, —ésta fué la sustancia si no el tenor literal de mis palabras, — *de entregar el tránsito al monopolio de individuos ó compañías particulares!*»

«En aquella revista me propuse tambien combatir la preocupacion que los economistas de la escuela de Say, partiendo de un buen principio sin duda, han contribuido tanto á propagar; la preocupacion, digo, en virtud de la cual los gobiernos son en absoluto considerados malos empresarios...»

I aduje en seguida, en prueba de lo infundado de esa preocupacion, varios hechos elocuentes que tienen por teatro este país precisamente en donde más ha sido preconizado i practicado el principio, — mui fecundo por cierto en tésis abstracta, — de la iniciativa privada.

Uno de esos hechos es el servicio de correos, que ningun individuo ni compañía podria haber organizado ni administrar mejor.

Otro, es lo ocurrido con el servicio telegráfico, que estuvo en su orijen en manos de compañías particulares i pasó hace pocos años á las del gobierno. Este servicio, como es tan sabido, ha mejorado inmensamente con la transicion, bajo todos respectos; porque:

En primer lugar, el número de las estaciones ha aumentado considerablemente.

En segundo lugar, el precio de los telegramas ha sustancialmente disminuido.

En tercer lugar, las comunicaciones se hacen más puntualmente.

I, en cuarto lugar, el tesoro británico ha obtenido un nuevo ramo de ingreso que, deducidas todas sus especiales cargas, se computa hoi en cerca de 400,000 libras anuales.

He aquí algunos guarismos:

Número de estaciones en la fecha (1870) en que el gobierno tomó posesion del servicio telegráfico: 2,932.

Idem, al terminar el año de 1872: 5,400.

Extension de los alambres al terminar el año de 1871: 88,000 millas.

Idem, al terminar 1.872: 105,200.

Numero de telegramas en todo el año de 1871: 11.760,000. Idem, en 1872: 14.858,000.

El 6 de febrero de 1870 la estadística correspondiente á la semana terminada en dicho dia ofrecia este guarismo: 11,918 telegramas.

Fué en esa fecha que el servicio principio á hacerse bajo la direccion del gobierno.

El progreso inmediatamente posterior raya en prodijio. A saber:

Semana que terminó el 12 de febrero: 128,872 telegramas. La siguiente: 135.102. La siguiente: 143,620. La siguiente: 147,206. La siguiente: 156,566. La siguiente: 159,748... En la semana que concluyó el 29 de octubre del mismo año el número se elevaba ya hasta: 202,554. En las semanas del mes de diciembre de 1872 el número excedió de 250,000.

En el año económico de 70 á 71 el producto bruto de los telégrafos fué apénas de 500,000 libras.

En el de 71 á 72, de 750,000.

En el de 72 á 73, de 1.015,000.

En el cómputo para el año económico de 73 á 74 este guarismo alcanza ya á 1.220,000.

Los datos precedentes no necesitan comentarios, porque son de una elocuencia virtual irresistible.

Así, pues, en esta tierra clásica de las compañías anónimas, de la descentralización i de la iniciativa individual, la superioridad del gobierno como empresario de industria — en un asunto de interés colectivo, — ha sido demostrada con una prontitud i con una evidencia que harían inclinar la cabeza al mismo Pirron si existiese.

II

Hablé también en la revista mencionada de los muchos abusos que cometen en perjuicio del público los administradores de los ferro-carriles británicos. He aquí algo de lo que entónces dije:

«Pero veamos, ántes de otra cosa, lo que es en una de sus formas — i no ciertamente la más grave, — el abuso del monopolio en esta vital materia del tránsito. Los cuadros de itinerarios i precios que

están fijados en las estaciones de ferro-carriles proporcionan datos suficientes á este respecto. Allí se ven con frecuencia, á propósito de los trenes de tercera clase, noticias encaminadas á advertir todas la demoras i dificultades que encontrará el viajero que entre en uno de los wagones de dichos trenes. Es casi como un *lasciate ogni speranza* de llegar el sentido de semejantes notas. El viajero se encuentra de consiguiente en este dilema:

«Una pérdida de tiempo más ó menos considerable; ó un gasto mayor del que se proponía ó podía racionalmente hacer.

«Se calculará sin esfuerzo el inmenso perjuicio que tál órden de cosas causará á individuos de pocos recursos i á los que viven de su trabajo personal diario.»

I agregué en otra parte:

«No debe, pues, extrañarse que una opinion se forme en este país con tendencia á la absorcion i explotacion por el Estado de la administracion i explotacion de los ferro-carriles; i la proposicion hecha por el marques de Hartington, principal secretario para Irlanda, de la compra por el gobierno de las líneas irlandesas, induce á pensar que el actual gabinete participa de la opinion aludida; ó, á lo ménos, que alimenta el propósito de ensayar la reforma. »

«Aún se asegura que M. Gladstone ha manifestado que en su concepto, por medio de la administracion oficial de los ferro-carriles, el gobierno podria lograr la reduccion progresiva de la deuda pública....»

Luego creí conveniente reproducir las apreciaciones que van á verse, hechas por el *Spectator* de Lóndres, con motivo de las proposiciones de lord Hartington:

....«No puede haber duda de que cuando el Estado monopoliza un artículo de primera necesidad, debe supervijilarlo en el interes del público.

Es cierto que las compañías poseen un monopolio de esa especie en cuanto a vías de comunicación i que dicha supervijilancia puede ser ejercida respecto de su manejo i en casi todos los pormenores de éste. A ellas se les puede, en efecto, impedir que carguen excesivos fletes i pasajes, que don ocasion maliciosa á accidentes, que detengan las comunicaciones....; *pero las necesidades del público exceden de todo esto.*»

I agregaba yo, por vía de comentario i complemento:

«Hai en verdad un punto donde el interés del público suele estar en conflicto con el del comité de las sociedades propietarias.

Este último interés puede resumirse en *mayores utilidades inmediatas con el menor trabajo posible*. Supongamos, por ejemplo, que el gravámen de un penique por milla produzca lo mismo que el gravámen de un penique por milla i media, ó que el gravámen de un penique produzca lo mismo que el de medio penique; la compañía se decidirá, jeneralmente hablando, por lo primero, a causa de que así disminuye su labor i el área de su responsabilidad.

La administración por el gobierno es más económica, porque es más central i requiere ménos empleados (empleados superiores especialmente); i más favorable al movimiento i comodidad del público, porque su existencia depende de las simpatías de éste i para él es, además, negocio, de honor realizar, por así decirlo, milagros administrativos. Sabida es la influencia del punto de vista para ver mucho i para ver al propio tiempo bien. Eso explica la elevación i ensanche que imprimen a las ideas i a los sentimientos las posiciones elevadas; i, partiendo de la hipótesis de una organización política racional, puede afirmarse que ese *comité* de una nación que se llama gobierno, es siempre más competente (en todo el sentido de la palabra) que el *comité* de una compañía anónima particular, como administrador

i gestor de empresas en que el interes de la comunidad se encuentra seriamente comprometido.

Toda centralizacion opresora del individuo es mala.

Toda centralizacion que lo favorece es buena.

Tál es el principio.

El bienestar individual es el único verdadero fin de la organizacion política i administrativa. Todo el mecanismo de dicha organizacion no es sino el medio.»

III

Entro ahora en otras observaciones íntimamente relacionadas con el asunto principal. A saber:

1ª Los ferro-carriles británicos que son por una parte aquellos en cuya construccion el gobierno ha intervenido ménos, son tambien los que más han costado de todos los ferro-carriles de Europa.

He aquí un cuadro comparativo que abona plenamente esta afirmacion:

Paises.	Kilóm. explotados.	Gasto (Millones de francos)
Gran Bretaña.....	22,371	15.631
Francia.....	15,702	7,512
Holanda.....	1,160	460
Prusia.....	9.057	2,456
Bélgica.....	2,093	719
Rusia.....	6,109	1,500
Suecia i Noruega.....	1,905	225

Acorto la lista en obsequio de la concision.

Se ve, pues, que á pesar de ser uno de los paises mas llanos i de tener á su disposicion en abundancia las materias primeras principales, Inglaterra ha hecho efectivamente un desembolso mayor que ningun otro pais europeo para obtener sus vías férreas. I se notará que Francia i Holanda le siguen de cerca los pasos, miéntras que en las cuatro comarcas restantes el desembolso proporcional ha sido menor. En Francia i Holanda el gobierno ha intervenido un poco ménos que en Inglaterra, pero mucho más que en Prusia, Béljica, Rusia, Suecia i Noruega. Hai más, i es: que en la India, donde la accion oficial se ha hecho mucho sentir, el costo es de ménos de la mitad que en Inglaterra. I en el Perú — que es el pais caro por antonomasia — el gobierno no paga por las líneas que se construyen por su cuenta sino las dos terceras partes de lo que se ha invertido en las vías británicas. En los Estados Unidos la relativa baratura ha coincidido, es verdad, con el sistema de las compañías privilegiadas, pero esta rara excepcion no alcanza á infirmar la regla jeneral. Es bien posible, por otra parte, que esa baratura hubiese sido mayor al haberse adoptado un sistema diferente.

2^a Los ferro-carriles británicos son tambien aquellos cuya tarifa de fletes i pasajes es mas elevada.

3^a I son, por último, los mas sujetos á accidentes, despues de los norteamericanos.

Un economista práctico mui distinguido se expresaba hace pocos años, á propósito de la carestía de los ferro-carriles británicos i de una reduccion recientemente decretada por el gobierno de Béljica en la tarifa de los ferro-carriles pertenecientes á dicho Estado: — se expresaba, repito, ese economista en estos términos:

«Mas que ningun otro somos adversos á toda inútil intervencion del Estado; pero los argumentos con que se combaten las explotaciones por el Estado son aplicables igualmente á las explotaciones por las grandes compañías. Una compañía de esta especie en nada se asemeja á una pequeña empresa particular en que el ojo del amo se encuentra por do quiera, i lo mismo su mano, la cual puede así sacar provecho de todo....» Es M. Mauricio Block el que de esta manera ha hablado.

I para coronar esta serie de argumentaciones puedo aún decir que, bajo el simple punto de vista del inmediato interes de los accionistas, la centralizacion relativa del negocio de ferro-carriles es preferible á la descentralizacion. Algunas de las grandes compañías inglesas han tenido, en efecto, que *amalgamarse* (es la palabra usada), esto es: han tenido que aproximarse á las condiciones naturales de un gobierno como medio de hacer economias administrativas i de prestar á la vez más eficientes servicios á la locomocion de hombres i cosas. I nuevos proyectos, que acentúan mas i mas la centralizacion, se encuentran en camino de discusion en el parlamento.

I he aquí, en calidad de contraste, lo que sucede i ha sucedido en Bélgica: «No se puede hablar de ferro-carriles — dije tambien en la revista varias veces citada — en el significado de las apreciaciones que preceden, sin mencionar Bélgica.»

«En Bélgica el gobierno es propietario de las vias férreas, i el producto que deriva de esa fuente es una de las rentas principales del presupuesto nacional.

»Ningun otro gobierno habia emprendido ántes una obra de tal carácter; ni tampoco lo habian hecho en escala tan vasta individuos ó asociaciones particulares.

»Fué en 1834 que el acto lejislativo que autorizó la empresa tuvo sanción; i en 1835 funcionaba ya la primera línea, de Bruselas a Malinas. En 1869 el total de líneas abiertas al tráfico ascendia a 2,093 kilómetros (1,301 millas).

»El producto líquido ha doblado en los últimos diez años, i hoi se computa en 1,508 libras esterlinas por milla.

»Para 1884 se presupone un producto anual líquido de 960,000 libras. En el actual presupuesto ese ramo de ingreso está fijado en 40 millones de francos, miéntras que la renta de registros, que sigue en cuantía, es menor: de 39.175,000; i la de aduanas, de 13.510,500.»

La tendencia irresistible, á causa de todo lo expuesto, es hoi jeneral en Europa a clasificar la construccion i administracion de los ferro-carriles entre los mas importantes asuntos de gobierno. I pocos, poquísimos son ya los países en donde el Estado no es propietario directo de una ó mas líneas.

IV

Voi ahora á hacer algunas apreciaciones que son especialmente aplicables á nuestro caso.

Me contraigo al ferro-carril llamado del Norte, porque es respecto de éste que las objeciones contra la construccion por cuenta de compañías particulares tienen en mi concepto irresistible fuerza, á causa de su topografía, extension é importancia de todo jénero.

I digo, en primer lugar, que para ceder en globo esa empresa á una compañía particular se toca, entre otras, con una dificultad suprema, á saber: la casi imposibilidad de hacer de antemano sobre su costo un cálculo ni aproximativo. Ya se ha visto cómo se ha principiado

por oscilar entre 20 i 30 millones de pesos nada ménos! ¿Qué confianza podrá hoi racionalmente inspirarnos ni el uno ni el otro de esos dos presupuestos? Por la naturaleza de las cosas ese es un problema cuyas numerosas incógnitas solo la experiencia alcanzará á despejar. En Inglaterra misma hubo en el primer período de las construcciones grandes sorpresas agradables i decepciones penosas. A esto aludí en una revista publicada en el *Diario Oficial* n° 2,935, con las palabras que van á leerse: «A veces los resultados exceden las esperanzas. Por ejemplo: cuando se trataba de abrir el ferro-carril de Manchester á Liverpool, se calculó en 10 mil libras esterlinas anuales el rendimiento de los pasajes, que fué en realidad de 100 mil; pero en materias de gastos ha habido tambien errores, i mui considerables. El costo del ferro-carril de Lóndres á Birmingham, por ejemplo, fué computado en dos i medio millones de libras (i por un ingeniero de la talla de G. Stephenson), i en el hecho se elevó á mas del doble. En los Estados Unidos uno i otro caso han sido frecuentes.» ¿Hasta qué punto la súbita i creciente demanda de brazos hará subir los salarios i el valor de produccion de nuestros renglones alimenticios? Temerario seria sin duda el que se atreviera á dar á esta pregunta satisfactoria respuesta. I en ausencia de semejantes datos capitales ¿cómo podrá seriamente hacerse el cálculo anticipado del justo precio de la obra?

Si este cálculo es impracticable, el contrato de cesion debe serlo tambien bajo el triple punto de vista de la buena fe, del patriotismo i del buen sentido.

V

Pero esto no es todo.

En un artículo publicado hace unos pocos meses en la *Revue des deux Mondes* bajo la firma de mui competente escritor, acerca de los ferrocarriles peruanos, se lee lo que sigue sobre la materia especial de estas líneas: «La construcción por cuenta de particulares era imposible i nadie la habria aceptado. Hecha por una empresa mixta, es decir, con la garantía del interés del 6% no habria sido racional, porque imponiendo al Estado una carga indefinida, i aplazando hasta 99 años el recobro de la vía, le quitaba también la perspectiva de provechos posibles cuando el desenvolvimiento del tráfico i la prosperidad del país hubiesen creado mejores condiciones. Se adoptó, pues, la construcción por cuenta del Estado....»

Las empresas de que se habla (mixtas) se resumen en efecto, sencillamente razonando, en una asociación leonina; i la nación que asegura i paga al empresario el interés de su inero, no se reserva casi para sí en semejantes combinaciones sino el lote de los cándidos.

Luego es evidentemente mas racional que el gobierno sea al propio tiempo asegurador i empresario, de manera que no haya para el país — en cuyo nombre aquel gestiona — perspectiva de pérdida solamente, sino también de ganancia.

¿Procedería de otro modo un particular sensato?

Continúo.

Se ha visto ya que el presupuesto del costo no puede ni por aproximación fijarse; i ahora añadido que las bases de la tarifa de fletes i pasajes tampoco pueden ser establecidas de antemano.

He ahí, pues, dos elementos cardinales del contrato acerca de los cuales hai que guardar prudente silencio, ó hablar de una manera por demas aventurada.

¿Por qué no pueden ser establecidas las bases en referencia?

— Por la novedad fundamental de ese modo de tránsito que los ferrocarriles implican, para la zona territorial en que se trata de implantar dicho modo de tránsito.

¿Cómo habria de saberse anticipadamente la especie i grado de influencia que éste habrá de ejercer en los hábitos personales é industriales de esas poblaciones que — tomadas en conjunto — casi no tienen idea de lo que es la locomotora?

En Europa hai tantas tarifas como países. He aquí un croquis de las que se refieren, á pasajeros, por cada 100 millas de distancia:

	3 ^a clase.		2 ^a clase.		1 ^a clase.	
	ch.	p.	ch.	p.	ch.	p.
Inglaterra.....	8	3	13	4	18	6
Rusia.....	3	0	10	10	14	5
Prusia.....	3	2	1	0	12	6
Noruega.....	4	6	9	0	13	0
Suecia.....	4	9	7	6	11	0
Dinamarca.....	6	0	9	0	12	0
España.....	6	3	10	5	14	7
Austria.....	6	6	10	0	13	0
Suiza.....	6	8	9	0	12	0
Italia.....	7	6	10	0	14	0
Francia.....	7	6	11	0	14	6
Portugal.....	7	0	10	0	13	0
Holanda.....	7	0	10	6	14	0

I hai ademias que advertir que en algunos de estos países el equipaje se paga por separado, lo cual no sucede en la jeneralidad de los mismos sino desde un cierto máximo de peso, que no es en todas partes idéntico.

En Bélgica la tarifa es mas complicada, i acaso tambien mas racional. He aquí sus bases:

<i>Distancia de 1 á 50 kilómetros:</i>		
1ª clase.	2ª clase.	3ª clase.
6 céntimos de franco por cada kilómetro.	4 céntimos.	3 céntimos
<i>De 50 á 100 kilómetros:</i>		
9 céntimos por cada kilómetro.	6 céntimos.	4 ½ céntimos
<i>De mas de 100 kilómetros:</i>		
11 céntimos por cada kilómetro.	7 ½ céntimos.	5 ½ céntimos

Esta diversidad de tarifas de pasajes está en el órden de las cosas, porque las circunstancias de cada país difieren tambien más ó ménos sensiblemente entre si.

¿Cómo arreglaremos nosotros las nuestras ántes de que veamos prácticamente cómo deberemos arreglarlas? Habrá que comenzar por alguna seguramente; pero solo en calidad de ensayo. Durante cierto lapso de tiempo las reformas serán de rigor frecuentes como lo han sido las de la tarifa de aduanas; i es mui poco decir. El centro de gravedad en la materia —si así me es permitido expresarme— no lo encontraremos sino al cabo de repetidos cambios.

A la tarifa de fletes son aplicables idénticas observaciones.

El gobierno no puede, ni debe desprenderse jamas, por tanto, del derecho de hacer en el momento necesario sin demora las modificaciones que á propósito de la tarifa las circunstancias exijan; sobre todo, respecto de la locomocion personal, porque esta locomocion es la existencia misma.

VI

I el aspecto que llamaré político de la cuestion no debe ser echado en olvido.

En otra época, cualquiera disertacion sobre la materia habria sido superflua, i hasta impertinente; pero de algunos años á esta parte se ha podido notar por el observador lejano — esto es desapasionado, pero todo ménos que indiferente; — se ha podido notar, repito, por el observador lejano de nuestro teatro político i social una debilitacion sensible de nuestra sávia liberal. El voto emitido por la legislatura del Estado de Santander en favor de la reunion bienal del congreso, es síntoma bien claro de esta relativa decadencia. Lo cierto es que hoi hai en Colombia tendencia á dar más importancia á los efectos que á las causas; á los hechos desnudos, que á los principios jeneradores de aquellos. ¿Algo que pudiera figuradamente compararse á la atmósfera de Capua ha invadido por ventura nuestras filas? La verdad es que nuestra buena estrella como partido nos ha embriagado un poco i desviado á veces del tradicional itinerario; pero tambien podemos alegar en nuestra defensa que el abandono hecho por los conservadores de su natural mision — la mision de moderar el movimiento político i de convertir en verdades prácticas las verdades teóricas; —

que ese abandono, repito, ha obligado á los liberales á llenar el vacío, aún con riesgo de ponerse de vez en cuando en contradicción con algunos de sus precedentes. No vayamos empero demasiado lejos en este razonamiento; i recordemos que todo lo bueno, políticamente hablando, se resume en la libertad como en una madre común; todo, inclusive la estabilidad i el orden que no son antagonistas de aquella sino en apariencia.

Volviendo á tomar el hilo principal de mis cavilaciones, diré nuevamente que el aspecto político del asunto de los ferro-carriles no debe ser echado en olvido.

Pensemos en efecto en la influencia malsana que podrian ejercer las compañías empresarias, como en tantos casos análogos ha sucedido. Al tratarse de compañías extranjeras el peligro adquiere naturalmente fuerza múltiple.

Los procedimientos de la del ferro-carril de Panamá son otros tantos indicios ilustrativos de la materia.

Obraríamos como fatalmente encerrados dentro de un círculo vicioso si despues de habernos emancipado, á costa de torrentes de sangre, de las instituciones opresoras que nos legó el réjimen colonial, viniésemos á caer en el monopolio de la locomoción nada ménos! El estanco del tabaco i la institucion de las manos muertas son bendiciones sociales al lado de aquel monopolio tan semejante á una servidumbre.

Hace poco que leia yo un escrito sobre el sistema parlamentario británico; i en ese escrito encontré el siguiente dato sobre la composición de la precedente cámara de comunes:

Nobles de todas especie	325
Militares, i marinos.....	100
Comerciantes.....	116
Letrados	50
Directores de ferro-carril	121

He ahí un guarismo que dice mas que una disertacion de muchos pliegos. En un pais como Inglaterra, los directores de ferro-carriles se han, pues, apoderado de mas de la sexta, parte del parlamento, que es allí, como se sabe, el poder de los poderes. Un hecho semejante — i singularmente agravado en toda probabilidad, — ocurriria sin duda entre nosotros.

I en fin de fines, habria que cortar más ó ménos violentamente, el nudo gordiano.

VII

Las compañías de ferro-carril han dado ademas oríjen á males de otro carácter.

Quiero hablar de los abusos que cometen i de los desórdenes que enjendran en el .dominio puramente económico.

En los dos paises en que más latitud se ha dejado á las compañías — que son Inglaterra i los Estados Unidos, — esos abusos i desórdenes han á veces asumido proporciones enormes.

Ocupándose el *Economist* de Lóndres de los accidentes ocurridos en los ferro-carriles ingleses en 1872, se expresaba, hace unos cuantos meses, en los términos que siguen: «Sin pensarlo casi, las compañías están haciendo todo lo que pueden para postergar las reparaciones durante estos tiempos de crecidos salarios i precios. No sabemos si

en este sistema van ó no demasiado léjos, pero lo innegable es que él coincide con numerosas catástrofes. I añadimos: *que siempre que observamos que se hacen esfuerzos para elevar los dividendos, el temor nos asalta de recibir la noticia de adicionales desgracias.»*

Las compañías especulan, pues, por así decirlo, con la vida de los viajeros. Un publicista ingles mui respetable i mui competente en todas estas materias, ha escrito lo que va á leerse:

«La inveterada preocupacion británica en favor de las empresas privadas como incuestionable i radicalmente superiores á la accion gubernamental, no solo en cuanto á prontitud sino en cuanto eficiencia, economía i pureza sobre todo, jamas habia recibido contradiccion tan grande como la que le ha dado toda la historia de las empresas de ferrocarril. Desde un principio, i con curiosa unanimidad, incurrimos en el fatal error de no percibir que siendo, como intrínsecamente son, monopolios los ferro-carriles, el Estado no podia, sin olvido de sus funciones especiales, entregarlos á individuos ó asociaciones particulares. I esas empresas fueron por completo abandonadas al influjo de la competencia, á la esperanza de lucro i al espíritu de especulacion i aventura.... Los melancólicos, infelices i deshonorosos resultados han sido de todos vistos, i ahora — cuando ya es tarde, — comprendemos i deploramos tamaño error.»

En los Estados Unidos el cuadro se muestra aún mas cargado de sombras. En Inglaterra los gastos de explotacion alcanzan á la mui elevada rata de 50% á veces — sobre el rendimiento bruto. En los Estados Unidos esa rata llega en muchas ocasiones hasta 70%.

En ese último pais el peculado ha surjido de las empresas de ferro-carril, tan expontanea i abundantemente como surjen los miasmas dele-

téreos de las aguas estancadas; i para bien pintar la corrupcion ha habido que inventar palabras especiales: *stock-watering, financing*, etc. En uno de los números del *Fraser's Magazine* de Nueva-York, he leído tál descripcion de los fraudes cometidos por los directores del ferrocarril del Erie, que ella haria acaso desesperar de envidia á uno de los siniestros industriales de la Sierra Morena.

«Acerca de la administracion de los ferro-carriles en América (Estados Unidos) — dice el mismo escritor ingles arriba citado — no tenemos para qué hablar detalladamente. Ella no es mejor que la nuestra, i apénas puede ser peor. Como la de ésta, sus rasgos principales son despilfarro, fraudes ruinosos conflictos parlamentarios; pero todos en mas jigantesca escala, i con una adicion de que nosotros estamos todavia libres, á saber: *corrupcion legislativa*.»

El caballo de Troya no guardaba en su vientre mas elementos de mal que los que contendrian los pliegos ó ejecutorias del contrato en que se cediese á una compañía particular el derecho exclusivo de explotar en nombre del progreso, á estilo, un poco, de los Adelantados españoles i por un número de años más o ménos largo, todas esas poblaciones llamadas á comunicarse personal é industrialmente por medio del ferrocarril del Norte!

VIII

Viva, vivísima alegría me ha causado por tanto esa bien inspirada comunicacion dirigida al senado por nuestro secretario de hacienda i fomento i que publica el *Diario oficial* de 23 de marzo último. Porque en ese importante i correcto documento se leen — á propósito de la empresa de que se trata, — las apreciaciones que siguen:

«Acaso ha convenido que no se haya podido celebrar el contrato hasta ahora, porque si se hubiera hecho alguno se habria estipulado en él á favor del contratista la concesion del privilejio por 50 años i del usufructo del ferro-carril por 25 ó más, concesion que le ha parecido al poder ejecutivo, despues de mejor meditada la materia, en alto grado inconveniente.»

.....

«Añádase á esto que, construyéndose el ferro-carril por una compañía privilegiada, el precio de los trasportes no puede ser tan bajo como se necesita que sea para que el ferro-carril produzca todos los buenos resultados que de él se esperan. Un gobierno que administra una empresa de esta clase tiene miras mui diferentes de las de una compañía que se halla en el mismo caso, porque el fomento de la industria es el interes cardinal del primero, miéntras que la segunda se fija preferentemente en el lucro inmediato. Los gobiernos no mueren, i las fuentes de sus rentas son muchas i relacionadas estrechamente unas con otras, i todas con el desarrollo de la industria. Por eso los gobiernos, aun considerados como simples empresarios, tienen marcada tendencia á favorecer los intereses de la industria, aunque para ello les sea preciso sacrificar el presente al porvenir. Ellos se resuelven, en efecto, á perder ó ganar mui poco como empresarios, á trueque de que, mediante esa pérdida, que es aparente no más, se acreciente el producto efectivo de sus rentas. Las compañías al contrario, prefieren ganancias inmediatas, aunque sean medianas, á las mas considerables que podrian obtener, pasado algun lapso de tiempo, promoviendo el desarrollo de la industria, mediante una tarifa baja, porque los resultados prontos de la baratura de los fletes redundan mas en provecho de la sociedad en jeneral i del gobierno, que de ellas mismas. Solo

los gobiernos se resuelven á conservar una tarifa baja, que no les deja sino una exigua ganancia; i eso porque, como lo dejo dicho, ellos no pierden en realidad, pues lo que sucede es que perciben en otra forma lo que dejan de ganar por fletes i pasajes.

.....
«El proyecto, mui popular en Inglaterra, de que el gobierno adquiriera por medio de compra todos los ferro-carriles del reino, para administrarlos por su cuenta, pone de manifiesto que en ese pais se están palpando los inconvenientes que resultan de que estén los ferro-carriles en manos de compañías privilegiadas; i si eso sucede en un pais como aquel, en que la competencia es efectiva, ¿qué sucederia en el nuestro, donde ésta será absolutamente imposible, por muchos años á lo ménos?»

Despues que leí esa comunicacion habria deseado tener cerca de mi á su signatario para felicitarlo i apretarle la mano cordialmente.

El gobierno reconoce, pues, en principio que el interes público no se aviene con la explotacion del tránsito en tan dilatada zona por una compañía privilegiada.

¿Pero por qué en las conclusiones del documento aludido se olvida un poco de tan perentorias premisas mi honorable amigo?

¿Por qué el gobierno no rompe por completo con todas las combinaciones que representan monopolio, si es que en realidad quiere — como es sin duda el caso — hacer una obra grande, durable, lójica i á la vez simpática á las poblaciones directamente interesadas?

No es un ferro-carril cualquiera lo que se necesita, sino un ferro-carril en perfecta armonia con nuestra índole política i social. Los que se conformen con el primero, ó no saben bien lo que se hacen, ó no sienten latir vigorosa en sus pechos la libra del amor patrio.

Las circunstancias no pueden ser mas propicias.

El asunto está suficientemente discutido i preparado, merced en gran parte á los ardorosos esfuerzos de la administracion que concluyó el 31 de marzo.

En lugar del déficit tradicional hemos llegado á la Tierra de promision del superávit en materia de presupuesto. Sobre esta base, que será naturalmente tanto mas ancha cuanto ménos dejemos acercarse á ella el buitre de la especulacion; — sobre esta base, repito, más de una eficaz combinacion de crédito podrá seguramente hacerse.

Tenemos paz, i amor de paz, i sed i hambre de paz, á Dios gracias. I esta situacion que nos han legado, cada una en su respectiva esfera, las cuatro precedentes administraciones, no podrá ménos que afianzarse bajo los auspicios del mui digno Señor Pérez i de sus cuatro excelentes colaboradores inmediatos.

Es una circunstancia mui feliz que entre estos cuatro ciudadanos encontremos al mismo autor concienzudo de la comunicacion arriba citada.

Resolvamos, pues, sin mas demora acometer la útil empresa; organicemos nuestro Estado mayor de ingenieros i pronuncemos con fe, esperanza i valor la palabra definitiva de órden:

Laboremus!

RAFAEL NUÑEZ.

20 de mayo de 1874