

## Causas del encarecimiento de la vida

El desequilibrio económico provocado por una producción mundial muy inferior á las necesidades del consumo, durante los cinco años de guerra, en que han quedado poco menos que paralizadas las industrias útiles, para fomentar exclusivamente las de carácter destructivo, ha ocasionado y ocasiona el enorme encarecimiento de la vida que todos los países vienen sufriendo, y cuyas causas pretenden atribuirse á razones muy variadas, según el criterio de cuantos tratan esta materia, de interés tan capital para el mundo entero.

Preconizan muchos para atenuar los efectos de esta crisis, el cierre de las fronteras, á fin de limitar en lo menester tanto las importaciones como las exportaciones, al paso que otros se inclinan á favor del restablecimiento absoluto de la libertad en las transacciones comerciales, pero lo cierto es que la razón principal de la carestía estriba evidentemente en la escasez de las existencias hoy día disponibles, de toda clase de productos y mercancías.

Esta escasez viene agravada además por los trastornos circulatorios motivados por la congestión y las dificultades con que luchan todos los medios de transporte.

Uno de los más importantes es el ferroviario, cuyo material ha sufrido grandísimas mermas y fatigas á consecuencia de las necesidades militares, pudiendo asegurarse en Francia que es enorme el desgaste de dicho material, exigiendo de parte del personal adscrito á dichas explotaciones, grandísimos y continuos esfuerzos para suplir con ellos las deficiencias de aquél.

Y cuando esto ocurre surge una innovación legal respetable á buen seguro, pero cuya aplicación coincide con circunstancias que la hacen absolutamente inoportuna y en extremo peligrosa.

Aun en el supuesto de utilizar cada una de las locomotoras disponibles durante las veinticuatro horas del día, á ejemplo de lo que se hace en América, con todos los inconvenientes que para la buena conservación de los motores lleva consigo este sistema, el relevo de los maquinistas y fogoneros de ocho en ocho horas ha de ocasionar una paralización muy sensible en el aprovechamiento de las máquinas.

Análogamente la reparación del material móvil, que debería llevarse á cabo con tanta rapidez e intensidad, resulta por la propia causa dificultada y menguada.

Todos los hechos permiten afirmar en buena lógica que los inconvenientes y consecuencias del encarecimiento de la vida han de verse forzosamente acrecentados por la disminución del trabajo, ó sea por la reducción de la jornada.

Parece esto una verdad elemental y primaria, pero en los tiempos actuales no quiere admitirse la evidencia, pretendiéndose por muchos someterla al crisol del procedimiento experimental, como si fuéramos niños incapaces de discurrir.

Y en esta hora de crítica para todos no son pocos los que estiman las huelgas de tales clases como panacea segura para aliviar los males que sufre la humanidad entera. La muerte es, en efecto, el medio más eficaz para obtener la curación radical de cualquier dolencia.

El buen sentido de la masa no debiera compartir las cándidas sandeces del legendario Gribouille, que para evitarse una mojadura en tiempo de lluvia optó por tirarse á un estanque, ahogándose en él.

Pero es el caso que en estos tiempos felices abundan en extremo los dispuestos á proclamar rey del mundo al tal Gribouille (1).

(De *Le Temps*.)

\*\*

Nosotros hacemos más extensivo el razonamiento, no limitándolo á determinadas clases de la sociedad, sino á todas ellas, para que mediten si trabajan bastante en relación á lo que exige este período agudo de crisis mundial.

## Nacionalización de ferrocarriles.

Muchos elementos socialistas y sindicalistas vienen protestando contra las propuestas y anuncios de elevaciones en las tarifas de ferrocarriles, sosteniendo que la nacionalización de los mismos permitiría establecer un régimen más económico y favorable, tanto para el público como para el personal afecto á las explotaciones ferroviarias.

Existe, sin embargo, un país rico y extenso en extremo, que ha seguido los consejos de aquellos ideólogos. Los ferrocarriles rusos, en su mayor parte, venían siendo directamente explotados por el Estado, antes de entrar en aquel país el régimen bolcheviquista, sin que pudiera citarse como modelo ni con mucho, la administración rusa del tiempo de los Zares, en tal materia. Desde que los bolcheviques se han apoderado de la explotación de aquellas vías férreas, los resultados, según dice un órgano del partido que allí ocupa el Poder, han sido y vienen siendo mucho más deficientes todavía.

Los productos brutos de los ferrocarriles rusos, que en 1916 fueron de 1.350 millones de rublos, se elevaron á 1.900 millones en 1917, reduciéndose á 1.500 millones en 1918 en que cayó el Imperio, y después de varias vicisitudes acabaron por dominar en aquel país los bolcheviques.

Los gastos de explotación ascendieron á 1.210 millones en 1916, aumentando hasta 3.300 millones en 1917 y alcanzando en 1918 la enorme cifra de 9.500 millones.

En 1916 el producto neto de la explotación arrojaba un beneficio de 140 millones, al paso que en 1918 se ha producido un déficit de 8.000 millones nada menos.

El personal de todas clases de los ferrocarriles rusos ha sufrido grandísimo aumento, especialmente en lo relativo á los talleres de reparación, á pesar de lo cual se ha aumentado en términos descomulgados el número de vagones no utilizables, que del 4,2 por 100 en 1917 ha pasado al 18,8 por 100 en 1919. Lo propio ocurre en mayor escala todavía con las locomotoras, de las que se hallaban en reparación en 1917 el 16 por 100, convertido en el 52 por 100 en 1919. Y si de las reparaciones se pasa á las nuevas construcciones de máquinas, resulta de los datos oficiales, que mientras en 1917 pudieron ponerse en servicio 520 locomotoras nuevas, ha quedado reducido este número á 191 en 1918, á pesar de haber sufrido notable aumento el número de obreros adscritos á los talleres de nueva construcción.

Con ecuencia natural y lógica de esta reducción enorme del material móvil había de ser la congestión, por no decir paralización de los transportes en el antiguo imperio, acumulándose grandes cantidades de trigo en ciertas regiones del mismo, al

(1) Nota del traductor: El Gribouille francés es próximo pariente de los Bertoldo, Bertoldino y Cacaseno, cuyas proezas constituyen el encanto de los niños españoles.