

LIBRO VI

CORRUPCIÓN POLÍTICA CAUSADA POR EL PRIVILEGIO

CAPÍTULO PRIMERO

LA POLÍTICA NACIONAL

La política es el campo de acción propio del Privilegio. Doquiera que haya concesiones de esas que el poder otorga y a las cuales llamamos privilegios, provengan del Gobierno Federal, del de Estado o de la Administración Municipal, o doquiera que los privilegios ya otorgados tengan que buscar protección, se encontrará la mano de los que los poseen y de los que los buscan. Y puesto que la autoridad para otorgar concesiones reside en los cuerpos legislativos en todo el país, desde el Congreso en Washington hasta los concejos de las aldeas más remotas, por todas partes se desplegará actividad para conseguir o conservar tales privilegios. De cabo a cabo se harán milagros para colocar en los cargos legislativos a los que favorezcan esas concesiones y para apartar de ellos a los que las hagan oposición. Ya sea con la mira de obtener o proteger concesiones de ferrocarriles, de terrenos, de mercados, de contratos, de obligaciones, aranceles u otras relacionadas con los impuestos, los individuos o las corporaciones que las deseen, no omitirán celo ni gastos en las elecciones y tendrán siempre montada una guardia negra cuando el Congreso celebre sesión. Los individuos y las corporaciones que

tienen o aspiran a tener privilegios de ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, servicios públicos de agua, etc., subvenciones, compensaciones de gastos o reducción de tributos, directa o indirectamente, harán cuanto esté en su mano por la causa del Privilegio en las elecciones del Estado y en las municipales, y después, por medio de cabildeos en los pasillos, harán lo mismo en las Cámaras donde se legisla.

El Privilegio es el premio, el botín de la política. Generalmente, con este nombre se designan los sueldos de los funcionarios públicos; pero, en comparación con el Privilegio, esos sueldos son nada. En efecto, es notorio que candidatos no tenidos por ricos se gastan en una campaña electoral más que los sueldos que tendrían si fueran elegidos. Ninguno de ellos lo hace por amor al cargo ni tampoco por motivos de salud. Lo hacen «por lo que les va en ello»: por las grandes ventajas que les reportan los servicios prestados al Privilegio desde sus cargos. De aquí que el gran botín de la Política sea el Privilegio.

Y es un botín enorme. Es un caudaloso río de riqueza el que resulta de poner a contribución aldeas, ciudades, estados y la nación entera.

Mas esta contribución no se saca como las de los ejércitos conquistadores antiguamente, que saqueaban y mataban. Se hace el despojo a la moderna, pacífica y legalmente, por medio de disposiciones del Poder legislativo, que hace donaciones del Tesoro público o que da facultades para apropiarse la riqueza del pueblo.

Para formarse idea de la importancia de tales facultades, hagámonos cargo de que, sólo en el ensanche de Nueva York, la propiedad de los privilegios o simples derechos de vías de comunicación disfrutados por las Compañías de servicios públicos, están calculados por personas competentes en 40.000.000 de dólares al año. Los rendimientos de los caminos de hierro en todo el país, a bulto, vienen a ser unos 2.000.000.000 de dólares por año. Una parte de esto, pero una parte pequeña, representa el gasto de explotación, inte-

rés y amortización del capital invertido en inmuebles, material fijo y móvil, etc. La mayor parte de aquella enorme cantidad representa las gangas del privilegio concedidas por los Poderes legislativos, federales y de los Estados—la principal de ellas es el derecho de vía o sea la facultad de fijar tarifa al tráfico. Moody, en su *La Verdad sobre los Trusts*, calcula que hay hoy «más de 440 grandes trusts industriales de servicios privilegiados y de transportes en los Estados Unidos, con un capital flotante total de más de 20.000.000.000». Este «capital flotante», que quiere decir valores industriales en papel, representa mucho más que el efectivo de las Compañías en maquinaria y material. Los elementos principalmente representados son las ventajas de distinta clase concedidas por los Gobiernos, en leyes generales o especiales, para los trusts. A estas ventajas es a lo que aquí llamamos privilegio.

El Privilegio, pues, tiene mucho alcance y enorme extensión. Es nada menos que la facultad muy extensa de robar a la masa general de los verdaderos productores de riqueza: a la masa general de la población. Hay que dominar la política para lograrle. Para dominar en política a fin de obtener privilegios, las personas sin conciencia lucharán con calma y perseverancia, empleando toda clase de medios. Contribuirán a la organización de mecanismos políticos y crearán caciques, subvencionarán a los partidos y comprarán el mando de las comisiones nominadoras, corromperán el sufragio y sobornarán a los empleados públicos. Es tan poderosa la presa del Privilegio, que nuestros príncipes no repararán en el coste para obtenerla. Ellos corromperán las elecciones a cada paso, a fin de obtener permiso para robar al pueblo.

Una vez concedido el privilegio, viene el esfuerzo para perpetuarle y extenderle. Otro engendro del Gobierno se emplea para estos fines: le llamamos «Corporación». Una Corporación es una personalidad artificial creada por el Gobierno; se compone de una o varias personas, formando una entidad para ejercitar su acción en determinados derroteros, y teniendo, dentro de límites determinados, todas las facultades de

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
D. A. N. M.

las personas naturales. La vida de esta persona artificial continúa, aunque cambien los elementos que la integran. Así que, mientras las personas naturales mueren, esta persona artificial, creada por el Gobierno, no muere.

Ahora bien, al advenimiento de la República y durante las cuatro primeras décadas del siglo diecinueve, las relativamente pocas Corporaciones creadas, lo fueron por actas especiales del Poder legislativo. Después vino el darse leyes de incorporación general, en cuya virtud cualquiera puede crear o dar vida a una de esas personas jurídicas llamadas Corporaciones. Y no solamente las condiciones de incorporación por leyes sucesivas fueron cada vez menos exigentes, haciendo así cada vez más fácil la creación de esas personalidades artificiales, sino que se legisló ensanchando el campo de sus atribuciones, hasta que hace poco, bajo la *New Jersey Corporation Act* (Ley del Parlamento de Nueva Jersey para la formación de Corporaciones), las atribuciones, como dijo el *Assistant United States Attorney Generale* Beck (Beck, Sustituto del Fiscal general de los Estados Unidos) representando al Gobierno en el pleito *Northen Securities Merger*, se han convertido en ilimitadas y perpetuas, con procedimientos clandestinos y autoridad confiada a unos pocos.

Poca necesidad habría de crear Corporaciones si no fuera para la concesión de privilegios. Pero esas personas artificiales, con capacidades mayores que las personas naturales y vida perpetua, están en mejores circunstancias que las personas naturales para tomar a su cargo los privilegios: para luchar por su prolongación y engrandecimiento. Como consecuencia se ha implantado la costumbre invariable de ora crear personalidades artificiales bajo las leyes generales de Corporaciones, a fin de que reciban del Gobierno concesiones especiales de poder, ora conceder los privilegios a personas naturales y traspasarlos luego a Corporaciones o personas artificiales. Y estas personas artificiales, que poseen concesiones del Gobierno, son las más activas y poderosas de todas cuantas personas se ocupan de política.

La nota más característica de la campaña presidencial de 1904, fue la imputación recíproca de los directores de cada uno de los dos grandes partidos, de recibir fondos para la campaña de las grandes Compañías poseedoras de privilegios. Más significativa todavía fue la creencia general de que el hecho era cierto, y la opinión apasionada en cada bando era que, mientras el candidato de la oposición tenía necesariamente que ser contaminado por tal dinero, el candidato propio era demasiado recto y fuerte de espíritu para desviarse en lo más mínimo del cumplimiento del deber y para que el mal pudiese contagiarle.

Sin embargo, los Presidentes son hombres y, como tales, están sujetos a las debilidades humanas. Y así como mister Buchanan se mostró de lo más complaciente ante la creciente acometividad del poder esclavista que le había elevado y sostenido en la Presidencia, así los poderes monopolistas podían razonablemente esperar protección, al menos, de un Jefe de Gobierno que había sido, con sus esfuerzos y dinero, eficazmente ayudado a ocupar la Casa Blanca.

En abril de 1904, Mr. William Bourke Cockran, de Nueva York, repetía de un modo insinuante en la Cámara de Representantes la especie publicada en un periódico de que la elección Presidencial de 1904 había sido comprada—la campaña ganada por «el dinero honrado». Mr. Cockran mencionó 16.000.000 como la suma que, según se decía, hubo que pagar. Él no afirmó que se hubiera pagado; no hacía más que repetir lo que otros decían. Lo cierto es que la Cámara ningún paso dió para esclarecer el asunto. La especie no tiene nada de inverosímil por la cuantía del precio mencionado. Porque, ¿qué son 16.000.000 para el *Standard Oil* que, sobre sus 100.000.000 de capital nominal, ha repartido cada año, desde 1896, dividendos no inferiores al treinta por ciento, y en dos anualidades el cuarenta y cinco o más? Si el gasto se traduce en protección y ganancia, ¿qué son 16.000.000 para un sindicato semejante, dirigido por Mr. Morgan, que en el transcurso de unos cuantos meses colocó 100.000.000 en va-

lores del Trust del Acero? La suma de 16.000.000 sería no más que uno de tantos asientos en la cuenta de gastos del Trust de ferrocarriles, cuyos ingresos anuales ascienden a 2.000.000.000. ¿Es que los monopolios creadores de la protección arancelaria al principio y recientemente no han empleado muchas veces 16.000.000 en elecciones presidenciales, de senadores y de diputados, a fin de cerrar las fronteras a las industrias extranjeras y evitar la competencia para poder organizar el robo sistemático de toda la población?

Nada de extraordinario tiene la cifra citada por Mr. Cokran. Tampoco la especie en sí causó sorpresa ni se consideró novedad. Lo que excitó el interés y produjo expectación, aunque poco duraderos, fue la posibilidad de descubrir a las personas complicadas en la corrupción electoral, si es que se llegaba a practicar una investigación seria. Pero el temor de algunos y la esperanza de otros fueron de corta duración. Tampoco se adelantó nada cuando, al reunirse el nuevo Congreso en diciembre de 1904, Mr. Crockan presentó un bill para que se formara una comisión encargada de averiguar la procedencia de los fondos electorales de los dos grandes partidos. El bill se mandó a las secciones a dormir el sueño de los justos. Se consideró peligroso que se le tomara en consideración y fuera sometido a votación y debate. El presidente Roosevelt, en su mensaje, hizo una breve alusión a la necesidad de legislar contra la recaudación de fondos corruptores; pero él nada más hizo y el asunto quedó por entonces abandonado.

¿Qué se hizo cuando Mr. George W. Perkins, presidente de la Comisión de hacienda de la Compañía de Seguros Vitálicos, de Nueva York, atestiguó que esta sociedad había dado 48.000 dólares para el fondo electoral del Comité Nacional Republicano con motivo de la campaña presidencial de 1904, y 50.000 para el mismo fondo en cada una de las luchas electorales que la precedieron inmediatamente? Mr. Perkins, además de explicar su proceder diciendo que él y sus consocios «creían que la integridad de sus capitales se prote-

gía de esa manera», apuntó la idea de que se llegaría a prever en la legislación el caso de que el Presidente de una sociedad de seguros fuese autorizado para hacer donaciones políticas por la Compañía, quedando obligado a dar después conocimiento público de ellas. «Desde luego que en un país como el nuestro, decía Mr. Perkins, puede fácilmente surgir una situación en la que haya que contribuir con una cantidad de 25, 50 ó 75 centavos de cada tenedor de póliza». Propuso que el Presidente de la sociedad quedara facultado para contribuir directamente, ¡sin consultar a los poseedores de pólizas ni a los demás empleados, ni siquiera a los directores de la Compañía!

Todo induce a creer que Mr. Perkins no está solo en cuanto a estas extrañas ideas. Por lo menos, es cierto que, de las tres grandes Compañías de seguros, las otras dos—La Mutua y La Equitativa—contribuyeron pródigamente a las últimas campañas presidenciales, así como resultó de la investigación parlamentaria que las tres Compañías se repartieron los grandes gastos de sostener en las capitales de los Estados *lobbies* (agentes parlamentarios) para «vigilar la legislación». Mr. Warren F. Thrummel, agente parlamentario de La Mutua, juró que él en persona había entregado 25.000 dólares al contado y en su propia mano a Babcock, Presidente del Comité Congresista Republicano, en la lucha electoral de 1904, porque «había mucho peligro» de que los Demócratas dominaran en la Cámara de Representantes, con lo que probablemente vendría «agitación arancelaria» y «otras modificaciones legislativas», contrarias a la estabilidad de los negocios y, por lo tanto, contrarias también ¡a «los intereses de los asegurados»!

En cuanto al empleo de dinero en política, no se crea ni un instante que un partido aventaja al otro ni un ápice. El Privilegio no es sentimental ni tiene preferencias de partido; entra en tratos con cualquiera de los partidos políticos que ponga a su «disposición la mercancía»: por mercancía se entiende la legislación. Si en este particular hay rivalidades

entre los partidos, el Privilegio contribuirá con algo para cada uno a fin de tener propicios a los dos.

El resultado de esta línea de conducta, ¿no está de manifiesto en la composición del Parlamento? El Senado se compone, principalmente, de Príncipes del Privilegio y de representantes de las sociedades privilegiadas. Esas personas fueron al Senado mandadas por Cámaras dominadas por el Privilegio.

La Cámara de Representantes está formada, en gran parte, por individuos cuyos nombramientos y elecciones son debidos a los poderes ferroviarios, arancelarios y otros, deseosos, si no de nuevas concesiones de favor, al menos de conservar las que en la actualidad disfrutan. El análisis demuestra que las tres cuartas partes de los miembros de ambas Cámaras son abogados, y la observación convencerá a cualquiera desprovisto de prejuicios, como me han convencido a mí cuatro años de asistencia sin interrupción a la tribuna de la Prensa, que una gran proporción de esos abogados, sólo en nombre representan el interés de sus distritos respectivos. Están allí representando realmente esta o aquella empresa ferroviaria, esa combinación industrial del acero, o la otra compañía de maderas de construcción, o algún gigante de los que amamanta el arancel.

Tales intereses, colosales y seductores por la magnitud de sus resultados, son tentaciones para los abogados en funciones de legislador, según expuso el magistrado del Tribunal Supremo de los Estados Unidos, Brewer (1), «no meramente por el dinero que poseen y con el cual pueden recompensar, sino aun más por la influencia con que pueden favorecer en el porvenir al abogado que se preocupa de adelantar en su carrera.

»No se pueden cerrar los ojos ante el espectáculo de esas poderosas sociedades ofreciendo cebos de los más halagüe-

(1) Discurso sobre «Las obligaciones éticas del Abogado como Legislador», ante la escuela de Derecho de Albany, en 1.º de junio de 1904.

ños a los legisladores para que, al legislar, atiendan sus intereses con preferencia a los intereses de la Nación.

»Senadores y Representantes han debido sus puestos a influencias de las corporaciones, y los han obtenido mediante la esperanza, cuando no el compromiso, de que, como legisladores, tendrían en cuenta los intereses de la corporación.....

»El peligro radica en el hecho de que son muy poderosas y de que tanto poderío, actuando sobre el legislador aisladamente, le induce a olvidarse de la Nación y tener presente a la Compañía. Y el peligro es aun mayor por ser un peligro artero.

»Puede no haber compromiso escrito. Quizá en realidad no haya convenio alguno y, sin embargo, cuando el legislador se percata de la existencia de ese poderío, que puede ser empleado en favorecerle o en perjudicarlo, según el grado de ductilidad o de resistencia con que acoja las solicitudes de las Empresas, éstas adquieren para el legislador tal importancia, que no pueden menos de ser un peligro y una amenaza para las instituciones republicanas».

¿No es esto cierto? Que alguno se levante en el Senado o en la otra Cámara a proponer, por ejemplo, que se quite el «amparo» del arancel a alguna enormemente rica y poderosa «industria naciente». ¡Contemplad cómo miembros de la Cámara, que hasta entonces habían seguido los debates con atención soñolienta, se yerguen en los escaños con energía hostil y se apresuran a llamar con urgencia a los ausentes! La chismografía cesa por ensalmo en pasillos y vestuarios, y líneas de escaramuzas surgen contra la odiosa proposición. La maniobra favorita es dejarla prisionera en una comisión parlamentaria.

Por otra parte, las informaciones o audiencias ante la Comisión de Procedimientos y Recursos (Ways and Means) de la Cámara no son más que coros de rapacidad, en que los voraces intereses privilegiados piden más y más poder para robar al país. El general Garfield, después de larga experiencia en esa Comisión, lo decía francamente.

«Es notorio el hecho, decía Carl Schurz, exsecretario del

Interior, en una carta al público referente a la corrupción de los partidos, que una de las grandes organizaciones de partido, antes de cada elección nacional, guisa con la grasa que extrae a sus protectores, a condición de que éstos serán protegidos en el disfrute de sus beneficios si el resultado del guiso es satisfactorio, y si no, no». En un documento público (1) se puede ver una carta, fechada el 5 de junio de 1897, de Mr. A. B. Hepburn, del Banco Nacional de la ciudad de Nueva York (Rockefeller), a Mr. Lyman J. Gage, entonces Secretario del Tesoro y ahora Presidente de la Compañía Trust de los Estados Unidos (Rockefeller), en la cual mister Hepburn, después de pedir al secretario Gage que hiciera en su banco los depósitos del Gobierno, decía: «Desde luego que el banco es muy fuerte, y si usted se toma la molestia de ver la lista de nuestros directores, verá usted que nosotros también tenemos derecho a grandes exigencias políticas, en atención a lo hecho en la lucha electoral el año pasado».

«Washington es el sitio donde convergen todos los caminos de la mendicidad pública, dice uno de los primeros diarios de Nueva York, y un ejército mayor que el Gran Ejército (de cazadores de pensiones) ha estado durante años cayendo sobre la capital, animado de un espíritu muy semejante al de los Godos marchando sobre Roma».

Y, para muestra de cómo se maneja el Parlamento, véanse esos dos telegramas:

Uno, firmado por John D. Rockefeller, Jr. y fechado el 6 de febrero de 1903, fue enviado a seis Senadores de los Estados Unidos. Dice: «Nos oponemos a toda legislación contraria a los Trusts. Nuestro abogado se verá con usted. Hay que pararla».

El *nos* probablemente significaba El Trust del Petróleo. La legislación anti-trustista desechada estaba comprendida en tres proyectos de ley: uno contra las tarifas ferroviarias

(1) Documentos de la Cámara, núm. 264. Quincuagésimotercero Congreso, primera sesión.

de preferencia, otro sobre publicidad y otro para la promulgación de medidas legislativas contra los Trusts.

El mismo día John D. Archbold, presidente del Consejo de *Trustees* y vicepresidente del Trust del Petróleo, envió el telegrama siguiente al Senador de los Estados Unidos, Matthew S. Quay, de Pennsylvania:

«Recibida la carta de ayer. Somos invariablemente opuestos a todos los proyectos de ley llamados de los trusts, excepto el de Elkins prohibiendo distinciones en los ferrocarriles, aprobado ya por el Senado; cualquiera otra cosa es fútil y redundará exclusivamente en intervenciones vejatorias para los intereses industriales del país. El de Nelson, como todos los demás de la misma tendencia, será sólo un instrumento de ataque y vejaciones contra unas pocas grandes empresas. Confiere al Gobierno Federal derecho a intervenir en los asuntos de las corporaciones de los Estados, sin dar ninguna protección por parte del Gobierno Federal. Semejante medida no está reclamada por la opinión pública. Si se aprueba alguno de los proyectos, comprenderá a todos los individuos o corporaciones dedicados a negocios interiores de los Estados, y para todos será obligatorio dar cuentas de los balances e informes al Departamento de Comercio. Esta tarde voy a Washington. Le ruego mande recado al Arlington, donde podré verle a la noche».

Estos dos telegramas se abrieron camino hasta la Prensa y se levantó mucho clamoreo contra esta «manipulación, de las más desvergonzadas en la historia de lobbying» (intrigas parlamentarias). El bill Littlefield murió, pero, bajo la presión popular formada, los otros dos bills fueron aprobados por las dos Cámaras y convertidos en leyes por la firma del Presidente Roosevelt. ¿Con qué resultado? Hasta ahora, escaso o nulo.

La enmienda de Nelson al bill del Departamento de Comercio requería la organización de un Negociado de Corporaciones. Se puso al frente de esta oficina a una persona de reputación acrisolada. Mr. James A. Garfield, hijo del difunto Presidente, y se le confirieron poderes plenos de investiga-

ción y publicidad. Sin embargo, ¿de qué han servido? Una queja general acerca de un Trust de carne de vaca motivó que se estudiara el asunto y se redactara un informe; mas éste fue negando la existencia del trust, a pesar del hecho manifiesto de que hay una «comunidad de interés» poderosísima y muy onerosa entre los grandes conserveros de carne del país, que disfrutan de tarifas especiales en los vagones de mercancías y que monopolizan los vagones refrigerantes. Por ello pueden impedir la competencia y hacer bajar a capricho el precio del ganado que compran, y mantener alto el precio de la carne en conserva que venden. Y no esto solamente, sino que, siendo los amos de los vagones refrigerantes, mandan también en el transporte de frutas y en otros que necesitan de esos vagones.

El proyecto de ley Elkins, que favorecía el Standard Oil (Trust del Petróleo), según telegrafió Mr. Archbold al senador Quay, era una enmienda a la ley de Comercio Interior, con apariencia de fomentarle, pero en realidad para evitar diferencias en los ferrocarriles. Pero cuando la ley empezó a regir, resultó que ya tenía las uñas cortadas. La primitiva ley no había sido suficientemente clara al definir lo que consideraba ilegal. La enmienda lo remediaba con claridad, pero no imponía sanción penal para las infracciones. La de prisión, que figuraba en la original, había sido suprimida tranquilamente en la enmienda: de modo que los ferrocarriles podían faltar a la ley Elkins cuando lo tuvieran por conveniente, sin más castigo que una multa, si es que el *Attorney-General* (Fiscal) de los Estados Unidos llegaba a ser persuadido a acusarles primero y se les declaraba culpables después. Así que lo que Mr. Archbold patrocinaba en nombre del Trust del Petróleo era una enmienda a la ley de Comercio Interior (Inter-State) que, con la apariencia de fortalecerla en contra de las tarifas diferenciales, realmente la arrancaba los colmillos.

Quizá estos ejemplos den idea del poder astuto que el Privilegio tiene en el Parlamento. Mas hay otros ejemplos de

la ceguera del Gobierno y de su impotencia en relación con el Privilegio. Puede llamárselos los pactos de Morton.

Mr. Paul Morton, Secretario que fue de Marina en el Gabinete de Mr. Roosevelt, había sido segundo vicepresidente y director de tráfico en el ferrocarril de Atchison, Topeka y Santa Fe. Como tal tuvo que comparecer ante los Tribunales y ante la Comisión Parlamentaria de Comercio Interior para declarar sobre contratos ilegales de los ferrocarriles, con perjuicio del comercio, y sobre tarifas diferenciales.

El 18 de mayo de 1896, Paul Morton, en representación de la Compañía del Ferrocarril meridional de California, división occidental de la red de Santa Fe, y J. C. Stubbs, tercer vicepresidente de la Compañía Pacífico Meridional, firmaron un convenio para los dos ferrocarriles, comprendiendo toda clase de mercancías importadas o exportadas de California Meridional, cuyo territorio se repartían las dos Empresas como si se tratara de una provincia conquistada (1).

No paró en esto, sino que dió lugar al llamado «Caso de las tarifas de naranjas», pues los dos ferrocarriles, procediendo de acuerdo, contrataron rebajando los portes con otros ferrocarriles particulares dedicados al transporte de frutas: el Pacífico Meridional con el Express de Fruta, y el California Meridional con el de la Fruta Temprana. Estos contratos dieron un monopolio efectivo del transporte de la fruta de esta región a las dos Compañías particulares, las cuales, a su vez, pertenecían al Trust de la Carne de Vaca (Armour Beef). Se dió la queja de que las dos Compañías de ferrocarril se dividían todo el tráfico: sesenta por ciento para el Pacífico Meridional, cuarenta por ciento para el Santa Fe. Cuando el pleito fue llevado en los Ángeles ante el Tribunal ambulante de los Estados Unidos, Mr. Morton, en el curso de su declara-

(1) Lo que, según parece, era el texto completo de este contrato notable, fue dicho en un discurso en el Parlamento el día 1.º de febrero de 1905 por Robert Baker, de Nueva York. Véase pág. 2.071, tomo XXXIX, parte 3.ª, *Congressional Record* (Archivo Parlamentario).

ción, dijo: «Nosotros (el ferrocarril de Santa Fe) tratamos en varias ocasiones—pasamos por el caro experimento de ser honrados en este asunto—de vivir con arreglo a la ley, tal como la entendíamos, y rehusamos la rebaja de los portes, y perdimos tantos negocios que nos convencimos de que teníamos que hacer lo que hicieron los Romanos».

Es decir, que el Santa Fe, para lograr la parte de tráfico que consideraba le pertenecía, entró en tratos secretos de reducción de portes con el Trust de los Vagones Refrigerantes (Trust de la Carne de Vaca), con absoluto menosprecio de los demás porteadores y violando a sabiendas la ley, que prohíbe tales diferencias.

Y hubo semejantes rebajas de portes para el trigo, sal, carbón mineral, hierro y otros artículos. En 29 de diciembre de 1904 se atestiguó que el Santa Fe, por contrato hecho en agosto de 1902, concedió una rebaja de un dólar por tonelada a la Compañía Combustible y Hierro de Colorado, el Gran Sindicato Gould-Rockefeller, últimamente fundido con el mayor aun Compañía de Carbón y Hierro de la Montaña de Roca (1). Se ha calculado que este convenio valió a la Compañía Colorado más de 400.000 dólares en dinero. Mr. Morton había sido vicepresidente de la Compañía Colorado antes de entrar en el ferrocarril de Santa Fe. En relación con el contrato de Colorado, la empresa del ferrocarril había comunicado una circular encabezada: «Para conocimiento exclusivo de los empleados y sin que se haga público». El miembro de la Comisión de Comercio Interior (Inter-State), Prouty, declara que «jamás vió una inobservancia tan descarada de la ley como la que el Santa Fe y la Carbón y Hierro de Colorado pusieron de manifiesto en este negocio de carbón».

En Kansas, la Comisión de Comercio Interior descubrió que el Santa Fe y otros ferrocarriles habían estado haciendo

(1) Comisión del Comercio entre los Estados *re* portes del carbón y productos de las minas por el ferrocarril de Santa Fe.

rebajas al Trust de la Sal en Kansas, en forma de una parte proporcional por cierta propiedad que el Trust tenía en la vía. Esta rebaja proporcional favorecía a la gran Compañía salinera con perjuicio de los productores de sal independientes (1).

En la investigación practicada por la Comisión de Comercio Interior acerca de los negocios de granos del ferrocarril Santa Fe en la ciudad de Kansas (Missouri) y en el territorio de cereales que tiene detrás, Mr. Morton informó que venía siendo costumbre que cada ferrocarril tuviera una o dos, algunas veces tres, casas de comisión para trabajar en representación suya como agentes en el negocio de cereales. El interés de cada agente estaba en proporcionar la mayor cantidad de grano posible a su ferrocarril para el transporte. Para conseguirlo, los ferrocarriles ofrecían condiciones que eran alicientes de importancia. Richardson y C.^a se convirtieron en agentes de cereales para el Santa Fe, que pagaba a la casa un cuarto de centavo por cada *bushel* (medida de capacidad) embarcado y, además, una reducción en la tarifa. Es decir, que Richardson y C.^a obtenía una reducción considerable en la tarifa de los portes que figuraba para el público y, además, un cuarto de centavo por comisión. He aquí lo que, bajo juramento, Mr. Morton declaró a la Comisión:

«*Comisionado Prouty.*—¿De qué manera y cuándo reintegran ustedes a Richardson y C.^a la bonificación de tarifas?»

»*Mr. Morton.*—En valores a la orden, próximamente, por trimestres.

»*Comisionado Prouty.*—¿El (Richardson) presenta la cuenta a ustedes?»

»*Mr. Morton.*—Sí, señor.

»*Comisionado Prouty.*—Y ¿carga en cuenta un centavo de comisión por *bushel* y, además, la diferencia entre el porte público?.....

»*Mr. Morton.*—El porte convenido y el público.

(1) Informes del Comercio Interior, núm. 207, *re* transportación de sal de Hutchinson, Kansas.

»Comisionado Prouty.—Y ustedes, ¿pagan con arreglo a esa cuenta?

»Mr. Morton.—Nosotros liquidamos con él» (1).

Aquí está, dicho sencillamente, el método seguido por Mr. Morton para violar la ley contra las tarifas diferenciales. Y al declarar ante la Comisión investigadora sobre un contrato de favor con uno de los conserveros del Trust de la Carne de Vaca, Mr. Morton, francamente, dijo: «Sí, señor; es un contrato ilegal. Lo era cuando le hicimos y sabíamos que lo era» (2).

¿Qué vino después como consecuencia de estas pruebas de infracciones de la ley—de lucro de unos cuantos poderosos a expensas de muchos débiles? Nada que tuviera carácter de castigo. Ni parece que estas malas acciones, después de comprobadas, hayan empañado en lo más mínimo los brillantes éxitos políticos de Mr. Morton. Al invitarle a formar parte del Gabinete, el Presidente no paró mientes en la anterior declaración. Ni la Cámara de Representantes, cuando Mr. Robert Baker, de Nueva York, presentó dos resoluciones de investigación, hizo otra cosa que informar las resoluciones remitidas por el Comité Judicial y adoptar, a instancia del presidente del Comité, aconsejado por la mayoría de él, Republicana, y por un voto de mayoría, la determinación de dejar las resoluciones «sobre el tapete»—el «procedimiento parlamentario de estrangulación», decía Mr. Baker. Pero al cabo se movió la opinión pública, y Mr. Morton tuvo que salir del Gabinete. Fue llamado oportunamente para poner en orden los negocios nada equitativos, a todas luces, de la Sociedad de Seguros «La Equitativa», con un gran sueldo.

(1) Órdenes y declaraciones pertenecientes a la Comisión de Comercio Interior relativos a tarifas, facilidades y costumbres seguidas en los portes, remoción y almacenaje de cereales y sus productos, transportados desde Occidente a la costa del Atlántico y a otros puntos de Oriente, págs. 281-282.

(2) Comisión del Comercio Interior *re* portes de las carnes en conserva y géneros empaçados, pág. 148.

Lo que hizo abrir los ojos a la opinión pública fue la dimisión del Consejo especial del Departamento de Justicia, a consecuencia de haber el Presidente desoído su consejo de procesar por desobediencia a Mr. Paul Morton y otros que habían sido empleados del ferrocarril Santa Fe en tiempo de su vergonzoso contrato con la Compañía de Combustible de Colorado. El Consejo especial le formaban Mr. Judson Harmon y Mr. Frederic Newton Judson, el primero *ex Attorney-General* de los Estados Unidos. Pero Mr. Roosevelt hizo lo que en la jerga forense se llama «sentar un precedente». Trazó una delicada línea divisoria entre las empresas ferroviarias y sus empleados, y en una carta de disculpa a Mr. Morton, que publicó en los periódicos, decía que él ni «soñaba» con procesar a los empleados particularmente: distinción que apreciarán en todo su valor los directores de las asociaciones obreras cuando ellos y no sus sociedades son presos y castigados por los Tribunales, si éstos los encuentran culpables de desobediencia. ¿No es esto para sugerir en su mente dudas sobre la imparcialidad de la ley? Sin embargo, el Presidente, seriamente, requirió del *Attorney-General*, Mr. Moody, que procediera contra la empresa ferroviaria culpable, pero no contra sus empleados.

No hay que entender por esto que el Gobierno de Washington tenga por norma perdonar la infracción de las leyes y tomar medidas perjudiciales al bienestar del pueblo. Pero significa que, donde el interés público no esté alerta, el dedo meñique del Privilegio es más fuerte que los lomos de la masa general de la población. La influencia monopolista, unas veces groseramente y otras con sutileza, hace que los funcionarios públicos de los ramos administrativo y legislativo en Washington, no vean en las Corporaciones monopolistas cosas que les inducirían a persecuciones activísimas si fueran ejecutadas por individualidades desprovistas de privilegios. Si no tuviéramos otros, dos ejemplos de esa miopía nos suministraría la persistente actitud del Gobierno con las Compañías de trenes expresos y su despilfarro en el pago del

correo. Da a los ferrocarriles 160 dólares por cada tonelada en un recorrido de 442 millas, mientras que hay ocasiones en que las Compañías particulares de expresos pagan por el transporte de su material a los ferrocarriles ocho dólares por el mismo peso y distancia! El Gobierno paga a los ferrocarriles ocho centavos por libra por hacer la mitad del servicio nada más, por el que el Gobierno recibe un centavo! Y, como se ha dicho con frecuencia, las líneas cobran del Gobierno todos los años por el uso de los vagones de correos más que su coste de construcción (además de los ocho centavos por libra). Lo que paga el Tesoro de los Estados Unidos por portes en ferrocarril del interior del país es próximamente 40.000.000 al año!

Si esto no es un escándalo de primera magnitud, ¿qué otra cosa puede ser? Sin embargo, el Parlamento o, mejor dicho, una mayoría del Parlamento, bajo la magia ferroviaria, no permitirá reducción alguna en el pago anual por transportes de correos. Año tras año el monstruoso robo continuará y, mientras tanto, varios departamentos de la administración pública intervienen para descubrir pequeños fraudes de correos, cuando hay motivo de sospecha, y para castigar la defraudación más insignificante en la administración postal o en el sobreprecio de los excesos de peso (1).

Las Empresas de mensajerías de este país, por lo general, son ramificaciones de los ferrocarriles y funcionando actualmente en íntima armonía con ellos, durante años han inducido al Parlamento, por sugestión hipnótica, a que no acceda a establecer como parte del servicio postal un servicio de entregas postales, tal como hasta las naciones de tercer orden tienen desde hace tiempo. La negativa del Congreso permite a las empresas particulares de mensajerías percibir exacciones ladroneskas sobre multitud de servicios que el Departamento de

(1) J. L. Cowles, en *Un Correo general para pesos y pasajeros*, ofrece un análisis verdaderamente completo de estas condiciones entre el Gobierno y los ferrocarriles.

Correos podría hacer mejor y con provecho del Estado, por una fracción de lo que cobran por ellos.

¿Cómo llegan los ferrocarriles a tener influencia tan extraordinaria sobre el Gobierno de Washington? Sus fuentes de influencia son muchas. Entre ellas figuran, desde la innegable del agente parlamentario con su dinero de soborno y los abogados a sueldo, hasta las propinas en Wall-Street y los pases de favor. Un diputado novel de la Cámara de Representantes, Robert Baker, de Nueva York, causó gran revuelo al abrirse el Congreso quincuagésimo-octavo, en noviembre de 1903, por haber devuelto un pase anual que le había enviado el abogado de una de las grandes líneas que pasan por Washington. Los empleados del ferrocarril consideraban a Baker como loco de remate; para los gorriones, que no son bastante delicados para preocuparse de la opinión pública, Baker era algo peor que un majadero por «dejar escapar la ganga».

En efecto, el pase ferroviario de favor es la cuña que se emplea para abrir camino al soborno de los legisladores, ya pertenezcan a las Cámaras federales, ya a las de los Estados, ya a las de los Municipios. «Al investigar acerca de la corrupción legislativa, decía el Gobernador de Missouri, Folk, me he convencido de que el primer paso que los legisladores dan en el camino del soborno es, por regla general, aceptar un pase de favor de un ferrocarril». Y, efectivamente, Thomas Jefferson llegó a más, diciendo en una carta a Samuel Hawkins, al final de su larga carrera política en 1808: «Al comenzar mi vida pública me propuse, como regla de conducta, y en ella he de perseverar, no admitir regalo alguno que represente un valor pecuniario apreciable» (1). Sin embargo, tanto han cambiado las cosas en un siglo que, no sólo la mayoría de los miembros de todos nuestros cuerpos legislativos aceptan de favor pases costosos de ferrocarriles valederos

(1) Escritos de Jefferson, Edición de la Asociación Jefferson, tomo XII, pág. 203.

por un año, sino que el presidente Roosevelt, hasta que le avergonzó la opinión pública, aceptaba vagones particulares y hasta trenes para viajar por todos los ámbitos del territorio nacional. «Las cosas de un valor apreciable, escribía Jefferson, por inocentemente que sean ofrecidas en los primeros ejemplos, pueden degenerar en abuso, para el cual yo deseo no proporcionar precedente». Estas hermosas distinciones, por lo general, se han hecho ya anticuadas.

No obstante, la ley es clara y precisa (1). La Comisión de Comercio Interior la ha interpretado como prohibitiva de la expedición de pases gratuitos; pero, ¿qué valor puede tener la interpretación de un Tribunal cuando el Tribunal mismo ha sido reducido y, por influencias ferroviarias, sigue reducido a la misión no más de llevar el compás? La ley es ésta; pero se la considera tan poco, por la mayor parte de los miembros del Parlamento, como si no hubiera figurado jamás en los códigos. Y, en verdad, varios Presidentes no han rehusado vagones y hasta trenes gratis. El presidente Roosevelt dejó de aceptarlos solamente al finalizar su primer período. Los pases de los ferrocarriles han llegado a ser mirados, entre los que tienen cargos legislativos, como un gaje o un derecho del cargo, y las Empresas los consideran como una parte del pago por los servicios prestados o por los favores futuros.

(1) El capítulo 382 de la ley del Parlamento del 2 de marzo de 1889, dice: «Y cuando cualquiera dedicado a transportes generales haya establecido y publicado sus tarifas, en cumplimiento con lo prevenido en esta sección, será ilegal para él cargar, pedir o recibir una retribución mayor o menor como portes de personas o efectos, o por cualquiera otro servicio conexo, que lo publicado en la cédula de tarifas que esté a la sazón vigente».

CAPITULO II

LA POLÍTICA EN LOS ESTADOS Y EN LOS MUNICIPIOS

Cuatro señores estaban comiendo en el Montauk Club, de Brooklin. Uno de ellos era Juez del Tribunal Supremo del Estado; dos, Senadores del Estado; el cuarto era un comerciante al por mayor.

«Me inclino a creer, dijo el Juez, que el Presidente de la Comisión Senatorial de Seguros en el Capitolio de Albany, recibe en secreto de las Compañías de seguros próximamente 25.000 dólares al año además de su sueldo público».

Los Senadores disientían de esa creencia.

«Recibe una gran cantidad, pero no tanto», dijo uno de ellos. «No, añadió el otro Senador, el Presidente de la Comisión senatorial de ferrocarriles, ya lo creo que lo cobra de los ferrocarriles del Estado, pero las Compañías de Seguros no pagan tanto.

El primer Senador que había hablado convino en ello y probablemente estaba en lo cierto. De toda nuestra aristocracia del Privilegio, nuestros Principes ferroviarios son los más conspicuos como corruptores de la Política en los Estados. «Estos reyes ferroviarios, dice Mr. Brice, figuran entre los más grandes hombres de América, quizá pueda decir que son sus más grandes hombres..... Ellos tienen autoridad, más autoridad—esto es, más ocasiones y facilidades de hacer que prevalezca su voluntad personal—que acaso ninguno de los