

de F , sufre libremente, sin restricción, las deformaciones unitarias respectivas δ , τ , es, pues,

$$\frac{1}{2} F \delta + F \tau$$

según el Sr. Lucia, de acuerdo con todos los autores.

Otros errores de concepto contiene el referido artículo. Basten los dos fundamentales a que en éste nos limitamos.

JUAN MANUEL DE ZAFRA,
Ingeniero de Caminos.

El problema ferroviario

Consideraciones acerca de la transformación necesaria en el régimen que se sigue para su construcción y explotación.

I

Justifico mi intervención en este tema.

De todos los problemas latentes en la gestión de las Obras públicas, es en España primordial el ferroviario. Con ser tan importante y a pesar de estar planteado en la mente de muchos de nosotros los ingenieros de Caminos, apenas ha sido abordado en la REVISTA hasta hace bien poco tiempo, aun cuando en la prensa diaria emitieran opiniones multitud de entidades. Es que los ingenieros tenemos abandonado un campo de actividad mental que, en espera de nuestros esfuerzos, no da cosecha, laborado como está por ignorantes cultivadores.

Nos entregamos al estudio de estos asuntos en su fase técnica; pero entre nosotros apenas hay quien, de un modo científico sistematizado, aborde las cuestiones económicas sociales. Y, a falta de nosotros, se aplican a ello otros, en general abogados o comerciantes, especialmente comerciantes en dinero o sus representaciones, que por su idiosincrasia profesional ni han sacado ni sacarán estos problemas de su estado de oscuridad y estancamiento actual.

«Financiero» y «economista» son dos denominaciones que casi se confunden en el concepto vulgar y que son, sin embargo, casi contradictorias en realidad práctica; porque los financieros tienen por rutina una confusión, casi invencible entre los conceptos de «dinero» y «riqueza» y no hacen la discriminación necesaria entre las clases de propiedad, de donde sacan un confuso concepto que les induce a lamentables errores.

De algún tiempo a esta parte aparecen, sin embargo, en la REVISTA trabajos y estudios firmados por personas de toda autoridad, como el últimamente redactado por el ex ministro de Fomento D. Emilio Ortuño o aquéllos tan bien encauzados y documentados del inspector Bores y Romero.

Entre los escritos del Sr. Bores se insertó una cláusula que me da pie para intervenir en el asunto, porque dice:

«De sobra sabemos que en España todo lo que sea para salir de la rutina es predicar en el desierto; pero, así y todo, creemos que falta a sus deberes todo aquel que teniendo una opinión, por modestísima que sea, no contribuyera al esclarecimiento de cuestiones tan vitales para el país, y a que se forme el estado de opinión necesario para que se produzcan cambios radicales en la gestión de los negocios públicos.»

Y puesto que tengo una opinión, que tiene que ser, por ser mía, modesta, y porque mi opinión difiere radicalmente de las

expuestas, aunque sea para predicar en desierto, por no faltar a mis deberes cívicos, me veo constreñido a presentar al lector esta larga y difusa disertación.

Carácter esencial del estudio que sigue.

Si hubiera de discurrir dentro de las pautas corrientes y generalmente admitidas, como fundamento de los asuntos económicos, sería ociosa mi intervención y después de haber hablado los Sres. Ortuño, Bores y Coderch, me tocaría sólo haber escuchado atentamente, meditar lo oído y aprender en consecuencia.

Pero sucede que en los mismos principios radicales sobre los que se erige la argumentación, difiero enteramente de los que hasta ahora han expuesto sus opiniones, y de principios enteramente desacordes tengo que deducir consecuencias distintas, que el lector apreciará si son de considerar.

Porque aquellos ilustres ingenieros, como otros igualmente apreciables que han terciado en la exposición del problema, admiten principios fundamentales por transferencia del resultado del análisis que hacen los economistas a que antes me refería, que pertenecen a esferas de disciplina mental enteramente distintas de las nuestras y que admitimos, sin crítica previa, por aquella dejación de iniciativa que he señalado. Pero el armazón científico que nos endosan los pseudo economistas a la moda es una balumba de contradicciones y de burdos errores, de que no nos libramos hasta el día feliz en que tomen por su cuenta la edificación de un sistema económico tan sólido y robusto como esos otros admirables edificios lógicos que se llaman aritmética, geometría, mecánica racional los pensadores que se nutren de otras esencias del saber que los financieros. Hasta que mis compañeros no perfeccionen una *Economía política racional* no podremos nosotros los ingenieros responder de afirmaciones que aceptamos sólo porque hemos concedido a otros una mal ganada autoridad.

El problema ferroviario.

Llamamos problema ferroviario a un complejo de conflictos en que nos vemos sumidos en la gestión de los ferrocarriles. La construcción y explotación de los ferrocarriles se había hecho en España, y fuera de ella, por ciertos sistemas acerca de la solidez de cuyos fundamentos no abrigábamos dudas. Pero una larga experiencia nos va revelando que el sistema tiene inconvenientes graves y nos lleva a dificultades de imposible salvación. Con lo cual remiramos el camino andado y comenzamos a criticar aquellos sistemas de ejecución de nuestros planes. La crítica, hasta ahora, no es acerba y todavía la trama de aquellos sistemas sigue en predicamento. Son aisladas opiniones las que aprecian una relación de consecuencia entre las bases fundamentales de aquellos sistemas y estos otros obstáculos que en nuestro camino se interponen. Los cuales han sido muy bien catalogados por el señor Bores, poco más o menos como sigue:

- 1.º Que las Compañías que explotan los ferrocarriles no pueden vivir sino a costa de favores gubernamentales.
- 2.º Que no pueden aplicarse tarifas convenientes.
- 3.º Que la situación financiera de las Compañías no las permite mejorar o ampliar sus instalaciones, en la medida demandada por las necesidades del tráfico.
- 4.º Que las escasísimas líneas en construcción no llevan una marcha desembarazada.
- 5.º Que el Estado no encuentra concesionarios para construir y explotar los restantes ferrocarriles de sus planes; y
- 6.º Que no hay que pensar en reformas técnicas, que, sin embargo, se imponen, como la adopción del ancho europeo o la electrificación.

El problema ferroviario es un problema de Economía política.

Nadie discute que los ferrocarriles sean un instrumento de la vida económica de la Sociedad, de tal importancia y de tan general y pública influencia, que su funcionamiento pertenezca al organismo social.

Aquel conocimiento de esa función orgánica de la Sociedad es evidentemente encomendado al saber de la «Fisiología del organismo social», que es lo que llamamos Economía política, y esta ciencia, para merecer tal nombre, debía, ante un fenómeno tan claro, tan deslindado y concreto como el que engendra el problema ferroviario, darnos la explicación indiscutible de las causas de los fenómenos, con lo que se deduciría muy fácilmente el remedio de nuestros males.

Que debía dárnosla, es verdad; pero que no nos la da, es evidente. Se pronuncian sí, los pensadores, por remedios sintomáticos de la grave enfermedad del organismo económico; pero para explicar sus causas parece realmente que los más autorizados se amilanán ante la dificultad del problema.

Algunos atribuyen los conflictos a la fatalidad, que equivale ello a decir que provienen de las revoluciones, guerras y bajas de los cambios. Otros a la mala administración, que sería mejor decir a los malos administradores habidos desde hace muchos años. Otros a alguna equivocación de detalle de los reglamentos de contratas. De estas causas más próximas, nadie deduce las causas primeras. Otros no dicen nada de las causas, sino que proponen inmediatamente los remedios. Todo ello es minúsculo, evidentemente, para explicar el tremendo conflicto y sortearlo.

Y, sin embargo, puesto que somos hombres, hombres de estudio y raciocinio, no nos queda notoriamente más que un camino, que es: estudiar a fondo las causas que rigen este problema, todo lo remotamente que nos sea dado y deducir los remedios de aquellas causas y no de los síntomas que a nuestros ojos se presentan, de un modo inmediato.

Dificultades para el acierto.

Si de la economía corriente hemos de requerir la solución, podemos renunciar a hallarla. La economía corriente no resuelve el menor problema, ni siquiera los que más perentoriamente nos afligen: la economía corriente no enseña una palabra de fisiología social, que es, sin embargo, su único tema. Estamos entregados a nuestras propias meditaciones directas.

Porque no se sabe un ápice de fisiología del organismo colectivo, está sin resolver la cuestión social, que es un enigma de la Esfinge, para nuestra civilización.

Los obreros pretenden resolver su pleito con una elevación del jornal y sólo a fuerza de desengaños van percibiéndose de que esto es una ilusión, cuando una economía rudimentaria debía haber previsto que, puesto que el salario está fijado por leyes naturales en cada sociedad, con sus instituciones propias, es inútil tratar de violar estas leyes naturales, que se impondrán indefectiblemente. Esto debía ser el abecé del conocimiento: el suponer lo contrario es negar la existencia de la misma economía política, conjunto de leyes que se han de cumplir inexorablemente, lo mismo que se cumplen todas las leyes biológicas de todos los organismos, o las leyes mecánicas de todos los sistemas materiales.

En el pleito ferroviario tirios y troyanos afirmanse con rara unanimidad en que la solución, por lo menos la solución perentoria del problema, consiste en una directa o indirecta elevación de tarifas. Tal vez será mi voz una discordancia estridente cuando afirme que la solución lleva consigo una rebaja decisiva en las tarifas.

¿Qué superficiales reflexiones nos llevan en asuntos económicos a resolver los conflictos tan someramente? Que el precio de las mercancías sube: no hay más que tasar el producto. Que el jornal es bajo: se conviene entre obreros y patronos en subirlo. Que las Empresas de ferrocarril están abocadas a la quiebra: que eleven las tarifas y que recauden más.

Hay un modo generalizado de construir trampas o cepos para cazar algunos animales, que consiste en preparar un recinto cerrado por vidrio o por redes. La entrada a este recinto se provee de un reborde replegado en cierto trecho hacia adentro del recinto. De este modo el animal irreflexivo se dirige siempre del interior del recinto hacia el exterior, adonde se le muestra el espacio libre, tropieza con el cierre preparado y, cuando buscando la salida llega contorneando las paredes hasta el reborde de la entrada, al notar que aquella dirección de la pantalla le guía todavía más hacia el interior, no prosigue el camino liberador, sino que vuelve sobre sus pasos, sin atinar con la salida.

Así se procede al establecer tasas o elevaciones de jornal o de tarifas ferroviarias. Andan en la dirección que les ofrece tentadora salida a su conflicto, hasta que tropiezan con el obstáculo para lograrlo, que son las repercusiones que sus actos tienen sobre la economía general, que anulan el paso dado y destruyen, con creces, la ventaja primitivamente conseguida.

Porque el sistema económico-social tiene enlaces que no se destruyen con aquellos actos poco meditados, y estos enlaces, que no son rígidos, pero que, aunque sea con algún retraso, arrastran a todos los elementos económicos, producen efectos que hay que estudiar muy maduramente antes de intentar la maniobra. Los órganos económicos A y B no se separan siempre, sin más que trasladar el órgano A en la dirección de B-A. Porque intervienen, aunque sea con histéresis, aquellos efectos de conexión y el traslado de A ocasiona otro correlativo de B en la misma dirección, con lo que, a las veces, quedan todavía más próximos que antes A y B.

Así pues, nada lograremos sin un estudio profundo de las leyes naturales que rigen el sistema. Estas leyes nos indicarán el camino, que a primera vista puede parecer tortuoso, pero que es el único capaz de sacarnos de la cárcel de nuestros errores.

Los principios económicos.

Que no es sitio este adecuado para exponer todas las leyes del organismo económico, es sabido; pero que tampoco puedo prescindir de exponer algunos principios, también es obvio; porque es materia esta sobre la cual se debate mucho y no se ha llegado a un acuerdo, y apoyándome yo en principios que declaro lógicos, pero que no son admitidos o conocidos generalmente, me veo precisado a partir de declaraciones que, de no ser expuestas, es seguro que multitud de mis lectores rechazarían mis conclusiones sin haberme dejado llegar a explicar. Ojalá acierte a hacerme inteligible en la exposición del problema, según mi modo de ver. Por lo demás, mi situación es la del estudiante que ha conseguido demostrar, en cuanto alcanza su evidencia, una proposición de geometría.

II

El ferrocarril como parte del mecanismo social.

El ferrocarril es una vía de comunicación pública. Responde a la circulación de la riqueza y de las personas por todo el ámbito del Cuerpo social. Tiene un carácter peculiar, que es: que sobre esta vía no puede establecerse más que uno, dos, cuatro ca-

rriles o pistas para los vehículos que han de circular. No puede ser, por tanto, de aprovechamiento directo público, como camino.

El ferrocarril difiere de la carretera por aquellas circunstancias técnicas favorables para la tracción, que todos conocemos; pero desde el punto de vista de la técnica económica difiere sobre todo en que no puede utilizarse simultáneamente por varios vehículos transeúntes, que circulando paralelamente no se estorben entre sí, en su paso, y en que el funcionamiento debe hacerse con grandes convoyes que aborden estaciones fijas. Es, pues, un monopolio.

La carretera en conjunto encierra dos conceptos. Uno, la vía que es objeto de establecimiento, conservación y determinaciones públicas. Otro, la industria del transporte por encima de ella, que es objeto de iniciativa privada que se realiza en *concurrentia libre*.

No así el ferrocarril. Hay en la Empresa ferroviaria la vía, con los mismos caracteres de instrumento público que la carretera; pero la industria de porteo sobre ella es, por circunstancias técnicas, un *monopolio* de una sola entidad industrial.

Un sistema ferroviario es, pues, un sistema de arterias de circulación de personas y bienes, de utilización pública, acoplado a un monopolio general y extendido a toda la vida industrial del país.

Por una razón y por otra, y por razón decisiva de ambas, la misión orgánica del sistema ferroviario es una *función* del organismo económico. Es inseparable, por tanto, de la colectividad personalizada, del Estado.

No digo que sea conveniente, que sea mejor, que pueda preferiblemente decidirse la «estatificación» de los ferrocarriles. No es eso. Lo que digo es que se quiera o no se quiera, el funcionamiento de los ferrocarriles y la actividad orgánica del Estado, en este ramo de circulación, son inseparables. Lo afirmo con la decisión que afirmaría que una función de mi organismo fisiológico, la digestión, por ejemplo, es peculiar de mi mismo organismo. El que mi estómago fuera más o menos apto para alcanzar una digestión perfecta, o el que otros estómagos sean más aptos para digerir que el mío, nada tiene que ver con el asunto. Lo que quiero para mantenerme he de digerirlo yo.

Así el organismo económico está ligado a su función ferroviaria.

El intentar separar la función ferroviaria de aquellos órganos del Estado que han de regularla, es empeño inútil. Si se pretende hacerlo entregando la gestión de los ferrocarriles a Compañías privadas, a un ente que no es el organismo social, no nos hagamos la ilusión de haberlo logrado. Las leyes naturales no se pueden esquivar y recobrarán su imperio incontrastable y la Compañía privada absorberá los órganos del Estado adecuados a la función. No en vano se ha dicho: o el Gobierno maneja los ferrocarriles o los ferrocarriles manejan al Gobierno.

Intento vencer la repugnancia instintiva con que algunos lectores acogerán este radicalismo, con un ejemplo. El poder de las armas, el poder de coaccionar, si se hace preciso, la voluntad de algunos ciudadanos por la fuerza, o de emplearla en interés patrio, también es una *función* pública. El Ejército es algo nacional, por esencia. Pero si un país, más cartaginés que Cartago, por consideración de que el Estado administra mal, según dicen, la industria de la alimentación, alojamiento y provisión de armas al Ejército, se decidiera a entregar a Compañías privadas el encargo de reclutar hombres, armarlos, equiparlos y adiestrarlos para la guerra, teniendo, por reglamentos bien meditados, tantos o cuantos regimientos a disposición del Gobierno ¿no se adueñaría aquella entidad privada, de todos los resortes del Poder público y sustituiría al Gobierno del pueblo?

¿Qué otra cosa se hace, en esencia, al entregar a una Compañía el monopolio más influyente en toda la vida industrial? No parecería suficiente precaución, en el caso del ejército, una convención reguladora de las relaciones entre las Compañías y el Gobierno ¿por qué ha de parecerlo para los ferrocarriles, si el poder financiero es capaz, tan bien como el poder material, de imponerse a la voluntad diseminada del pueblo?

Olvido progresivo de la condición social de los ferrocarriles.

Es cosa por demás curiosa que la dependencia y conexión lógica de las funciones gubernativas y de las económicas de los ferrocarriles fueron, desde su comienzo, percibidas claramente por los ingenieros y que paulatinamente, el hecho de haberse entregado los ferrocarriles a personalidades jurídicas privadas ha ido laborando en la mente de los hombres, oscureciendo sus primitivas claras percepciones y borrando el verdadero carácter social de las vías férreas.

La dificultad de la reglamentación.

Cuando se olvidó que los transportes públicos y, sobre todo, los transportes ferroviarios son función del Estado, aunque es posible que nunca fuera bien apreciada la fuerza lógica de la frase, se pensó que era cosa fácil reglamentar, con cuatro cláusulas, la gestión extraña de ese trasunto de la sociedad. Y, sin percibir la dificultad, creyeron que con algunas fijaciones de la obligación de realizar el transporte de modo igual para todos y a precios máximos admitidos, se había sustituido convenientemente la acción social. El desengaño ha sido traído muy tarde por los hechos. Ahora se comprende que esa reglamentación había de ser variable y adaptarse al avance social a medida de las oscilaciones que imprime a la vida social cualquier suceso imprevisto. Ahora se comprende que la modificación se impone por circunstancias que no son otra cosa que la manifestación de la vida orgánica de la sociedad.

Pero inútil es tratar de engañarse. Para desempeñar la función nada puede sustituir al órgano, y cada paso del desarrollo social, cada suceso será imprevisto para el artificioso legislador. Las funciones sociales, así como las de los organismos vivos, son cumplidas por impulsos instintivos y subconscientes. La mejor inteligencia no puede suplir los impulsos orgánicos naturales, y es verdad que si el corazón de Newton hubiera sido regido por la inteligencia de Newton, el propio Newton hubiera durado poco en este mundo. Cualquier inadvertencia hubiera sido un rayo que fulmiara su vida, y los latidos de su corazón no hubieran seguido acompasadamente la aceleración de las emociones o el exigido sobrealiento de una enfermedad infecciosa. En cambio, los reflejos orgánicos se hallan siempre prestos para proporcionar exactamente el impulso necesario.

Lo más donoso de la reglamentación.

Pero, a mi modo de ver, lo más donoso de la pretensión preceptista no es esa confianza en el acierto al sustituir diligentísimos y siempre apropiados impulsos subconscientes, por reflexiones dispersas y nunca oportunas, sino la esperanza de que funcionarios y burocracias a quienes se declara ineptos para realizar desde el propio organismo la función, se estimen como suficientes para desempeñar una inspección de voluntades sospechosas, mucho más difícil aún.

Se moteja a las burocracias estatistas de ineficacia, corruptibilidad o distracción de sus fines patrióticos, por fines persona-

les; pero no se recuerda que lo mismo serán ineficaces, inmora-les o distraídas para vigilar y corregir la labor de las Compañías. Porque la burocracia responsable no tiene motivos organizados que falseen su voluntad y la aparten de la conveniencia social.

Pero organizada una Compañía la cuestión se complica. Ya hay un interés contrapuesto muchas veces al interés social, y este interés labora desde fuera, sin responsabilidad, con alicientes egoístas, para producir artificiosamente la ineficacia, la inmoralidad y la distracción de aquella misma burocracia que es el único freno de sus apetitos. Y si aquella burocracia, por inercia, era deficiente para llenar sus fines, ¿cuánto más deficiente será cuando se vea tentada por malos espíritus?

Y no se confíe en que la acción pública podrá lograr remedio en este caso. La acción pública podrá perfeccionar una cuestión nacida de su seno, como los servicios públicos de Correos o Telégrafos, pero combatir la acción combinada de Compañías poderosas no puede hacerlo, porque las voluntades están dispersas y no concurren deliberadamente a un fin, como la de las Compañías.

Ni siquiera dentro de las mismas Compañías puede defenderse que una mejor administración será realizada para sus fines propios. Al fin y a la postre las cualidades deficientes de la administración no proceden de que sea una administración pública, sino de que sea una muy extendida y complicada y poco controlada administración. Y esta intrínseca deficiencia original la tienen asimismo las Compañías. Los altos administradores del Estado pueden olvidar el interés colectivo por el personal y aplicarse a la política de campanario y los altos administradores de las Compañías pueden olvidar el interés societario por el suyo propio y aplicarse a maniobras bursátiles.

¿Qué otros sistemas de administración tienen las grandes Compañías, que encomendar su gestión a cada administrador por un sueldo?

Sobre este particular se fantasea mucho; pero cada cual no puede admitir más que lo que haya comprobado por sí mismo. Un ejemplo de detalle: una Compañía local tiene fama de sacar todo el partido posible de sus empleados. Realmente se defiende de sus pretensiones y los tiene sometidos a sueldos irrisorios.

Pero, naturalmente, los empleados no viven de sus sueldos sólo: forzados por la necesidad, han aprendido a demostrar asiduidades o lenidades en su labor que importan grandemente al público y que éste atribuye como emolumentos saneados que toman formas de gratificaciones o propinas. ¿Qué es esto en definitiva? Una elevación de tarifas aplicada, con desorden a elevación de sueldos. Pero una estadística oficial no vería más sino que la Compañía logra tener empleados buenos con menores sueldos que lo haría el Estado. Lo que no se expresaría es la elevación de tarifas oculta.

El Estado es un mal administrador.

Los estómagos son órganos mal apropiados para la digestión. Acaban todos por estropearse. Unos segregan jugos gástricos ácidos en exceso, otros por defecto, algunos estrechan su entrada en forma que se hace imposible el ingreso de los alimentos, caen muchos en la inercia y otros se llenan de llagas. ¿Habremos de encargar a una persona de conocimiento, a un médico, por ejemplo, que sustituya personalmente nuestro estómago y nos prepare en la farmacia el alimento ya digerido? ¿No será más razonable procurar la curación del mal? En los cuerpos sanos y robustos los estómagos digieren bien. Si la burocracia es poco apta para la función, es propio de hombres inteligentes el estudio de una ver-

dadera ciencia de la administración, con planes tan admirables como aquellos que se vislumbraba posibles, oyendo a mi compañero González Quijano, en su hermosa conferencia ateneísta.

El peligro interno y el peligro externo.

Pero siempre será más peligroso que se deje organizar, fuera del Estado, un interés antitético en muchas ocasiones con el de la colectividad. No quiero hablar de España; porque bien lejos de mi ánimo está el acusar a nadie; pero no me resisto a copiar algo que sucede en países donde la función ferroviaria ha sido encomendada sistemáticamente a la iniciativa privada.

«Los políticos prácticos de los Estados Unidos reconocen la absoluta inutilidad de luchar contra ese poder ferroviario. En muchos, si no en la mayoría de los Estados, ningún hombre prudente contendrá por un puesto si cree que el poder de los ferroviarios está contra él. Sin embargo, en la directa apelación al pueblo, un poder de esta clase sería débil; y los reyes de los ferrocarriles gobiernan Estados, donde en cualquier cuestión que se plantease claramente ante el pueblo serían vencidos. Es arrojando su peso sobre los directores, manejando comités, dominando la prensa, manipulando Parlamentos y llenando los escaños de éstos con hechuras suyas, como los ferroviarios ejercen mejor su poder político».

La mano en el corazón, cada conocedor vea las analogías entre estos comentarios y los que podría hacerse en todos los países, donde idénticas causas han de producir los mismos efectos.

Por qué se modifica la opinión actualmente.

Ha hecho falta para traer a los hombres a la realidad que no pueda proseguirse el negocio de las Compañías. Y todavía, aunque sea por inciso, no deja nunca de soslayarse que las líneas administradas por el Estado lo estaban peor que por las Compañías y que el coeficiente de explotación era más bajo en éstas. ¿Como si el obtener un mínimo coeficiente de explotación fuera la deseable finalidad de la explotación de un ferrocarril!

Ahora mismo se trae a colación las pérdidas inmensas y retroceso utilitario de la explotación ferroviaria en Inglaterra y los Estados Unidos, durante la guerra, como si eso fuera indudablemente imputable a haberse hecho cargo de las vías el Estado. Y en España ¿qué orden ni qué economía reinaba en aquel verano famoso de 1917? ¿Vaya una ocasión, la guerra mundial, para poner a prueba la economía de un sistema!

La inevitable absorción de las explotaciones ferroviarias por los Estados durante la guerra tiene una interpretación bien diferente y de más profunda significación. Es que cuando se recrudeció la influencia social de la función ferroviaria, interesando las constituciones políticas de los Estados, que peligraban de modificación con el conflicto guerrero ¿qué pronto se percibieron los políticos de que solo el Estado puede adaptarse exactamente a desempeñar funciones públicas! Si los verdaderos intereses de la colectividad se miraran con la decisión y el cariño con que se mira las instituciones políticas exclusivas, que peligraban con la guerra, pronto volverían las cosas a sus cauces naturales, de donde están alejadas. Si las Compañías son mejores en tiempo de paz ¿por qué no son mejores en tiempo de guerra? Porque no responden con suficiente presteza al cumplimiento de necesidades públicas. Responden al cumplimiento de otras necesidades, pero no de las públicas, y para esas otras necesidades privativas tienen grandes ventajas de adaptación, de que no quiero hablar.

EMILIO AZAROLA,

(Continuará.)