

rar otra forma más alta de beneficencia negativa que obra en transacciones de negocios.

Suele hallarse de vez en cuando alguno que no sólo se abstiene de sacrificar á su provecho propio los intereses del prójimo, sino que no permite que el prójimo haga un sacrificio, ni deja al otro que se perjudique haciendo un maltrato. Sin desatender sus propios derechos, no deja á su cliente ó amigo que se frague malas condiciones, sino que se ofrece á dar ó hacer más que lo que se le pide. En una sociedad industrial bien desenvuelta, formada de miembros que han modelado sus naturalezas á los requerimientos de aquella, tal manera de obrar tiene que ser normal. Además de la observancia de esa justicia que consiste en el cumplimiento del contrato, habrá la observancia de la beneficencia negativa que prohíbe hacer un contrato indebidamente ventajoso para uno.

Una conducta guiada por este criterio, es hoy necesariamente rara. Un pueblo cuyos periódicos detallan transacciones de apuestas en que uno consigue su placer causando al prójimo pena, no es un pueblo que esté dispuesto á reprimirse de tratos onerosos. La moderación en los contratos por ansiedad simpática hacia el bienestar ajeno, no puede prevalecer en una nación en que todas las clases, desde los príncipes hasta los ayudas de cámara, se entregan al juego.

#### CAPÍTULO IV

##### Restricción de pagos inmerecidos.

§ 406. Limitándonos todavía á transacciones en que juega una parte la moneda ó algo equivalente á ella, tenemos que considerar una especie de beneficencia negativa que á primera vista parece totalmente no benéfica. En ejemplos que ocurren diariamente, la simpatía inmediata ejecuta ciertos actos que prohíbe la simpatía de una forma más abstracta y elevada. Me refiero á rehusar el hacer ó dar cosas que son esperadas ó pedidas.

Es esta una forma de beneficencia negativa tan fuera de las preocupaciones y tan á propósito para ser mal interpretada, que se la practica muy poco. Predominan enormemente los casos en que un motivo egoísta resiste á las pretensiones del prójimo, y de aquí que á la mayoría de las gentes les parece imposible que tal resistencia pueda ser debida á instigaciones de un motivo no egoísta.

Tan sólo ocupan sus pensamientos los efectos próximos, y no pueden comprender que la previsión de penas remotas pueda prevenir acciones que procuran inmediatos placeres. Usualmente hay ocasión para negarse á hacer una cosa buena, pero en muchos casos la hay para rehusar hacer lo que parece una cosa buena, sin serlo.

Hay muchos casos en que la consideración hacia los intereses sociales ó el bienestar de la mayoría debe sobreponerse á la consideración hacia el bienestar de los individuos ó de los pocos. Veamos algunos ejemplos.

§ 407. «¡Pobres gentes! Hay que darles algo»—dice una señorita de corazón tierno y abre la ventana para echar sesenta céntimos al director de una murga, que ha estado incomodando á la vecindad durante diez minutos, con los sonidos discordantes de una música miserable, y diciendo eso cree que ha hecho una buena acción y culpa de falta de sentimiento á quien la desapruebe.

Para la discusión que va á seguir, es conveniente dejar sentado que la moneda pagada por hacer algo se paga propiamente por ser ese algo beneficioso de una manera ó de otra, que es justo pagar para recibir un placer, pero no lo es para recibir una pena, y que si se generalizara el principio de pagar lo mismo penas que placeres, las relaciones sociales se disolverían. Esta es una conclusión demasiado abstracta para ella. Ni

tampoco se suele reflexionar en el hecho sencillo de que el pagar á murguistas incapaces induce á éstos á recorrer otras calles y molestar á otras gentes con sus ruidos intolerables. Y no terminan aquí los males. Puesto que se puede sacar dinero tocando mal, se abandona el cultivo de tocar bien y además del aumento de daño que así se difunde, resulta también una privación de placer. Aún ocurre otro mal más. Los músicos sin principios musicales, si no se les pagara, abandonarían una ocupación para la que no sirven y se dedicarían á otra en que fueran aptos y la sociedad entonces se aprovecharía de su actividad en vez de recibir de ella daño. Pero como ya he dicho, comúnmente no se piensa en estos resultados remotos, y aunque se piense en ellos, apenas se los considera como motivos para restringirse de obrar en un sentido determinado.

Aquí se nos muestra una beneficencia negativa superior pesando los daños que pueden resultar de rehusar un pago ó de concederlo: el daño que implica el negarse á las inspiraciones inmediatas de la simpatía y el causado por mala interpretación de motivos.

§ 408. Entre los incidentes diarios de la vida de ciudad, tal como la llevan las gentes acomodadas, puede citarse otro caso respecto al cual debe tenerse en suspenso una generosidad irreflexiva, y á las veces sufrir una molestia con-

siderable. Me refiero á los tratos con los cocheros.

Aquí debemos pasar en silencio la cuestión de los carruajes reglamentados contra los carruajes que, lo mismo que los ómnibus, tienen competencia abierta, tan sólo refrenada por el anuncio previo de sus tarifas. El sistema establecido ha sido arreglado con respecto al número de coches y los rendimientos de los amos y los cocheros, y la cuestión versa sobre cuáles son los efectos de que no haya estabilidad en las tarifas prescritas. En la gran mayoría de los casos, los cocheros, clase bastante bien acomodada, están contentos con lo debido. Pero he aquí uno que pide más. Conocéis muy bien la distancia, habéis pagado, acaso diariamente, el mismo recorrido, sabiendo de cierto que compensa el trabajo y aun deja bastante provecho al cochero. Pero el hombre pide otros sesenta céntimos, amenaza con una apelación, y hasta cuando habéis entrado en casa se planta á la puerta con su coche, pensando alarmaros con su persistencia.

¿Qué habéis de hacer? Es un asunto desagradable, y os sentís inclinados á pagar los sesenta céntimos de más, que os importan bien poco, y terminar así la disputa. A mayor abundamiento veis que varios de los que os rodean creen que pensáis rehusarlos; de modo que, después de todo, será mejor hacer una cosa, al parecer generosa. Pero si os dejáis dirigir por la más ele-

vada beneficencia negativa, que toma en cuenta tanto los efectos distantes como los próximos, y el beneficio de los más tanto como el de los menos, seguiréis negándoos á las pretensiones del cochero. Fijaos en las varias justificaciones.

Si es cosa de que cedáis, lo es también para todos los que se hallen en el mismo caso, sobrecargados en el pago y amenazados del mismo modo, y es cosa de que, siguiendo este proceso, se suban las ganancias diarias de los cocheros. ¿Qué nos enseña respecto á sus efectos la economía política, esta «ciencia lúgubre», como la llama Carlyle, como un niño podría llamar lúgubre á la aritmética por la misma repugnancia? El primer efecto sería un aumento en el número de cocheros, ocupación agradable para los vagos, que nunca faltan. El cuerpo de cocheros aumentaría, parte por la afluencia de éstos y parte por reclutarse de otras ocupaciones que no proporcionarían tan buenos rendimientos diarios. Suponiendo que se alquilara el mismo número de coches (lo cual no sucedería desde el momento en que el alza de tarifas disminuyera las demandas de los parroquianos), ¿cuál sería el efecto subsiguiente á este crecimiento del cuerpo de cocheros? Teniendo que dividirse el mismo número de conducciones entre mayor número de conductores, resultaría que aunque cada uno recibiera más por cada carrera, tendría menos carreras. La reducción por este

medio de los rendimientos aumentados anormalmente llegaría hasta el punto en que la ganancia de dirigir un coche no ocasionara afluencia de gentes á esta ocupación, hasta que bajara, en la medida deseable, al nivel de antes. Un efecto concomitante sería un aumento en el número de coches comprados, porque se uniría una extra-demanda de ellos por parte de los cocheros, á una extra-oferta de coches y una extra-tarifa cargada por ellos, y parte del total extra-pago por los coches iría á los bolsillos de los amos de éstos. Aún puede citarse otra mala consecuencia. Habría un número superfluo de coches y de caballos para arrastrarlos, un empleo dispendioso de capital. Una oferta de coches y caballos que exceda á las necesidades es una pérdida nacional. Ni aun así hemos llegado al fin del daño. Para los más ricos de entre los que alquilan coches, el pagar una carrera con exceso de la tarifa autorizada no sería cosa de importancia, pecuniariamente considerada, pero sí lo sería para los menos ricos y mucho más numerosos que se ven en muchos casos obligados á alquilarlos, y en otros casos no los alquilarían si la fatiga ó la prisa no les obligara á ello.

Por supuesto que no suponemos que por la mente de uno que rehusa acceder á la demanda no autorizada pase repentinamente el pensamiento de estos últimos resultados. Suponemos

más bien que si alguna vez ha reflexionado en los efectos que se ramifican de las acciones humanas, se da cuenta inmediatamente de que la infracción del acuerdo tácito que implica el haber tomado el coche, tiende al mal. Sabe, por ejemplo, que el dar propinas considerables á los criados de las fondas produce el efecto de hacer tan provechosos sus puestos que hay que comprarlos á los amos, y sabe que desde que se ha establecido el sistema de cargar en la cuenta lo de los criados ha ido creciendo la costumbre, y que tomada hoy en cuenta por los amos, acabará en darles menores salarios. Esto es, reconoce la verdad general de que las desviaciones de la relación normal de los pagos proporcionados á los servicios terminan seguramente, después de muchos trastornos, en el restablecimiento de la relación, y, penetrado de esta verdad general, se niega á coadyuvar á un sistema vicioso en interés de todos aquellos que á la larga han de sufrir por él.

§ 409. Otros actos que parecen ser benéficos y son esencialmente todo lo contrario, se cometen á cada momento en las estaciones de vías férreas al «dar propina» á los cargadores y encargados de los equipajes. Los organismos al formarse son sanos y se requiere algún tiempo para que se introduzcan y propaguen las corruptelas. En los primeros tiempos de las vías férreas las oficinas de los directores eran puras, y puras las adminis-

traciones que presidían. No había tráficos clandestinos en comandita, ni negocios feos mediante algún premio, ni componendas de cuentas, y los empleados de todos los grados, hasta el más bajo, recibían buenos salarios, por lo que se esperaba cumplieran con los deberes prescritos sin cobrar otros gajes. Al principio, y durante bastantes años, estaba perentoriamente prohibido recibir gratificación alguna á los que estaban en contacto con los pasajeros, y se amenazaba con castigos, que á las veces se imponían, á los que infringían la regla. Pero poco á poco é insidiosamente han ido colándose las gratificaciones á los conductores y el soborno de los interventores, y ha llegado á ser tan general esto, que hasta los mismos que lo han resistido mucho tiempo como un abuso fatal han tenido que ceder por fin. Las gratificaciones han llegado á ser corrientes, y el no darlas mal mirado. Apenas hay uno que reconozca la verdad de que el sistema no ha surgido de la generosidad sino del egoísmo y que ocasiona muchos desastres. Veamos algunos de ellos.

Originariamente el contrato entre un pasajero y la Compañía era que la Compañía se comprometía por cierta suma á llevar al pasajero á un lugar dado, dándole ciertas comodidades, una de las cuales era encargarse de su equipaje, para lo cual empleaba y pagaba ciertos dependientes. Todo pasajero tenía derecho á reclamar los ser-

vicios de estos empleados y ni uno solo podía pretender más que su parte, sin disminuir la que equitativamente se debía á los demás. Pero ya desde un principio, sin embargo, algunos pasajeros á los que no les importaba gastar una pequeña suma, la daban en secreto á cambio de un servicio de prontitud extraordinaria y de ayuda no esencial, sin echar de ver en que se ganaban estas atenciones á costa de los demás que las necesitaban igualmente, y á menudo más que ellos. Mientras el acomodador, esperando sesenta céntimos de un hombre de apariencia de rico que entra en primera clase, le hace la corte en su compartimento, arreglando su lio de mantas, sus paquetes ó su paraguas, ó vuelve desde el furgón para decirle que están ya bien acondicionados su baúl y la caja de la escopeta, otros dos ó tres están aguardándole, un pobre diablo mal trajeado, con su maleta en la mano y de quien probablemente no sacará un perro chico, ó una viuda con un regimiento de chiquillos que anda azarosa, de miedo de que parta el tren sin llevarla. Así es que la aparente generosidad del rico pasajero envuelve una falta de generosidad hacia los demás pasajeros.

Surgen resultados mucho más serios. Los pasajeros, de los que no hay nada que esperar, se han acomodado por fin. El tren tiene que esperar hasta que hayan ocupado sus asientos y se hayan tomado á cargo sus efectos. ¿Qué sucede

necesariamente? El tiempo gastado en cosas innecesarias para el pasajero que paga, y en decirle que su equipaje está seguro, y en esperar la gratificación, es un tiempo en que podría haberse atendido á los demás. El posponer la atención que se les debe, obliga al tren á esperar. Este efecto que he observado repetidas veces, y he hecho que lo observen mis amigos, se repite en cada estación y produce un retardo sobre otro retardo, y el resultado final es una falta crónica de puntualidad. Para que un pasajero obtenga una porción indebida de servicios que todos han pagado al tomar su billete, tienen que perder tiempo todos los pasajeros. Cincuenta ó cien personas llegan á su ocupación diaria después de la hora de reglamento, con grave detrimento no pocas veces. Ni es esto todo. La mayor parte de los accidentes ferroviarios, son causados por la falta de puntualidad. Jamás ocurren choques de trenes cuando éstos están donde deben estar á la hora fijada.

Otros inconvenientes colaterales se siguen también. De las gratificaciones á los acomodadores se han originado los sobornos de los conductores, y á esto se deben diferentes males. Para que un caballero, ó uno vestido como tal, porque ha dado ó prometido dar una peseta, pueda gozar del monopolio parcial ó total de un compartimento, se sobrecargan otros compartimentos inconvenientemente. Y aún suceden

peores cosas. He aquí uno que buscando dónde acomodarse, mira donde no hay más que dos personas con mantas ú otras prendas en los asientos, que representan á otros, y busca apresuradamente y en vano algún sitio. Al cabo pregunta al conductor si aquellos asientos están ocupados, y obligándole así á contestar que no lo están, tan sólo después de pedirlo seriamente se le abre la portezuela cerrada, una transacción que muestra claramente cómo el sistema de las gratificaciones inicia el hábito egoísta de aprovecharse de ventajas excesivas, privando á otros de las que han pagado. Mucho peor es un mal concomitante, el sobornar á los conductores para que toleren el que se fume en un compartimento destinado á los no fumadores. Se ha desarrollado este abuso últimamente hasta tal punto, que los conductores llevan en el bolsillo placas con las palabras «para fumadores», impresas en ellas; placas que colocan en la ventanilla de éste ó el otro compartimento, si lo piden los parroquianos que pagan. La cosa ha llegado hasta que por tolerar la Compañía tales costumbres, todos los departamentos de primera clase huelen lo mismo que el fumadero de una tienda de comidas.

He aquí ilustraciones del modo cómo concesiones aparentemente inocentes á las esperanzas tácitas de los empleados, abren paso á graves abusos, algunos de los cuales pueden ocasionar gran pérdida de propiedad y aun la de la vida.

Vemos cómo esta especie de beneficencia negativa, que toma en cuenta el bienestar general y remoto, ordena algunas veces la resistencia á las instigaciones de la simpatía inmediata, y ordena así soportar el odio.

§ 410. Generalizando estas conclusiones, podemos decir que el cambio de beneficios debe siempre conformarse tanto como fuera posible al contrato actual ó tácito, donde lo hay, y donde no hay contrato, á uno que pueda concebirse hecho razonablemente.

Uno de los rasgos de la evolución, es el que las cosas cada vez se hacen más definidas, y, en el curso del progreso social, hallamos que las transacciones entre los ciudadanos cada vez se definen más. Primitivamente no había jornales, salarios, ni recompensas especificadas, ni precios fijados para cada cosa. Existía un régimen de servicios coercitivos, de regalos y de sobornos, y los cambios de beneficios eran vagos e inciertos. De aquí que el empleo de estas desviaciones de la cooperación bajo contrato, hacen retrogradar los cambios, tiende hacia un tipo más bajo de sociedad y debiera ser resistido.

Que la vida social puede muy bien seguir su curso sin las gratificaciones, lo hemos probado claramente. Hace una generación, cuando todavía quedaba mucho de aquella pureza que caracterizó en un principio á las instituciones americanas, los empleados, y entre otros los criados

de las fondas, no miraban á otra cosa más que á los salarios que habían contratado por los servicios que prestaban. Hasta en Inglaterra, y hoy mismo, se suelen hallar personas, precisamente entre las más necesitadas, que no quieren aceptar más que lo que se ha convenido que reciban.

Recuerdo un caso de una pobre obrera que, pareciéndome no bien pagada por la cantidad que pedía, rehusó recibir la suma de más que le ofrecí. Así es, que evidentemente es muy posible resistirse á una forma retrógrada de cooperación social.

En tal estado, la función de la beneficencia negativa, en tanto que concierne á las relaciones de los empresarios con los empleados, es la de ver que el empleado no debe, cuando se haga el ajuste, estimar sus servicios en menos de lo que valen. Es claro que bajo el gobierno de los sentimientos que implica todo esto, lo que se pierde por la cesación de pagos irregulares se gana á la larga por el alza de los pagos regulares.