

GACETA MINERA Y COMERCIAL

SUMARIO

Sección doctrinal: La reversión al Estado de las líneas generales.—**Sección oficial:** Gaceta de Madrid: Pesas y medidas.—Ferrocarril minero.—Boletín oficial de la provincia: Operaciones facultativas—Guías para minerales.—Registros mineros.—**Miscelánea:** Junta de Fundidores.—Nuevo contratista del Desagüe de Herrerías.—Circulación fiduciaria.—Estadística del cobre.—Compañía E-combrera Aleyberg Los carbones norteamericanos.—Almagrera.—Noticias varias.—**Movimiento del Puerto de Cartagena:** Importación y Exportación.—**Sección mercantil:** Marcha de los mercados.—Semanas meteorológica y financiera.—Anuncios.

SECCIÓN DOCTRINAL

LA REVERSIÓN AL ESTADO DE LAS LINEAS DE INTERÉS GENERAL

I

La idea. La historia de los ferrocarriles, no solamente españoles sino de todos los construidos en Europa y América, mejor dicho, en toda la tierra, hasta hoy, está llena de manchas y de nieblas, que por una parte indican la fiebre de un capitalismo sin entrañas devorando las ventajas de toda invención para satisfacer mejor necesidades colectivas, y por otra, la debilidad del estado político acorralado en el mezquino recinto de unos ideales muertos y prostituido en su soberanía por la fuerza más soberana del dinero.

Nada demuestra mejor esta lenta evolución en las formas sociales del estado político al económico, de la patria á la familia y á la gran federación, que la farsa convencional de un régimen basado en autoridad y en privilegio, y convertido poco á poco en sucursal viviente de otro estado mayor, basado en el egoísmo. El capitalismo contemporáneo que intensiva y extensivamente y en tiempo cada vez menor sigue multiplicándose, hace que el egoísmo del privilegiado crezca en razón inversa de la satisfacción de elementales necesidades en el obrero. En nuestro régimen industrial hay un remanente de riqueza (de trabajo no pagado, según Marx), que crece en progresión geométrica, mientras la iniciativa, el espíritu de empresa y de invención, sólo sigue una progresión aritmética, pudiendo decirse que el coeficiente de progreso en la vida industrial, es el logaritmo del coeficiente progresivo del capital.

Esta desigualdad se traduce en la especulación. Los grandes mercados del dinero, encuentran la mejor demanda en aquellos Estados, que asumiendo funciones que no les corresponden, tienen la misión de colocar un capital inactivo en sus empréstitos, estrujando

el interés, del pobre nacional que trabaja. El Estado, resulta así, uno de tantos intermediarios... pero con corredores sin entrañas. Al Estado autoritario sin autoridad, y al individuo que dentro de él vive sin iniciativas, el capital parasitario y egoísta: es la mejor cantárida.

Parécenos que el problema de la reversión al Estado de las líneas que él llama de interés general, es un caso entre muchos que prueban nuestro aserto. Para colocar dinero, cualquier cosa sirve de hincapié, de argumento y de pantalla.

A todos los que en este país y en cualquier otro, tenemos que vivir del propio esfuerzo, interesanos con mucho esta idea, que de realizarse, ha de repercutir más ó menos en el mecanismo económico de un país, acrecentado el impuesto, restringiendo el consumo y encareciendo la vida.

Siendo los transportes un medio y no un fin, teniendo el mayor carácter colectivo posible, en teoría, es sostenible que al Estado ha de pertenecer su explotación y construcción. Porque todo lo que entre la producción y el consumo tiende á hacerse valer más de su propia utilidad, necesariamente encarece aquella y entorpece éste. Puesto que todos, absolutamente todos, en una nación determinada participan de las ventajas del camino de hierro, todos deben soportar las cargas que su conservación y sostenimiento representa. Aquél que más lucro consiga, que más necesidades satisfaga, más concurso debe prestar. Y si el Estado regula la cantidad proporcional de tributación de todo ciudadano, para satisfacer necesidades de interés general, ¿por qué no ha de fijar también la cuota con que todos deben contribuir á la constitución de una red ferroviaria? Si el Estado tiene un crédito que depende en realidad del de cada uno de los individuos que lo constituyen, y si tal crédito vale para emitir empréstitos de guerra, de obras públicas, de enseñanza, etc., ¿por qué no ha de valer también para poder construir ferrocarriles? Esto, en el orden de cosas actual; porque cuando las formas políticas tengan menos valor que las formas económicas y á ellas se coordinen, la cooperación será el mejor medio para construir una vía férrea. El capitalismo contemporáneo, que siempre tiene á su servicio la iniciativa y la capacidad, vió en el camino de hierro un medio para lograr un crecido interés á su dinero, una coyuntura para obtener crecidísimas subvenciones del Estado y un argumento para explotar á consumidores, productores y comerciantes, convirtiéndose en árbitro supremo de los precios, y contrapesando las condiciones adversas ó ventajosas de un centro económico con tarifas más ó menos crecidas para el tráfico.

Todos los Estados que han vivido, viven y seguirán viviendo por espacio de mucho tiempo, bajo la influencia de este capital pletórico, sienten, aunque tarde, el error cometido. Pésales de haber metido en sus manos una invención, que como el aire respirable, todo lo vivifica y robustece. ¿Qué nombre merecería el individuo que atiborrado de dinero quisiese apropiarse el aire, que no es nacional, ni internacional, para expendirlo después á domicilio? ¿Habría alguien que se atre-

