

enorme, de un tráfico para el cual no bastaban los medios entonces en uso por lo que se creó la primera línea, entre Liverpool y Manchester. Luégo vinieron la gran unión, y el ferrocarril de Londres a Birmingham; en seguida el del Gran Oeste, el del Sudoeste, el del Sudeste, los de los Condados Orientales, el del Centro. Sólo entonces las líneas secundarias y los ramales atraieron a nuestros capitalistas.

Lo que debía ocurrir ocurrió: las Compañías hicieron primeramente las líneas más necesarias, es decir, las más productivas: obraron como el trabajador, que prefiere un buen salario a uno mediano.

¿Hubiera el Gobierno adoptado un plan preferible?

No hubiese sido fácil, porque el plan seguido era el mejor.

Però hubiera podido adoptar uno peor: todo nos induce a creer que así lo habría hecho.

Es imposible la comparación directa; pero recuérdense las faltas cometidas en la construcción de las carreteras de la India y de las colonias.

O bien, otro ejemplo de las tentativas del Estado para hacer más cómodas las comunicaciones: hé aquí un hecho acerca del cual podemos insistir: mientras que nuestros gobernantes han sacrificado los hombres a cientos y tirado el dinero sin contar, para encontrar el paso por el Noroeste, que, si lo hubieran encontrado, hubiese sido inútil, han abandonado a las Compañías privadas el cuidado de explorar el istmo de Panamá y de atravesarle por caminos de hierro y canales.

Sin embargo, no queriendo deducir demasiado de esta prueba indirecta, contentémonos con un ejemplo: un canal abierto por el Estado para el comercio, en nuestro país, el canal de Celedonia.

Hasta hoy, esta obra pública ha costado más de 26.250.000 francos; hace muchos años que está acabada, y no se ha cesado ni un sólo instante de pagar