

EL ESTADO Y LAS COMPAÑÍAS

DE

FERRO-CARRILES.

I.

Dos tendencias se han manifestado en todas épocas en el seno de la sociedad humana, de distinta índole é inseparables la una de la otra.

La primera nace de la observacion y del estudio, imprime el irresistible deseo del descubrimiento y crea la necesidad de arrancar á la naturaleza sus secretos y arrebatarle la incógnita de su misteriosa fórmula.

En este campo vemos á los hombres superiores de todas las épocas, y por ser lo mas selecto de cada generacion, son tambien los menos en número.

La segunda tendencia es la utilitaria, la que aprovechando la ciencia de los primeros, se la apropia, la utiliza y hace partícipes á los pueblos de los adelantos debidos á los hombres superiores. En este campo militan innumerables falanges de prosélitos, y podemos decir sin que se nos tache de paradojales que todos los hombres siguen el impulso de aquellos y se encargan en distintos grados, de la aplicacion y del aprovechamiento de sus descubrimientos.

Gobiernos y pueblos han utilizado y se han transmitido, de un siglo á otro, los adelantos y los inventos de su época. La ciencia y la aplicacion han caminado siempre en pos la una de la otra; la primera indagando, la segunda utilizando; aquella crea, esta ejecuta y conserva. Al lado del laboratorio del sabio se ha levantado el gabinete del hombre de negocios y el taller del operario; al lado del explorador ha aparecido el explotador.

Si el hombre pudiera equilibrar sus deseos con sus fuerzas encontraría la fórmula exacta de su poder, y atemperando á este sus aspiraciones se vería libre de las amarguras y de los desengaños que nacen de esta falta de equilibrio.

Concebimos fácilmente planes atrevidos, problemas elevados, especulaciones inverosímiles; impulsados por ese hábito que, desde la creacion, empuja



al hombre hácia la perfectibilidad, nos lanzamos con mas ó menos reflexion y sin medir nuestras fuerzas hácia las regiones de lo desconocido, fiados ciegameamente en nuestra razon y engañados por el mirage seductor del fin que no proponemos. En el terreno científico y en la especulacion filosófica comprendemos y aplaudimos esa incesante lucha entre la inteligencia y la naturaleza, lucha que enaltece y perfecciona; cada descubrimiento es un paso mas hácia lo absoluto, y lo absoluto en el orden moral y científico es el fin que el hombre debe proponerse aun cuando sabe que no puede alcanzarlo.

No sucede así en el terreno de la aplicacion, en donde el desarrollo de la prosperidad general va casi siempre acompañado del espíritu de lucro y de interés individual. Esta condicion, desconocida en la esfera científica, debe aceptarse como precisa y útil á la sociedad, por cuanto alienta el espíritu de empresa y remunera los trabajos de los que contribuyen á la pública prosperidad, aun cuando á menudo produce graves perturbaciones y males irremediables.

Desgraciadamente el profundo conocimiento de los negocios y la moderacion no se encuentran siempre en los hombres emprendedores; á veces no existe ni una ni otra circunstancia, y entonces, impulsados por la esperanza de alcanzar elevadas posiciones, ó movidos por el vertiginoso afán de conquistar fáciles y cuantiosas fortunas, se apoderan de los descubrimientos de su época y aplicándolos con un criterio antisocial y de puro individualismo, fomentan, sinó el menosprecio hácia adelantos de incontestable utilidad, la desconfianza y el retraimiento de los pueblos.

II.

La Gaceta de caminos de hierro acaba de publicar las proposiciones que la Comision Central de los directores de los ferro-carriles del reino van á presentar á las Córtes. Posteriormente á esta publicacion apareció en el Diario de Barcelona un memorandum sobre el estado de las compañías de caminos de hierro, firmado por los representantes de las líneas catalanas y por los de algunas sociedades de crédito de Barcelona.

Estos documentos han debido llamar la atencion de los hombres pensadores, no tanto por el fin manifesto que los ha promovido, cuanto por las tendencias que en su argumentacion se descubren.

Deseosa la Comision Central de asegurar los intereses de las compañías, hermanándolas con la prosperidad general, confiamos que verá con interés las consecuencias que á nuestro parecer se desprenden del contenido de sus proposiciones; seguros de que aspira á una solucion perfecta del enigma de los ferro-carriles, no vacilamos en levantar el velo que encubre el cáncer que los corroe y cuya vista muchas gentes se afanan en eludir, esperando que se curará sin extirparlo y con solo la aplicacion de algunos paliativos.

Somos enemigos de todo principio absorbente, y no podemos admitir ni que el Estado sacrifique legítimos intereses de unos pocos en beneficio del país, ni mucho menos que aquellos, bajo cualquiera denominacion y forma que adopten, puedan arrastrar á la nacion á ser instrumento legalizado de sus cálculos.

Movidos por un sentimiento de justicia hácia el país y de conveniencia hácia las compañías, entramos en el exámen de esta gran cuestion nacional sin mas objeto que el de contribuir á su mejor determinacion, llamando la atencion de los hombres competentes sobre gravísimas combinaciones que, si bien pueden convenir á las compañías de ferro-carriles, pueden tambien ser injustas y contrarias á los públicos intereses.

Quisiéramos poder estar de acuerdo con el contenido del memorandum, identificando nuestra opinion con la de los señores que lo firman; enemigos de toda contienda, creemos que las grandes cuestiones deben resolverse con la claridad y libertad de espíritu que solo ofrecen las discusiones íntimas y circunscritas. A pesar nuestro, pues, nos vemos precisados á publicar este opúsculo con el solo objeto de aclarar algunos extremos contenidos en el escrito de la Comision.

Desde luego se advierte en este documento un gran deseo de investigacion y una laudable sinceridad; trata la cuestion con resolucion y franqueza, y no disimula los vicios de que adolecen las compañías de ferro-carriles. Estas frases, — *« incurrimos en los mismos errores en que cayeron otros »* — *« se padecieron varios y trascendentales errores »* — *« mas noble afán que sabio y detenido cálculo »* — manifiestan claramente que el estado afflictivo de las compañías proviene en gran parte de la organizacion que se les dió en su origen y de haber introducido en ellas elementos de ruina que pasaron desapercibidos ante el vivo deseo de dotar al país de poderosos medios de tráfico. Esta declaracion, contenida en el memorandum, es gravísima, y luego veremos qué valor debe tener respecto de las pretensiones de las compañías.

Por otra parte la Comision, enumerando los errores que padecieron aquellas, las libra de toda responsabilidad, y sin ambages ni circunloquios, la rechaza entera sobre las corporaciones oficiales y los centros facultativos; es decir, sobre el Estado. Asimismo y cual si recelase del fallo de la opinion pública se esfuerza en demostrar que deben echarse al olvido los estravíos padecidos, para no acordarse mas que de los beneficios que el país debe á las compañías.

En resumen, la Comision Central reconoce los desaciertos de las sociedades de ferro-carriles, hace directamente responsable al Estado, y el país ha de cargar con las consecuencias. Esta es la teoría que se desprende de las premisas sentadas en el memorandum.

III.

Todo el mundo reconoce que el establecimiento de vias férreas en España

no puede llevarse á cabo sin el apoyo eficaz del Gobierno y la cooperacion del Estado; convenimos en que la ley de ferro-carriles de 1855 se aplique con el espíritu que la dictó; mas aun, opinamos que puede ser conveniente modificarla, y deseamos que las compañías, secundadas por el Estado, hallen una compensacion para sus trabajos y una recompensa para sus capitales. Conste pues que la misma Comision Central no puede estar animada de mejores deseos que los nuestros para con las asociaciones explotadoras de las vias férreas.

¿Pero cabe deducir de ahí que opinamos lo mismo en cuanto á los medios propuestos por la Comision, y que como ella los consideramos justos y beneficiosos para el pais? De ninguna manera; esto equivaldria á hacer responsable á la nacion de los errores de las compañías y de los contratiempos de la especulacion.

Es indudable que el Estado ha dado su aprobacion á los proyectos, estatutos y combinaciones financieras de las compañías; pero adviértase que únicamente puede ser en el círculo limitado de la legislacion, sin exponer los caudales públicos y sin que en ningun caso pueda ser responsable de los actos de los especuladores, que aun cuando funcionan dentro de la legalidad, están sujetos á las contingencias que resultan de todo negocio. No hay razon alguna para que el pais salga garante de los riesgos de una sociedad anónima, siquiera sea de utilidad pública.

El Estado patrocina, subvenciona y apoya á las empresas, mas no puede correr los albures de proyectos aventurados y de administraciones independientes, y no puede esponer los intereses de la nacion á los vaivenes del negocio.

Los gobiernos con mano generosa han subvencionado á las sociedades que lo han solicitado, hasta el punto de concederles un tercio del capital presupuestado, subvencion mucho mayor que la que el gobierno francés ha concedido á sus compañías.

No se culpe pues al Estado si estas han equivocado sus cálculos y se han visto precisadas á doblar su capital. Si una empresa, como por ejemplo la de Zaragoza á Barcelona, no ha conseguido posteriormente á su formacion un aumento de subvencion, proporcionado al aumento de capital, ha sido por una consecuencia lógica de los datos consignados en la memoria que publicó en Junio de 1858. ¿Cómo podian las Cortes gravar los presupuestos para favorecer á una compañía que ofrecia á sus accionistas un interés minimum de 13 p. %?

Otras sociedades, dice el memorandum, en un paroxismo de entusiasmo han renunciado generosamente la subvencion. Es preciso que en la discusion de las cuestiones vitales se dé á cada cosa y á cada hecho su nombre verdadero; las frases sonoras y de relumbron nos esponen á interpretaciones torcidas y desvian la opinion pública de la exacta apreciacion de los hechos.

En nuestro concepto, y no somos los únicos, no ha habido tal generosidad ni tal entusiasmo en la renuncia de algunas subvenciones; el entusiasmo ha existido para realizar un negocio; y lo que indudablemente ha habido, ha sido una resolución absoluta de quedarse á cualquier costa con las concesiones, hasta el punto de renunciar en las subastas á condiciones indispensables para la ejecución de los proyectos. El punto objetivo de las sociedades no ha sido tanto el interés de los accionistas como el deseo de realizar cuantiosos beneficios en la construcción de las vías. De ahí ese vértigo entre los licitadores, esa encarnizada lucha para hacerse dueños de la concesión, el abandono de una parte del presupuesto juzgado necesario, y en algunos casos la reducción del término de la concesión.

El querer alcanzar una concesión á toda costa ha de ser siempre fatal á los accionistas, por cuanto no puede conseguirse sino imponiéndose sacrificios que rebajan los presupuestos, trastornan los proyectos y aumentan el capital.

De dos cosas una; ó las compañías, al hacer extraordinarias rebajas en las licitaciones, creyeron de buena fe que podían llevar á buen fin sus empresas sin la cooperación del Estado, y en este caso han dado una prueba de desacierto, ó al renunciar los beneficios de la subvención quisieron vencer á sus rivales para apoderarse de la especulación, y á ciencia cierta contrajeron compromisos que sabían no podrían cumplir. En el primer caso, falta de prevision; en el segundo falta de moralidad. Ahora bien, ¿es justo que la nación que tan desprendida se ha manifestado, tenga que responder de los desaciertos de las compañías? ¿Han de recargarse los presupuestos y los españoles han de cotizarse indefinidamente para satisfacer aspiraciones de Empresas inhábiles? Compárese la subvención que Francia concede á sus compañías, y se verá que comprendido el interés que garantiza el gobierno durante 50 años no llega ni con mucho al tercio del capital (1.)

La Comisión Central hace resaltar las dificultades inherentes á la constitución geológica del país como una de las causas que han motivado el aumento de los capitales; pero nótese que los proyectos se han formado en vista del terreno, que este no se ha trastornado después de su aprobación, que cuando las gerencias ofrecían á los accionistas cuantiosos dividendos ya existían las dificultades geológicas, y que por fin las tarifas se deben haber calculado con arreglo á la circulación probable y al presupuesto general de las empresas.

Admitimos que no pueda conocerse *á priori* el fondo de una trinchera ó el interior de un subterráneo, y concedemos que la humana sabiduría no alcanza á prever todas las variaciones á que se hallan sujetas las empresas vastas;

(1) Las construcciones ejecutadas por cuenta del Estado, las subvenciones y el interés *minimum* garantido á las nuevas líneas concedidas después de la fusión de las compañías francesas, alcanza á una suma cuyo importe representa apenas el 21 p. °/o del capital total invertido.

pero las diferencias que resultan de estos accidentes, aun cuando es notorio que deben mermar los dividendos activos, no pueden convertir un negocio muy bueno, como lo han pregonado á voz en grito las gerencias fundadoras, en un negocio muy malo, como lo proclaman ahora.

Si, como dice el memorandum, las dificultades del terreno y los entorpecimientos son mayores en España que en otras partes; si los presupuestos estudiados y formados por las compañías no son ni con mucho suficientes, ¿cómo se atreven á renunciar al cuarto y al tercio del capital calculado indispensable y en ciertos casos á un 10 p.º del tiempo de explotacion? ¿pretenden acaso hacer un aumento de trabajo con una disminucion de presupuesto? ¿no es esto absurdo y repugnante? Hablemos claro: los licitadores en la mayor parte de los casos, han visto el lucro inmediato de la construccion, y se han preocupado poco del valor que en el porvenir pudieran tener las acciones. Esta apreciacion que está en el ánimo de todo el mundo y que probablemente somos los primeros en manifestar en alta voz, se halla implicitamente contenida en el escrito de la Comision. Parece que las gerencias conocen bien las armas con que no solo la opinion sino tambien los accionistas *no gerentes* pudieran atacarlas, y procuran precaverse contra una minuciosa interpretacion de sus actos. Sino ¿cómo se explicaria esa ostentacion de fraternales sentimientos hácia las viudas, los retirados y los artesanos, y esa comunidad de toda clase de intereses en el momento de la desgracia, siendo así que en el período esplendoroso de la construccion no se acordaron de ellos? ¿cómo es que las gerencias al conceder á los contratistas los medios de realizar grandes beneficios, no tuvieron en cuenta los intereses de aquellos y no hubo tiempo para acordarse del pequeño rentista, del menestral y del retirado?

Ahora que á las compañías les llega el agua á la boca se acuerdan las gerencias de los que depositaron su confianza en ellas; comprenden que ahí está su tabla de salvacion, porque estos accionistas son verdaderamente dignos de proteccion; son los que en realidad han hecho sacrificios inmensos, y solo á ellos debe el país gratitud y apoyo.

En cuanto á las gerencias nos conformamos con el parecer de la Comision Central, que las declara formadas de personas *incapaces de dirigir la cosa y la opinion*.

¿A dónde iriamos á parar si los gobiernos aceptasen la teoría que establece la Comision Central? Desde luego ¿á qué hacer proyectos y formar presupuestos? Es mas sencillo votar una cantidad y aumentarla á medida que van creciendo las dificultades geológicas; las compañías vivirán tranquilas, aprontarán el capital que puedan, el contribuyente se encarga de lo que falte, y el Estado satisface los réditos hasta el 7 p.º. Es indudablemente la mejor de las especulaciones: ningun riesgo, intereses asegurados desde el primer desembolso, y ninguna responsabilidad. Con estas condiciones no se encontrará un español que no quiera ser accionista.

IV.

Las sociedades de ferro-carriles funcionan indudablemente dentro del círculo de la legislación vigente, y para ensanchar el campo de sus movimientos impetran el apoyo de la nación y alegan consideraciones de alto interés general, siendo quizás la mas importante la del restablecimiento de nuestro crédito en el extranjero.

Para nosotros no es cuestionable si debe ó nó tenerse en cuenta esta y otras razones de conveniencia pública; la dificultad está en precisar el límite hasta donde deben ser atendidas las reclamaciones de las compañías y en qué situación deben terminar los sacrificios impuestos al Estado.

La ley se ha hecho bajo un espíritu de equidad y de posibilidad práctica; no pudo ni debió prever los abusos de los licitadores, y no estando sujeta á variaciones sanciona forzosamente subastas absurdas. Los legisladores debieron contar con la cordura de las Empresas, y no podían suponer que un presupuesto formado por estas, examinado por corporaciones competentes y juzgado necesario para la ejecucion de una obra, pudiese sufrir una reduccion considerable del capital, del tiempo y de tarifas. (1)

Es preciso convenir en que las Empresas han calculado mal sus presupuestos; que han soñado beneficios hiperbólicos con desembolsos relativamente pequeños y hoy tocan el resultado de sus errores, consiguiendo beneficios casi nulos con desembolsos enormes. Ahora pretenden que el país responda de sus actos, los unos para subsanar el resultado de cálculos temerarios, los otros para recuperar las ventajas que advertidamente renunciaron al otorgárseles las concesiones.

Es decir que se estipulan á sabiendas contratos impracticables, se renuncian subvenciones y otras ventajas, y cuando se tocan las funestas consecuencias de este sistema, se reclama con usura aquello que se renunció. Así se burla la ley y se deja la puerta abierta al desenfreno de los especuladores. Los gobiernos deben prestar su poderosa mano á las Empresas de utilidad general; pero es preciso que pongan una valla á la ambicion especulativa; y si por una parte se arrancan al país sacrificios necesarios á su prosperidad, no se eche al olvido que en definitiva el cuerpo de la nación es el que paga los errores de las compañías.

La imperiosa necesidad de restablecer el abatido crédito de la nación y de terminar la red de las líneas españolas exigen que el gobierno preste su

(1) Hace poco tiempo presenciarnos en la Direccion de obras públicas una subasta en la que un licitador, con asombro de la Direccion, hizo una rebaja de 27 1/4 p.º/º en las tarifas. La concesion le fué adjudicada y hoy las obras están paralizadas y su derecho ha caducado.

cooperacion á las compañías, pero de ninguna manera con las condiciones y hasta los límites que solicitan.

Veamos cuáles son las pretensiones de la Comision Central y qué consecuencias resultan de algunas de las conclusiones que acompañan el memorandum.

En la primera conclusion la Comision pide un interés de 7 p.‰ garantido por el Estado para los capitales que hayan realizado las compañías. No andan escasas en pedir; solicitan un interés que la nacion deberá pagar casi en su totalidad, por cuanto los productos de las líneas bastan apenas para cubrir sus obligaciones. Este gravámen tendria que soportarlo el pais durante 88 años, y aumentará á medida que las líneas se esparzan por el territorio.

Nos parece que las Compañías debieran empezar diciendo el Confiteor y proponer medios radicales para modificar el sistema que ha venido rigiendo y que aplicado por ellas tan malos resultados ha producido. Es muy cómodo hacerse garantizar los intereses sin otra pena que la de solicitarlo. No es tan brillante la hoja de servicios de las compañías para que el pais las recompense con tanta benevolencia. Convenimos en que los intereses generales y nuestro crédito minado exigen un pronto y eficaz remedio, pero ha de ser despues de un detenido exámen; es preciso saber si los proyectos se han ejecutado con todo rigor, si las tarifas están adecuadas á las necesidades del pais, y si las administraciones funcionan con la perfeccion posible. En algunas líneas se han mutilado las condiciones de viabilidad con el fin de conseguir mayores beneficios; la explotacion y la conservacion se han hecho costosissimas y las compañías pagan los desaciertos de sus prohombres.

V.

Segun las aspiraciones de la Comision se podría creer que las sociedades han obrado siempre con el mejor criterio, y aun cuando nos abstenemos de engolfarnos en el laberinto de combinaciones que ha presidido á su formacion, en la conciencia de todos está cuál ha sido el móvil de los fundadores, y de qué modo el sistema que se ha seguido gravita sobre los accionistas no llamados al festín de la construccion.

Es pues indispensable que si el Estado resuelve afianzar los intereses de los capitales invertidos por las compañías, sea mediante grandes restricciones, y que estas y las nuevas que se formen se comprometan á introducir reformas radicales en sus administraciones; mas en las de construccion que en las de explotacion.

Si el Estado admitiese lisa y llanamente la primera y tercera conclusiones de la Comision Central, resultaria fácilmente que las gerencias, asegurados los intereses de sus capitales, no se ocupasen mas que del 50 p.‰ de los gastos; de ahí una relajacion general en el servicio y una seguridad completa para el Estado de tener que pagar eternamente el 7 p.‰. Verdad es que los

rendimientos deben ir en aumento y ofrecer una compensacion al Estado; pero este porvenir está aun lejano, y seria una locura crear un compromiso obligatorio y ejecutivo, no teniendo otra garantía que las esperanzas de un porvenir lisonjero. Las compañías ofrecen lo que esperan, pero que aun no poseen, y la nacion no debe conceder una confianza ilimitada á quienes con tanta facilidad saben leer en lo porvenir y tan cortos de vista se han mostrado en lo presente.

¿Qué se ha propuesto la Comision Central con la conclusion 6.ª, pidiendo que se rebaje á 88 años el período actual de las concesiones? Estamos seguros de que esta proposicion habrá sido aprobada por unanimidad por los individuos de la Comision.

Su contenido puede interpretarse en estos términos:—« Cedamos los diez últimos años de explotacion á nuestros biznietos y cobremos en efectivo lo que generosamente les traspasamos. Nosotras las compañías hacemos un gran sacrificio al desprendernos de los productos enormes que han de venir de aquí á un siglo, y aun cuando actualmente las líneas no nos producen un céntimo, el Estado, sin embargo, no debe vacilar en aprovechar esta ocasion de asegurar el bien estar de nuestros sucesores.»—¡ Qué irrisión! míopes confesos que no habeis sabido prever el éxito de vuestros propios cálculos, pretendéis estar seguros de horizontes desconocidos y pensais enriquecer á las futuras generaciones, siendo así que proclamais vuestra pobreza calculada! A falta de recursos vendeis el tiempo en cambio de problemáticas ganancias; no las negamos, pero perdonadnos si no las admitimos como incontestables; el porvenir á largo plazo no es de nadie, y sienta mal ofrecerlo como mercancía estando tan sujeto á averías.

La 8.ª conclusion de la Comision es la que mas nos ha sorprendido y la que á nuestro juicio da al traste con las esperanzas que alimentábamos de útil conciliacion entre el Estado y las compañías. Al pié de esa conclusion debiera ponerse aquel proverbial *va sin enmienda* de los antiguos pasaportes. La Comision con un desenfado admirable propone que, mediante siempre la garantía del Estado, se encargue á las compañías la construccion de carreteras, de canales y de puertos. Esto en tanto que á ellas les convenga.

Debe pues prescindirse de las leyes vigentes y ceder á unos cuantos privilegiados el dominio de las obras públicas; ya no se concretan las compañías á la explotacion de sus líneas, sino que aspiran al monopolio de las construcciones públicas, sin riesgo, sin contingencias, estando seguras de que la nacion les abonará sus intereses.

Asegurado el 7 p.º/ no podrá luchar con ellas, y no habrá pueblo en la Península que no se vea obligado á pasar por bajo las horcas caudinas de los felices especuladores.

Dejando aparte el mal estar que sentiria la nacion al hallarse bajo esta dependencia disimulada; no considerando si á su tiempo pudiera la influencia

anónima transformarse en arma de partido, y tratando la cuestión en su completa desnudez, creemos que el Estado debe rechazar, en las proposiciones de la Comision Central, todo lo que no sea inherente al problema de ferro-carriles, que debe salvar, en cuanto sea posible, á las compañías, pero de ninguna manera recompensarlas porque han sabido arruinarse, y menos entregarlas otras empresas ajenas á su naturaleza.

¿Qué cálculo habrá inspirado á las gerencias? ¿Cómo no han visto que, si el Estado asegurase los intereses de los capitales, brotarían instantáneamente centenares de asociaciones con mejores condiciones que las desacreditadas de ferro-carriles? ¿Ó quieren acaso las compañías que el milagro se opere para ellas solas? ¿No es en verdad sorprendente ver á sociedades que piden favor y amparo, confesando su impotencia, decirle al gobierno: «dame la mano; sácame del abismo y en compensacion me encargaré de algunos negocios lucrativos, corriendo el pais todos los riesgos?» ¡Qué arrepentimiento, qué filantrópicos deseos los de las compañías! ¡Qué tendencia á enmendar los estravíos que las han colocado en esta situacion! Al oirlas cualquiera pensaria que en sus obras y sus administraciones han llegado al último grado de perfeccion, y que en recompensa el pais debe concederlas cuanto apetezcan y soliciten! Alto ahí, señores, los intereses generales están antes que los vuestros, y el Estado no los puede proteger sino hasta el limite en que dejan de hermanarse con los del pais. Entre lo que se os puede conceder y lo que pedís en la 8.^a conclusion existe una barrera insuperable; hay la diferencia de la afirmacion á la negacion, la distancia de lo lógico á lo absurdo, hay lo imposible.

VI.

Varias veces en el trascurso de este escrito hemos espuesto nuestro deseo de que se atienda á la desastrosa situacion de las compañías de ferro-carriles, y se procure reparar el descrédito en que se han sumergido; creemos, como los firmantes del memorandum, que el pais debe cooperar á las mejoras que acrecientan su prosperidad y alentar con su participacion á las nuevas empresas que se formen. Téngase pues en cuenta que no somos hostiles á los principios capitales que encierra aquel documento; si combatimos algunas de las conclusiones propuestas por la Comision Central es porque esta, confesando sin rebozo los errores y estravíos de las compañías, las constituye víctimas de su patriotismo y condena á las corporaciones y autoridades que sancionaron sus proyectos, las hace responsables de los resultados y pide resueltamente que el pais cargue inmediata y directamente con todas las consecuencias. Estas premisas, á la vez que poco satisfactorias para nuestras corporaciones facultativas, las consideramos como completamente erróneas.

Todos los que están algun tanto iniciados en la marcha de esta clase de

empresas saben que tanto la Junta Consultiva como el ingeniero jefe del distrito forman su juicio sobre los datos que las compañías suministran. Es cierto que el ingeniero jefe visita el terreno y examina las dificultades topográficas antes de dar su informe á la Direccion de obras públicas; pero á nadie se le puede ocurrir que estudie todos los pormenores que entran en la formacion de un proyecto, y mucho menos lo que atañe á la parte especulativa de la operacion.

Solo las gerencias son las que pueden hacer el cálculo de probabilidades; por la necesidad inevitable de fijar el fin que se proponen, estudian anticipadamente la circulacion probable de una zona de pais, examinan los productos de las regiones que han de alimentar una linea, la direccion que tomarán las mercancías y el tráfico probable entre las poblaciones. Es pues innegable que al formar las tarifas y al consignar los productos del movimiento probable, las compañías solas están en pleno conocimiento de su negocio, y se imponen la inmediata responsabilidad del resultado de sus operaciones. No puede suponerse que presenten proyectos y tarifas en contradiccion con sus intereses, y las corporaciones del Estado obran con gran cordura al otorgar contratos que se hallan revestidos de todas las condiciones de éxito. Lo que no hace ni puede hacer el Estado es entrar en la parte especulativa de una concesion; esta queda exclusivamente á cargo de las compañías, y este es el riesgo que se corre en todos los negocios; el aumento de los jornales, el encarecimiento de tal ó cual material, los agotamientos de una mina son accidentes que modifican evidentemente los presupuestos y de los cuales á nadie puede exigirse la responsabilidad. Las compañías están á las resultas de sus especulaciones, si los accidentes varían á su favor no hay cuidado que se desprendan de ninguna de sus prerogativas; es pues consiguiente que si aquellos les son adversos, los soporten como una de las contingencias del negocio.

Hemos tratado de demostrar la sinrazon de la Comision al descartar las compañías de su responsabilidad para achacarla al Estado y á sus agentes; nos hemos mostrado imparciales en la esposicion de los hechos y procurado mantenernos en el terreno de la legalidad; pero nos hemos de permitir una reflexion.

¿Quién puede calcular el poder de las influencias en las regiones administrativas? ¿Quién ignora la presion que por mil conductos se ha ejercido para el pronto y no siempre bien estudiado despacho de los negocios? ¿No vemos á veces á probos funcionarios ser trasladados por no querer transigir con pretensiones inadmisibles, y puede nadie desconocer la accion incesante é irresistible de las compañías sobre los delegados del gobierno? No se muestre tan severa la Comision, y sobre todo no desconozca que las sociedades de ferro-carriles deben atribuir á sus gerencias constructoras la casi totalidad de los errores que se han cometido. Este es el hecho, esta es la verdad, y hagan lo que quieran, no podrán sino dificilmente restablecer su prestigio y salir del círculo en que la opinion pública las ha colocado.

Es pues imprescindible que, si desean llegar á buen puerto en sus empresas y salvar los capitales que tienen comprometidos, varíen radicalmente el sistema que vienen siguiendo; pidan la modificación de la ley de ferro-carri-les; traten de suprimir ó regularizar (que todo puede hacerse) las subastas: anulen por incompleto el régimen de tarifas y sustitúyanlo por otro mas en armonía con las condiciones irregulares de este país; renuncien á empresas de distinta naturaleza que la suya, y que sobre todo y ante todo las gerencias fundadoras moderen los beneficios de las empresas constructoras á límites razonables.

Pero, dirán, ¿puede hacerse todo esto? ¿será posible llegar á la solución de tantas dificultades? A esto contestaremos que en este escrito solo nos hemos propuesto dilucidar algunas apreciaciones del memorandum y examinar el espíritu de las proposiciones hechas por la Comision Central; está pues fuera del círculo que nos hemos trazado el desarrollar un plan general de explotación; sin embargo consignaremos, que las compañías, antes de acudir al Estado, pueden hallar en su organizacion medios de realzar su quebrantado crédito, y no renunciamos á manifestar en su día las mejoras que en nuestro concepto pueden introducirse en la construccion y explotación de los ferro-carri-les.

Hemos dado la clave del enigma, hemos descubierto la gangrena que corroe á las sociedades desde su origen; no hay término medio; deben resignarse á introducir reformas radicales ó á encenagarse mas y mas en el descrédito; para curar el mal no bastan emolientes, es preciso estirparlo ó perecer.

G. G. Y.