$$\mu n = \mu_1 = (n^2 - 4n)\frac{P_1 c'}{12} \quad (31),$$

$$\mu n - 1 = \mu_2 = (n^2 - 10n + 12)\frac{P_1 c'}{12} \quad (32),$$

$$\mu n - 2 = \mu_3 = (n^2 - 16n + 36)\frac{P_1 c'}{12} \quad (33),$$

$$\mu n - 3 = \mu_4 = (n^2 - 22n + 72)\frac{P_1 c'}{12} \quad (34),$$

$$\mu n - 4 = \mu_5 = (n^2 - 28n + 120)\frac{P_1 c'}{12} \quad (35),$$

$$\mu n - 5 = \mu_6 = (n^2 - 34n + 180)\frac{P_1 c'}{12} \quad (36),$$

$$\mu n - 6 = \mu_7 = (n^2 - 40n + 252)\frac{P_1 c'}{12} \quad (37),$$

$$\mu n - 7 = \mu_8 = (n^2 - 46n + 345)\frac{P_1 c'}{12} \quad (38),$$

Y en general

$$\mu_{n-\rho+} = \mu_{\rho-1} = \left[n^2 + 2(3\rho - 4)n + 6(\rho^2 - 3\rho + 2)\right]\frac{P_1 c'}{12} \quad (39),$$

(*Se concluirá.*)

PROTECCION A LAS EMPRESAS
DE
FERRO-CARRILES.

CRÓNICA PARLAMENTARIA.

Nuestros lectores conocen ya la historia de este importantísimo asunto.

Una peticion de las Empresas sobre garantia de interés, peticion que murió como debia morir:

Un proyecto de ley, presentado por el señor ministro de Hacienda, sustituyendo al crédito de las Compañías el del Estado, pensamiento dañoso en alto grado para el país, como indicamos en su dia, y que nos complace no haya llegado á realizarse:

Un nuevo proyecto formado por la comision nombrada en el Congreso para entender sobre esta cuestion:

Y por último, hasta ahora, un novísimo plan, preparado por la misma comision, que es el que actualmente se discute en el Parlamento, y del cual tendrán ya conocimiento nuestros lectores:

Tales son los trámites por que ha pasado en su lenta y trabajosa elaboracion la idea de proteger á las Empresas de los ferro-carriles.

No es nuestro ánimo examinar hoy ni el espíritu, ni la letra del último y reciente proyecto. Inspirado por un pensamiento que es erróneo ante la ciencia: perjudicial en alto grado á los intereses generales del país, y solo provechoso para algunas Empresas; ocasionado, en fin, á grandes abusos, y orígen de inmensa responsabilidad para el Gobierno, tenemos completa seguridad de que ni será áncora de salvacion para las Empresas,—porque tan profundo daño no se repara con paliativos, sino con medidas radicales,—ni traerá consigo otra cosa que compromisos y dificultades de todo género. Pero todo esto se ha dicho, y se ha probado, por los varios diputados que en la discusion del Congreso han combatido con gran energía y poderosas razones el dictámen de la comision, y es inútil por lo tanto que repitamos de nuevo lo que ya conoce el público.

Resumamos, sin embargo,—si el nombre de resúmen merecen estas ligeras indicaciones,—las ideas principales que se han ido presentando en el debate.

Dos han sido hasta ahora los discursos pronunciados contra el dictámen de la comision.

El discurso del Sr. Silvela, primero en contra, merece nuestros más cumplidos elogios, no sólo por su elocuencia, sino por la gran fuerza y oportunidad de los argumentos que contiene, y que ni admiten réplica, ni dejan duda alguna en el ánimo.

Que las empresas no tienen derecho alguno á reclamar proteccion; que esta proteccion seria altamente perjudicial á los intereses del país; que por este camino, más que por otros, vamos directamente al *socialismo práctico*, muerte de todo progreso y estímulo de un gran vicio social; y que á más de esto el dictámen de la comision es «la suspension del de»recho comun y de la legalidad vigente en materia »de ferro-carriles,» tales fueron, si no recordamos mal, los principales puntos que el Sr. Silvela exami-

nó en su notable discurso, sin contar otros muchos de detalle, que con gran habilidad y gran copia de razones expuso ante la consideracion de la Cámara.

Consumió el segundo turno en contra el Sr. Nuñez de Prado, y con laudable franqueza y profunda energía,—aunque dejando siempre á salvo, como es justo, la dignidad y los patrióticos y nobles deseos, tanto del Gobierno como de los respetables individuos que componen la comision,—puso de manifiesto los grandes abusos á que el proyecto se presta, y los profundos vicios que entrañan algunas de nuestras Empresas de ferro-carriles. Nos place la valentía del Sr. Nuñez de Prado, y aunque algo debiéramos decir acerca de las ideas que emitió al terminar su discurso, ello es lo cierto que bien merece elogios quien con tanta resolucion pone el dedo en una de las llagas.

Bien sabemos que hay muchas Empresas dignas y respetables, y que existen por fortuna concesionarios y contratistas de buena ley; es por otra parte natural y lógico que las Compañías, como decia el Sr. Silvela, al emprender un negocio busquen ganancias legítimas; y la ciencia económica enseña que, siempre que se respeten las altas prescripciones del derecho natural, el interés de las Empresas es y debe ser armónico con el bien general del país; pero en verdad que no pocas veces en las cosas humanas al trigo se mezcla la zizaña, y que en esto de ferro-carriles hay muchos abusos que cortar, y muchos vicios que, más que proteccion, merecen escarmiento.

En resúmen, los discursos de los Sres. Silvela y Nuñez de Prado, que son los que hasta el momento en que escribimos esta reseña se han pronunciado *en contra*, son contundentes, y como ante la razon no basta el talento, dicho está que, á pesar del que adorna al Sr. Elduayen, y de los especiales conocimientos que posée, y que le dan gran ventaja en el debate, no ha podido destruir ninguno de los argumentos aducidos por los dos diputados que combaten á la comision.

Hay, sin embargo, en el discurso del Sr. Elduayen una parte que merece nuestros elogios, y es aquella en que, con la facilidad de palabra que le distingue, y gran copia de razones, combatió la explotacion de las vias férreas por el Estado.

Aludido por el Sr. Silvela, terció en el debate el Sr. Ardanaz.

Explicó nuestro querido compañero con gran elocuencia cuál era su posicion en el debate, y con palabras sentidas dijo «que si hoy callara la verdad, »si con lealtad y franqueza no presentara su opinion »en el trascendental problema que se discute, no »podria presentarse con la frente alta y el ánimo »sereno ante sus compañeros de profesion, ante los »queridos compañeros de su juventud, ante aquellas »afecciones que, superiores al tiempo, quedan siem»pre grabadas en el corazon.»

Razon tiene el Sr. Ardanaz: su opinion es la de todos, al ménos la de la mayor parte de sus compañeros: «el proyecto de ley no es oportuno porque no »ha podido presentarse con el estudio necesario, y »cuestiones de esta gravedad, cuestiones de tan alta »trascendencia, son en todos los países objeto de in»formaciones administrativas y parlamentarias su»mamente importantes. Creemos, pues, como nues»tro compañero, que cuando se procede sin estos »antecedentes se corre mucho riesgo de cometer al»gun grave error, y sobre todo de comprometer »cuantiosos intereses, que conviene dejar en comple»ta libertad de accion para poder adoptar en su dia »las soluciones convenientes.

»Creemos además, como el Sr. Ardanaz, que la »autorizacion que se pide es peligrosa, porque en »materia de ferro-carriles, y sobre todo en España, »nada debe hacerse por autorizacion, sino por ley.»

Opinamos, en resúmen, como el Sr. Ardanaz, que es imposible resolver este trascendental problema como hoy se pretende: vengan informaciones ámplias, debates públicos, y de ellos brote la luz y la verdad, y en ellos sostengan las personas entendidas en la materia sus opiniones, como las Empresas sus intereses y sus derechos: entretanto sigan las cosas como están, que así seguirán en el fondo, á pesar del proyecto, si no siguen peor.

Un punto hay sin embargo en que con profundo pesar disentimos de nuestro digno compañero, aunque nos alienta la esperanza de que está con nosotros la mayoría del cuerpo.

El Sr. Ardanaz opina por la explotacion de las vias férreas por el Estado, aunque condicionalmente; es decir, en el supuesto de que «esta fuera la »opinion dominante, de que estuviera profundamen»te arraigada en el sentimiento público, y de que el »país se asocie con todas sus fuerzas á ella.»

Nosotros opinamos, por el contrario, que la explotacion por el Estado, en esto como en todo, es fatal y ruinosa, y más ruinosa y más fatal que para ninguna otra nacion, para España, porque cuanto ménos ricos y florecientes son los países, más profundas perturbaciones causan en ellos sistemas viciosos y anti económicos. A nuestro entender, ni los ferro-carriles obedecen á distintas leyes que las demás industrias, ni pretender ligarlos á un régimen político ó administrativo es otra cosa que esterilizar en ellos los grandes elementos de riqueza y progreso que encierran, y que sólo pueden llegar á desarrollarse siendo industrias libres. Pero el único medio de que lleguen á serlo es desligarlos cada vez más de los vínculos que les unen al Estado. Advertiremos sin embargo que aun siendo y constituyendo los ferro-carriles un *monopolio* en poder de una Empresa, si es un monopolio natural, preferimos que marche por sus cauces propios y regulares, á verlo estancado en poder de la Administracion. Los monopolios naturales son gérmenes de riqueza, los artificiales causa de ruina.

Mas punto es este de gran importancia para tratado incidentalmente, y de todas maneras aun esta diferencia de opiniones viene á dar nueva fuerza al argumento principal del Sr. Ardanaz.

Para resolver en esta materia con acierto es de todo punto necesaria una ámplia y detenida informacion en que se discutan y se pongan en claro las grandes cuestiones que el problema de los ferro-carriles entraña. Esta es la idea principal de nuestro compañero y á ella nos asociamos sin vacilar.