

ción sometidos, casi por cortesía, a su concimiento. Baste con saber que *existen más de 300 k. de vía, no autorizados por ley alguna.*

Es que por muchos años el país no tuvo más línea férrea que la del Atlántico, y por lo tanto «no ha habido que resolver las múltiples cuestiones que en otras partes afectan la situación administrativa y legal de las compañías» y menos, por lo mismo, que considerar el debatido problema de la *nacionalización* de los ferrocarriles.

La iniciativa particular a este respecto ha sido muy tímida en Costa Rica. Los escasos recursos económicos del país, la falta de emigración y la ausencia de grandes capitales, ha hecho «que los ensayos se encuentren temerosos del éxito y que el capital privado no se sienta inclinado a la aventura, y necesite concesiones muy halagadoras para lanzarse a ellas».

Estos inconvenientes son los que hizo vencer el Estado convirtiéndose en empresario de ferrocarriles. En efecto, inició la construcción del Ferrocarril al Atlántico el año 1871, que dió para su conclusión y arrendamiento a una compañía inglesa, después de haber invertido en el *ensayo* 2.400,000 libras esterlinas, y más tarde, invirtió \$ 12.000,000 en la construcción del Ferrocarril al Pacífico.

El Gobierno ha mirado siempre con simpatía el establecimiento de las empresas nacionales o extranjeras que tratan de domiciliarse en el país, simpatía que se ha traducido hasta hoy en exenciones de derechos aduaneros para la introducción de artículos ferrocarrileros y en concesiones de tierras baldías a las mismas. Solamente a la Compañía del Atlántico se le donaron en esta forma 800,000 acres; pero ¿qué puede ser eso frente a las grades concesiones que en otros países se les ofrece, no por cierto en aquellos, incipientes como el nuestro, sino también en otros, a donde las exigencias del tráfico son por sí mismas promesa de grandes negociaciones?

Es verdad que el desarrollo de los ferrocarriles, por rápido que sea, no es de un año, ni de arte mágico, sino el resultado de una evolución que corre parejas con las exigencias económicas de un país, y «obedece a modalidades diversas en su construcción», pero no menos cierto es, que del impulso que ellos reciban de los poderes encargados de darlo, depende en gran parte su importancia. En su evolución hay, en efecto, que distinguir tres fases:

«En el primer esfuerzo ellos se preocupan de unir por el riel las grandes ciudades o los centros industriales y de crear en el país grandes corrientes de trasportes por donde la vida económica de una nación se establezca con otras regiones o con el extranjero. Son

estos los ferrocarriles de *interés general.*

»Después, en una segunda fase, este desenvolvimiento se completa con ciertas líneas que corresponden todavía a necesidades de orden general, pero que de otra parte no son más que afluentes de las primeras, a las que se reúnen las villas secundarias, y que no tienen, de otra parte, más que un tráfico moderado.

»En fin, llega el momento en que hay necesidad de aumentar las líneas así formadas para ir en busca de los valles lejanos, o en los centros menos importantes, los elementos de tráfico que allí pueden existir. Estos son los FERROCARRILES ECONÓMICOS O LÍNEAS DE INTERÉS LOCAL».

Estamos en Costa Rica, en relación con las ideas expuestas en el segundo de los períodos dichos.

En el ensanche o establecimiento de los ferrocarriles, sean generales o particulares, no debe el Estado tener por único objetivo la remuneración económica que ellos puedan dejarle sino el interés nacional que ellos entrañan.

Es el momento de repetir entonces las palabras de M. Considère: «Pensamos que tarde o temprano se llegará a construir líneas cuya explotación sea onerosa. Esta eventualidad podrá parecerles inadmisibles a quienes tienen el hábito de ver el beneficio de las grandes líneas remunerando el capital, y que no pueden comprender que las vías férreas juegan otro papel, nada menos que el de ser grandemente útiles a la colectividad.

»No vemos por qué el hecho de poner rieles en vez de macadam sobre la plataforma de una vía de comunicación cambie grandemente el régimen económico, ya que es absurdo prever para ciertos caminos de hierro una explotación diferente de las que el Estado o los Departamentos han adoptado para los puertos, los canales, las rutas y caminos de todas las categorías».

Estas ideas son demasiado sugestivas para dejar de explicarse cómo y por qué, ferrocarriles— aun considerados como empresas poco productivas—necesitan el apoyo incondicional de los Gobiernos.

El problema que la política ferrocarrilera debe estudiar y resolver, consiste en saber cuál es la mejor manera de realizarlos, y eso, no puede ser de otro modo, que aprovechando la experiencia adquirida en otros países, a costa de grandes sacrificios.

En Alemania y Bélgica, la construcción de las líneas *secundarias* se hace mediante la intervención del Estado, en forma de subvenciones consistentes en adelantos de dinero o en suscripción de acciones. Bajo este régimen había en Alemania en 1908, 9175 k.

de líneas que representaban 757 millones de francos.

El mismo sistema existe en Inglaterra, según leyes de 1883, 89 y 96.

Se puede dar una idea de la importancia que estas subvenciones llegan a tener, mediante las cuales pueden establecerse líneas que no pagan suficientemente el capital invertido, por las cifras siguientes, que dan la comprobación de los 656 millones de francos afectados al establecimiento de pequeños caminos de hierro en Prusia, en 1907:

Contribución del Estado.....	102 millones
» de Provincias ...	82 »
» » Distritos ...	152 »
» » Municipalidades .....	75 »
Contribución de otros interesados .....	244 »
TOTAL.....	<u>656 millones</u>

En Francia la ley de 12 de julio de 1865, consagraba el mismo sistema, pero la ley de 2 de junio de 1880 la reformó sustancialmente.

La ley de 1865, dice la exposición de motivos de esta última, presentada al Senado y a la Cámara de Diputados, que ha creado los caminos de hierro de interés local, no ha realizado las esperanzas de sus autores. Dos causas principales parecen haber paralizado su influencia: de una parte, los errores cometidos muy frecuentemente en la concepción de las líneas; de otra, la forma de concurso del Estado y sus departamentos, en forma de subvenciones al capital, en lugar de consistir en la *garantía* del interés, bajo ciertas condiciones.

Ese sistema de subvención adoptado por la legislación del 65, presenta en la aplicación un doble inconveniente.

En realidad, él no da a los capitales invertidos ninguna garantía de remuneración, ni a los Departamentos interesados ninguna garantía de explotación.

Muy frecuentemente hemos visto a los concesionarios de caminos secundarios, realizar enormes beneficios por medio de la emisión de títulos, y por medio de contratos caprichosos, para apresurarse a abandonar las empresas de las cuales tomaron la iniciativa y dejar a los departamentos la carga de concluir los trabajos empezados.

Lo que el capitalista exige, antes que todo, hoy, es la *seguridad* y solamente la *garantía del interés* sobre el capital invertido, se la puede dar.

(Continuará en el próximo número)

Tomo III Pag 13

Lea el REPERTORIO y recomiéndelo a sus amigos.