

13. R
ENSAYO

SOBRE LAS

VIAS DE COMUNICACION

POR

ANTONIO J. RIUS

Tesis presentada á la Facultad de Derecho
y Ciencias Sociales de la República para optar al grado
de Doctor en Jurisprudencia

MONTEVIDEO

Tipografía de Marella Hermanos, calle de Buenos Aires número 148

1882.

CLAUSTRO UNIVERSITARIO

RECTOR

Dr. D. Alfredo Vazquez Acevedo

CATEDRÁTICOS

Derecho Civil	Doctor Don Duvimiozo Terra.
Derecho Natural e Internacional	" " Martin C. Martinez.
Derecho Penal	" " Alberto Nin.
Derecho Constitucional	" " Justino J. de Aréchaga.
Economía Política	" " José R. Mendoza.
Procedimientos Judiciales	" " José Maria Perelló.

CLAUSTRO UNIVERSITARIO

RECTOR

Dr. D. Alfredo Vazquez Acevedo

CATEDRÁTICOS

Derecho Civil	Doctor Don Duvimiozo Terra.
Derecho Natural e Internacional	" " Martin C. Martinez.
Derecho Penal	" " Alberto Nin.
Derecho Constitucional	" " Justino J. de Aréchaga.
Economía Política	" " José R. Mendoza.
Procedimientos Judiciales	" " José Maria Perelló.

SEÑOR RECTOR ;

SEÑORES CATEDRÁTICOS :

Al optar el grado académico á que se refiere el artículo 47 del Reglamento de esta facultad, véome en la obligación de someter á vuestro exámen un trabajo cuyo tema debe estar comprendido entre los muchos que constituyen el plan de estudios de Derecho y Ciencias sociales: al hacerlo, deberéis comprender que no he contado con la pequeñez de mis conocimientos, ni mucho menos con la experiencia de los años; solo sí, he tenido en cuenta vuestra reconocida indulgencia, la que tantas veces me ha sido otorgada y que hoy mas que nunca necesito.

Estimulado por la idea que mas acaricia mi alma, por el deseo de saber, es que someto á vuestra consideracion este *Ensayo sobre las vías de comunicacion*, asunto que he considerado de trascendental importancia, como origen que es del desarrollo de la industria, del cambio de los productos y por tanto de la circulacion de la riqueza.

No es para mí un misterio, el que muy poco ó nada nuevo sobre el particular podré deciros; ape-

nas si puede mi inteligencia darse cuenta con fidelidad, de las ideas que han desarrollado en mí vuestra enseñanza y los afanes del estudio; pero con todo, es necesario que cumpla con la prescripción reglamentaria, y por ello arrostraré de la mejor manera que me sea posible el desarrollo de la importante materia que me ocupa.

I

Si le fuera permitido al hombre, eliminar de la sociedad en que vive los conocimientos y mejoras que ha recibido de las pasadas generaciones, y pudiera convertirla en una rudimentaria agrupación de individuos, en la comparación del pasado con el presente, es que podría apreciar la gran importancia de la vida social ya sea considerada bajo el punto de vista moral, ya bajo el material.

Impotente por si solo para toda clase de perfeccionamiento, solo en la vida de relacion pudo encontrar el medio capaz de satisfacer sus necesidades, tan múltiples y variadas como son las leyes á que obedece su desarrollo.

El cambio, robustecido por la idea de valor, se impuso á la mente de los pueblos como un hecho necesario y único capaz de hacerles comprender que solo de la comunidad de esfuerzos podrian esperar su bienestar futuro: con él, debia difundirse el espíritu de actividad que hace desaparecer esa

languidez que se nota en toda sociedad pobre é ignorante y en cuya vida adormecida los seres que la constituyen apenas pueden darse cuenta del fin para que han sido creados.

Fué pues necesaria la vida del movimiento; vida, que estimulando la actividad individual en las mútuas prestaciones, encamina á las sociedades en la prosecucion de sus mas altos destinos.

Mas el hombre, que vino al mundo á dar vida á una interminable sucesion de ideas, á una indefinida sucesion de hechos que se encadenan, se combinan y transforman, no podia reducir su actividad á los estrechos límites de un estado, era necesario dar una extension sin límites á las generaciones del progreso; era necesario que sus esfuerzos no se esterilizasen en el aislamiento, sino que por el contrario vinieran progresando en la satisfaccion de las necesidades de los pueblos.

Esta vida surjió de la confraternidad humana; las sociedades ávidas de su propio bienestar fueron iguales ante el derecho y la persona jurídica del Estado, síntesis del desarrollo colectivo, fué el medio capaz de generar el movimiento á la actividad individual que concretaba sus esfuerzos á la satisfaccion de su propio bienestar.

La vida de relacion que es necesaria entre los individuos, se hizo indispensable para las sociedades y estas como aquellos, solo pudieron facilitar su desenvolvimiento con la ley económica de los cambios; con ella debia de acrecentarse la riqueza,

y para que esta existiera fueron necesarias las vias de comunicacion.

Sin ellas, los pueblos no podrian prestarse mútuo apoyo y sin él, los mas de los artículos de riqueza no podrían producirse, y los producidos en un punto no podrian transportarse á otro. Por populosas que fueran las ciudades y por grande que fuera el consumo que hicieran sus habitantes, nunca podría estar en relacion con el desarrollo productivo que aumentaba dia á dia bajo la influencia de la division del trabajo: era pues indispensable que la comunicacion facilitase la reciprocidad de los cambios, é hiciera que la riqueza se acrecentara, dando nuevos mercados á los progresos de la industria.

Es mas aun; "si, como dice un economista (1), se aumentan la industria y la poblacion de una ciudad crecida, mas se alejan los sítios en que se producen las primeras materias del consumo inmediato y las que se necesitan para las manufacturas. Cada dia le son mas necesarios los buenos caminos ó canales, para que el precio elevado del transporte no llegue á ser muy pronto un obstáculo insuperable á los progresos de la industria; pues el precio de las primeras materias que se venden en un mercado, se arregla por el de las obtenidas en situacion mas desventajosa; y cuanto mas alto sea el

(1) Flores Estrada, curso de Economía Política.

precio, tanto menor es el número de los que las pueden consumir.”

Es pues una necesidad exigida por el progreso á que legítimamente aspiran los pueblos, el que los Estados en toda la extension de su territorio, contribuyan al acrecentamiento de la riqueza, facilitando los diversos medios de comunicacion; necesidad mucho mas sentida en paises, que como el nuestro, un gran número de sus habitantes se dedican á la naciente industria agrícola, que necesita mucho mas de estas facilidades para acrecentar su desarrollo.

Sin ellas, igual sería al labriego una cosecha abundante que una escasa; pues aunque sucediese lo lo primero, la carencia de mercados haría aumentar la oferta á la misma demanda, lo que traería una exajerada disminucion del valor de los productos, y en consecuencia la dificultad de poder cubrir los gastos de la labor venidera.

Las vías de comunicacion son por tanto indispensables á los pueblos, tócanos ahora estudiar sus diversas clases.

II.

Entre les diversos medios de que se sirve el nombre en sus comunicaciones, aparecen en primer lugar los caminos como mas sencillos y por esto sin duda mas antiguos.

En todas las épocas y en todos los pueblos, aun aquellos cuya existencia mas remota registra la historia, les han reconocido su importancia como lo prueba inequívocamente el hecho de su existencia. En tiempos de Moisés ya eran conocidos, puesto que al rey de los amorreos decia el embajador del pueblo hebreo: “No iremos por los campos, sinó que iremos por el camino real hasta que pasemos los límites de tu reino.” (1)

Los egipcios, los israelitas y posteriormente los griegos, los conocían bajo la denominacion de *viæ regiae* y los romanos daban mas tarde á estas vías, cuya solidez ha desafiado á la accion de tantos siglos, el nombre de *viæ militaris*.

(1) Lib. Num., cap. xx, vers. 17.

La legislación de la época nos prueba que los romanos daban la importancia que se merecía este medio de comunicación, cuando establecía la existencia de un magistrado especial de los *curatores viarum*, que tenía la superintendencia en la conservación de los caminos. (1)

Innecesario sería, el consignar uno á uno todos los pueblos que debiendo su existencia á un origen mas ó menos remoto, se han servido de estos medios de comunicación; bástenos saber que en todos ellos, la viabilidad era considerada como veneros de riqueza que progresaba con el aumento de las industrias y de las necesidades sociales.

La importancia económico-administrativa de los caminos es inmensa, ya se les considere como un elemento indispensable á la circulación de la riqueza, ya como base necesaria á la acción social.

Sin ellos, el comercio que alimenta á la agricultura y á la industria se haría de todo punto imposible, puesto que no podría transportar á los centros de consumo los productos industriales; y sin él, la producción languidece y muere por carecer del elemento mas indispensable á su propia vida, base de su desarrollo.

Sin esta facilidad de comunicaciones, el ejercicio de los derechos inherentes á la persona del ciudadano, se harían muy difíciles sinó imposibles. Los poderes públicos solo á costa de gran-

des esfuerzos, es que podrían hacer sentir el peso de su autoridad en los confines del estado, y esto de un modo incompleto, cuando su acción debe hacerse ostensible en todo el territorio con la misma energía, para conservar ilesas las prerogativas del poder.

El espíritu público se vería desfallecer debilitado por la falta de contacto en las ideas, y los intereses particulares y locales sobreponiéndose al bien colectivo, en aras de su egoísmo sacrificarían la unidad del Estado.

Es pues, bajo todo punto de vista, una indispensable necesidad que los pueblos den toda la importancia que en sí encierran estas vías de comunicación, debiendo esta ser mucho mayor, en aquellos que ya por la naturaleza de su suelo, ya por la escasez de recursos de que disponen, no pueden suplirlas con medios mas ventajosos.

Nuestros legisladores nos demuestran que así lo han comprendido, al haber dedicado constantemente sus esfuerzos á esta labor administrativa, que tantos beneficios debe reportar á la naciente industria que germina en nuestro suelo.

Las reformas legislativas se han sucedido á medida que así lo exigían los adelantos sociales, y es de esperar que en tiempos no lejanos, nuestras leyes sintetizen los progresos exigidos por la ciencia.

(1) Tit. 1.º y sig., lib. 43.º del Digesto.

Tócanos ahora considerar, aunque no sea mas que ligeramente, una cuestion jurídica que se suscita en el estudio de nuestra legislacion.

El Código Civil (1) considera como bienes nacionales, cuyo uso pertenece á todos los habitantes del Estado, á los caminos públicos existentes en la República y que la cruzan en todas direcciones: sin embargo, esta disposicion se halla limitada por el inciso 1.º del artículo 684 del Código Rural, en el que al establecer las distintas clases de caminos existentes, solo considera como propiedad del Estado, á los llamados nacionales, que partiendo de la capital de la República, cruzan el todo ó una parte de la campaña.

Por otra parte, el mismo código establece en otras disposiciones (2), la obligacion que tienen los propietarios de dejar libre el tránsito por los caminos ya departamentales ó vecinales que crucen sus heredades, y la Comision Legislativa Rural califica como abuso de parte de estos propietarios, el impedir ó dificultar por ellos el tránsito público.

Tales disposiciones, no pueden menos que sujerirnos la siguiente cuestion: ¿Puede legalmente el Poder invadir la propiedad particular y establecer en ella medios de comunicacion para el servicio público, sujeto como es regular á prescripciones administrativas, sin poseer el Estado en propiedad

(1) Art. 430 inc. 1.º

(2) Arts. 692 y 694.

toda la extension que abarcan esas servidumbres?

Estudiada la cuestion bajo el punto de vista legal, solo es posible su resolucion de un modo afirmativo, desde el momento que existen disposiciones claras y terminantes en nuestra legislacion justificadas plenamente por la razon á que deben su existencia.

El art. 430 del C. C. á que hemos hecho referencia, como inspirado en una legislacion de las mas adelantadas, como lo es la ley francesa, no ha podido menos que considerar como bienes públicos á los caminos, puesto que ellos no son mas que uno de los tantos medios de comunicacion indispensables al bienestar de la comunidad y que por consecuencia deben estar comprendidos en el dominio público.

El legislador comprendió muy bien, que solo á la nacion pertenece el dominio eminente del territorio que ocupa, y que el reconocimiento de pequeños propietarios, árbítrios en sus dominios de lo que interesaba á la cosa pública, era atribuirles en cierto grado un poder político de soberanos en su territorio, lo que es una doctrina opuesta al principio de la unidad del Estado.

Así tambien lo comprendió nuestra primitiva legislacion, al señalar como de dominio público y por consiguiente de propiedad nacional á “las cosas propiamente del comun de cada cibdad ó villa de que cada uno puede usar.” (1).

(1) Ley 9, tit. xxviii, Part. iii.

Ahora bien; la limitacion á que nos hemos referido, solo puede considerarse como un señalado progreso en nuestra legislacion, que tiende á hacer desaparecer los gravámenes que de tiempo atras han sido impuestos á los propietarios rurales. Ella, no representa mas que un anhelante deseo de ver implantadas en nuestro país los progresos de otras legislaciones, que consideran al Estado como propietario de toda la extension que ocupan los caminos públicos; no ha sido mas, que una tendencia á armonizar las sábias prescripciones de nuestra ley civil, con la necesidad de facilitar á los asociados las comunicaciones recíprocas, cosa que no habria sido posible realizar hasta el presente, si para ello el Estado hubiera tenido que hacer uso del derecho de expropiacion que le acuerda el artículo 444 del C. C.

Desde los primeros tiempos de la dominacion española en nuestro país, ya los propietarios habian quedado subordinados en el ejercicio de sus derechos, á una imperfeccion de dominio que habia nacido conjuntamente con el hecho de ocupar sus posesiones; una ley de Indias establecía, “que en los caminos que ahora son, y en adelante fueren, sean libres para todo género de gentes en tal manera, aunque los dichos caminos atraviesen por las heredades repartidas, y que se repartieren, ninguna persona los quiere impedir, como ni tampoco otros que de nuevo descubriesen los caminantes, por mas breves y de mejores convenien-

cias.” (1) disposicion plenamente justificada por el hecho de haber sido impuesta á los primitivos pobladores, como condicion á las gracias y donaciones que de las mismas tierras se les hizo.

Por consiguiente; gozando los propietarios actuales de un dominio cuyo fundamento radica en aquellas donaciones, la ley no ha podido prescindir de la existencia de este gravámen, que desde largos años ha pesado sobre los particulares en bien de los intereses colectivos.

Queda por tanto salvada esa aparente contradiccion que se note en nuestras leyes, y al mismo tiempo justificada la obligacion que tienen los propietarios de permitir el tránsito por sus dominios: sin embargo, no dejamos de reconocer que la viabilidad de esta manera establecida importa grandes perjuicios á los propietarios, sobre todo á aquellos que se dedican á la labor agrícola, que mas que ninguna otra necesita un cierto aislamiento é independencia que en la actualidad no goza.

Empero, abrigamos la esperanza que en dias talvez no muy lejanos, este gravámen haya desaparecido con la creacion de caminos regulares en toda la República, que traerán necesariamente en pos de sí la supresion de un número considerable de sendas de paso y caminos, que aunque en la actualidad son necesarios, no dejan por eso de ocasionar evidentes perjuicios.

(1) Ley 2.^a tit. 17, lib 4.^o —revalidada el 17 de Noviembre de 1840

Las delegaciones hechas á las JJ. EE. AA. de cada localidad, para entender en la creacion y conservacion de los caminos, son ya un progreso que es necesario no dejar pasar desapercibido, por cuanto es muy difícil que los gobiernos puedan repartir equitativamente las cargas y ventajas proporcionando á todos los mismos beneficios; mientras que por el contrario, las autoridades locales están en situacion y tienen interés, en promover aquellas mejoras que á la vez que satisfacen sus necesidades, son provechosas al pais.

III.

La navegacion; es otro de los medios que mas eficazmente ha contribuido al acrecentamiento de la riqueza y bienestar de los pueblos, por las grandes ventajas que presenta en la facilidad de las comunicaciones.

Una experiencia constante nos demuestra, que los pueblos litorales, por reducida que sea la extension que ocupen y por limitada que sean sus facultades productivas, siempre han alcanzado un grado de bienestar y progreso incomparablemente mas ventajoso que el obtenido, talvez á costa de mayores esfuerzos y sacrificios, por aquellos situados en el interior de los continentes.

Las ciudades del Egipto, Grecia, Fenicia, Cartago y Marsella, si alcanzaron en la antigüedad á ser los pueblos mas celebrados por su industria y civilizacion, fué debido al estar situados sobre costas bañadas por grandes rios navegables y extensos golfos, que al internarse por sus tierras, facilitaban los medios de que repercutiese en paises lejanos el

progreso que en ellos germinaba, trayendo á su vez los adelantos en que otras naciones vivieran.

En los tiempos modernos, basta observar la admirable grandeza y poderío que goza la Inglaterra, para convencernos que países esencialmente pobres, que carecen del terreno necesario para producir las primeras materias que su consumo requiere, mediante la navegacion encuentran no tan solo la satisfaccion de sus necesidades, sinó que llegan hasta imponerse en el destino económico de los pueblos.

Ello, no es mas que una consecuencia necesaria de la superioridad de las comunicaciones marítimas sobre las terrestres. Dominando el hombre con su inteligencia las inmensas superficies del Océano, ha encontrado en este poderoso elemento el medio mas eficaz, para desarrollar su actividad hasta en los mas remotos confines de la tierra; el insuperable obstáculo que al limitar los continentes limitaba su esfera de accion, es hoy considerado como el punto de partida de una jornada que termina con el arribo á países ignorados ó apenas comprendidos, donde la inteligencia encuentra vastos horizontes donde enriquecerse, analizando el progreso ascendente de la vida de los pueblos.

Utilizando además los rios y lagos navegables, ha podido dirigirse al través de extensas zonas sin gasto ni sacrificio alguno, por presentarle estas vias lo mismo que los mares, la ventaja de ser una riqueza natural en que la corriente ó el vien-

to, dones esencialmente gratuitos, reemplazan con ventaja la necesidad del motor.

No es pues de estrañar que la navegacion haya tomado el incremento que goza en el dia, y que la mayor parte de las naciones civilizadas se preocupen de darle mayor impulso, facilitando los medios para que pueda extenderse y satisfacer las exigencias de un comercio regular.

Siendo los rios, como observa Beandrillart (1), un medio insuficiente para llenar las exigencias de una comunicacion constante, á causa del exceso ó defecto del agua, de las rocas ó bancos de arena que dificultan ú obstruyen el curso de las aguas, se hizo indispensable que la industria del hombre remediara estos inconvenientes, y al efecto creó esos rios artificiales que conocidos con el nombre de canales, tienen la ventaja de que se les puede imprimir á sus aguas una direccion determinada y conveniente, llevando su presencia hasta donde las necesidades de la industria los requieren.

Ellos facilitan del modo mas ventajoso la circulacion de los productos, por la razon de que siendo los precios de trasporte de mucho menos valor que el de las vias comunes, puede el consumo extenderse hasta mercados lejanos, donde su verdadero precio apenas tendrá un insignificante aumento, lo que hará que la venta se haga extensiva á un mayor número de compradores y que la industria

(1) Manual de Economía Política parte II, cap. IX.

adquiera cada día mayores seguridades de estabilidad.

Storch (1), dándose cuenta de esta notable diferencia, hace resaltar las ventajas del transporte por el medio que nos ocupa con el siguiente ejemplo: "Los barcos que navegan en el Volga, pueden cargar sesenta mil *pouids* ó algo menos (diez mil quintales) y no se necesita en cada uno mas tripulacion que veinte hombres. Nuestros carreteros van siempre en caravanas para economizar los conductores; cada trineo vá tirado por un solo caballo que lleva cinco quintales, y un solo carretero dirige dos, tres y alguna vez cuatro trineos. De este modo para conducir por agua diez mil quintales de mercancías, no se necesita mas que un barco equipado con veinte hombres; para conducir por tierra esta misma cantidad de mercancías, se necesitan dos mil trineos, dos mil caballos y cuando menos quinientos hombres," de lo que se deduce con toda evidencia, que utilizando las vías navegables se obtiene una considerable disminucion en el valor de los salarios y vehículos de trasporte, lo que constituye un beneficio en favor del que consume, por obtener los mismos productos ó un precio mas reducido, y en el de la riqueza del pais en que tiene su origen la produccion, por aumentar considerablemente la demanda de sus productos.

Baste lo dicho, para dejar demostrada la impor-

(1) Cit. p, Flores Estrada, ob. ref.

tancia de la navegacion como medio de trasporte y al mismo tiempo para justificar ese anhelante deseo en que se agitan las naciones modernas por multiplicar estos verdaderos manantiales de la riqueza nacional.

Sin embargo, es necesario tener muy en cuenta que si bien la canalizacion es un medio que hace progresar rápidamente á la industria, cuando ella es establecida en paises de creacion reciente, ó cuyo comercio no alcanza á los límites de un completo desarrollo, corre un inminente riesgo de convertirse en elemento de ruina, para las personas ó para el Estado que hayan sacrificado improductivamente grandes capitales, que si hubiesen recibido otro destino podrian haberse convertido en elementos de riqueza y de bienestar. (1)

(1) Nuestra opinion coincide con la doctrina sostenida por Mr. Dupuit en su Diccionario de Economia Politica (Art. Vias de comunicacion), donde se expresa en los siguientes términos: "Supongamos, dice, un canal de 100 kilómetros de longitud, cuya construccion haya costado 20 millones de francos, y en que el trasporte se haga con las condiciones siguientes: 200 francos por alquilar y conducir de un extremo á otro del canal un barco con 100 toneladas de mercancías. Si no pasase al año por el canal mas que un barco, es claro que el transporte de las mercancías costaria 1 millon y 200 francos, á saber: 1 millon por intereses del capital de construccion, calculando este interés al 5 por 100, y 200 francos por gastos de traccion, viniendo á salir el trasporte de una tonelada en 10,002 francos, ó sea 100 francos y 2 céntimos por tonelada y por kilómetro. Un cálculo semejante, hecho en la hipótesis de 1,000 toneladas de trasparte, nos daria los siguientes resultados:

Coste del transporte total.....	1.002,000 fr.
Id. del de una tonelada por 100 kilóm.....	1,002
Id. del de una tonelada por kilóm.....	10.02

Suponiendo cada vez mayor la frecuentacion del canal, llegaríamos á obtener una cantidad menos elevada como coste del transporte de 1 tonelada por kilómetro, sin que pudiese, sin embargo bajar de 2 céntimos, puesto que en 2 céntimos hemos fijado los gastos de traccion, sin contar con el interés del capital empleado en la construccion del canal."

Por esta razon, creemos que en nuestro país se ha procedido con toda prudencia al haber desechado por el momento la comunicacion por medio de canales, reemplazándola por la navegacion fluvial; porque á mas de ser por su naturaleza la via mas económica, tiene la ventaja entre nosotros de hallarse extendida de un extremo al otro de la República, facilitando los transportes y con ellos la realizacion del ideal económico que consiste en el ahorro del capital, del trabajo y del tiempo.

Por ello, no podemos menos que prestar nuestra adhesion mas completa á la disposicion legal que, procurando aumentar las facilidades de la navegacion interior, establece para el mejor aprovechamiento de las aguas, la importante obra de la canalizacion de los rios y arroyos navegables, y al mismo tiempo la forma y condiciones en que ella debe ser realizada. (1)

Existiendo además etra prescripcion legal que establece que "nadie podrá impedir ni embarazar el uso de las riveras, en cuanto fuese necesario al transporte fluvial" (2), es de esperar que la navegacion tome en nuestro país el incremento que su importancia requiere, y que con estas ventajas y otras que le proporciona nuestra ley de impuestos (3), se vea muy pronto convertida en el mas poder-

(1) Art. 518 y sig. del C. R.

(2) Art. 528 del C. C.

(3) Decreto-ley del 9 de Marzo de 1877.

roso punto de apoyo en que descansa el bienestar nacional.

Por consiguiente, el primer paso está dado; falta tan solo que se dediquen capitales y esfuerzos para explotar esta fuente de riqueza, que cual mineral precioso, duerme escondido en los misterios de la tierra.

confraternidad que las presiden. Esta exigente necesidad la vino á satisfacer el génio inglés personificado en el ilustre Stephenson, quien sin duda teniendo en cuenta la máxima de que "el tiempo es oro," trató de utilizarlo lo mas posible disminuyendo las distancias, como para que se agrupasen las ciudades y el hombre pudiera entresacar de todas ellas sin pérdida de tiempo, los elementos indispensables á su bienestar.

Y es indudable, señores, que la invencion de los ferro-carriles trajo los beneficios deseados: con ellos, las sociedades han alcanzado un desarrollo económico muy superior al que anteriormente disfrutaran, como lo prueba el hecho de que acortándose, por decirlo así, las distancias que separan á las propiedades rurales de los centros de consumo, estas han podido hacer valer de un modo mas ventajoso sus facultades productivas, lo que ha traído necesariamente el aumento del valor de estas propiedades; ellos reducen el valor de los productos haciéndolos de fácil adquisicion aun para las clases menos acomodadas, por la razon de que favoreciendo su creacion y circulacion, hacen aumentar considerablemente la oferta en los mismos mercados; y con ellos finalmente, se vienen á hacer de todo punto imposibles las carestías que suelen tener ciertos productos, especialmente en aquellos países que no gozan de los beneficios de la libre concurrencia.

Estas ventajas, robustecidas por la gran celeri-

IV.

Tócanos ahora dedicar, aunque no sea mas que someramente, algunas consideraciones á las vías-ferreas, el mas grande y trascendental de los progresos que haya el hombre realizado en el presente siglo.

Ellas, á la vez que facilitan el aumento de los cambios con la rapidez de los transportes, tienen la particularidad, como observa Benat, que mediante las múltiples combinaciones que les sirven de base, se encuentran íntimamente ligadas con numerosas ciencias, que á la vez que constituyen su origen, les dán el mas eficaz aliciente para su acrecentamiento y desarrollo.

Las sociedades exigían un medio que hiciera sus comunicaciones tan rápidas como habian sido los progresos alcanzados por la inteligencia; necesitaban que el bienestar económico que algunas de ellas disfrutaban mediante los progresos que la industria ha alcanzado en estos últimos tiempos, se hiciera extensiva á todas en virtud de las leyes de

dad con que se verifican los transportes, hacen que se considere á este medio como el principal de los existentes cuyos fines radican en facilitar las comunicaciones: y, en efecto; ¿qué fuerza, qué agente habrá tan poderoso que pueda sobrepujar en su vertiginosa carrera á los ferro-carriles, que incesantemente dejan tras de sí extensas superficies, recorridas en breves momentos, para cruzar en menos tiempo otras extensiones talvez mayores? ¿que otro medio habrá, que como el presente, pueda continuar su marcha como dominando á los mas impetuosos huracanes?

Es indudable, que ellos únicamente encontrarán competidores en la comunicacion eléctrica, y esto para la trasmision del pensamiento; pero para la circulacion de la riqueza, para transportar al hombre mismo hasta las mas apartadas regiones de la tierra, en el dia no tiene competidores como que realiza uno de los mas acabados problemas del perfeccionamiento humano.

Son los ferro-carriles además, los que hacen mas palpables los beneficios sociales de las vías de comunicacion; porque como observa muy bien Michel Chevalier (1), ellos han facilitado los medios de que el sentimiento de fraternidad entre los hombres, vaya adquiriendo cada dia un poder mayor, fortificándolo.

“... Los pueblos, dice, aborrecense y odian

(1) Cours d'Economie Politique, vol. 1, leçon x.

porque no se conocen y tratan lo suficiente. Proporcionarles la ocasion de conocerse, es enseñarles á amarse y apreciarse mutuamente. Instigado por el sentimiento natural que predispone al hombre á mejorar continuamente su suerte, cada pueblo tiende á asimilarse aquellas costumbres que le parecen mejores que las que posee, y las ideas que denotan mayor cultura y expresan mayor novedad; puede conceptuarse ahora á que punto las relaciones á que predisponen los caminos de hierro favorecen estos cambios sucesivos.”

Despues de tan autorizadas palabras, muy poco tendríamos que añadir para hacer resaltar la importancia de estas vias de comunicacion; por consiguiente, creemos oportuno el dedicar ahora algunas consideraciones sobre la cuestion tan debatida acerca de su explotacion.

Dos sistemas opuestos se disputan el predominio en la ciencia; el uno, señala al Estado como al factor ó coadjutor de estos trabajos, reservándole la plena propiedad de todos ellos, mientras el otro por el contrario, lo deja todo á la iniciativa individual.

Aducen los partidarios del primero, la razon de interés colectivo que estas vias ofrecen, y además hacen notar que al monopolio inevitable que ellas forman, solo el Estado es quien le puede dar las condiciones de regularidad que su servicio requiere: en cambio, la escuela opuesta empieza por negar la existencia de este monopolio y hace notar

el absurdo de que el pueblo, que ha formado los tesoros públicos con los impuestos soportados desde largos años, se vea en la obligación de tener que compensar los servicios que recibe de lo que en realidad pueden llamarse sus propios bienes. Además, dicen, ¿se puede esperar de los agentes del Estado, el mismo celo, la misma perfección en los trabajos que se obtiene con los empleados que incesantemente están bajo la vigilancia de una compañía? ¿puede esperarse que las vías construidas por el Estado, nos hagan gozar de los beneficios que ocasiona la libre concurrencia?

Sin embargo; por mas que esta libertad exalte á nuestro espíritu como todas las libertades, creemos que en el presente caso no caben las soluciones exclusivas.

Existen estados, en que ya sea porque carezcan del espíritu de asociación, ya por que les falten los medios necesarios para acometer este género de empresas que por su naturaleza exigen cuantiosos capitales, los particulares nunca podrian obtener los beneficios que las vías-férreas proporcionan: existen otros que ya sea por tradicion ó por carácter, sus habitantes viven en contiúas guerras alimentadas por incesantes odios, los que hacen que lejos de buscar los medios para congregar sus esfuerzos, parece que desean segregarlos como que buscaran su ruina.

En tales casos, creemos que es una obligación del Estado el facilitar las comunicaciones creando

estas vías, que á la vez que aumentan el bienestar económico, tienen la ventaja de despertar el amor nacional fortificándolo en las constantes relaciones.

Un ejemplo de ello nos ofrece la Belgica: "Este pequeño reino, dice M. Chevalier, no tenia unidad nacional; pueblo desagregado, esparcido en grandes ciudades, solo conocidas entre sí por sus antiguas rivalidades y por los daños que recíprocamente se habian hecho.

Grandemente laudable fué por eso la intencion de aquella administracion á cuya cabeza estaba Cárlos Rogier, que quiso imprimir en el suelo pátrio una señal material, profunda, inconvencible de nacionalidad, por medio de una red de vías-férreas, todas construidas por el poder central."

Y estos deseos se realizaron; pues al ver á la Belgica de nuestros dias tan unida y floreciente, hasta nos cuesta trabajo el creer que sea la misma que abrigaba tantos odios y tantas divisiones en los pasados tiempos.

Otras naciones en cambio, ya sea porque gocen de una exhuberancia de vida estimulada grandemente por el espíritu de asociación, ya porque la riqueza privada se vea robustecida por inmensos capitales que solo buscan un útil empleo, no han necesitado de la ingerencia gubernativa para llevar al terreno de la práctica estas importantes mejoras; bastó tan solo la iniciativa privada, para que fuesen acometidas las mayores empresas, las que á pesar de verse limitadas por la libre concur-

rencia, han vivido y vivirán progresando en el aumento de su estabilidad y desarrollo.

Tal sucede en la Inglaterra, en que abandonadas como están estas vías al interés privado, han adquirido un desenvolvimiento muy superior al que disfrutaban otras que cuentan con el apoyo oficial.

Por consiguiente; creemos haber sentado una premisa verdadera, al decir que la cuestion suscitada acerca de la ingerencia del Estado en la construccion de las vias-férreas, solo puede tener una solucion relativa; porque, así como el proclamar en absoluto el principio de su no-intervencion, seria privar á muchos estados de los beneficios que ellas reportan, del mismo modo el sostener lo contrario seria impedir á los asociados que disfrutaran de las ventajas que nacen de la competencia.

Por lo que toca á nuestro país, es indudable que en el dia aun no gozaríamos de los beneficios que estas vias ocasionan, si para su planteamiento se hubiera tenido que recurrir á alguno de los medios indicados. Teniendo que soportar el Estado las exigencias de un presupuesto excesivo, mal podria distraer los fondos públicos que le eran necesarios, no tan solo para satisfacer necesidades internas de otro orden, sinó para salvar el crédito nacional que peligraba ante las relaciones de potencias amigas: los particulares, á mas de ser insuficientes sus capitales para este género de empresas, tenían que consagrarlos á la satisfaccion de otras necesidades

aun mas urgentes, que tambien tenían por base su propio bienestar.

Hubiera sido por consiguiente anti-económico, que tanto el Estado como los particulares hubiesen comprometido sus intereses en una obra que, léjos de ocasionarles beneficios, sería la causa de su propia ruina.

Pero la nacion tenía derecho á disfrutar de los progresos de la intelijencia; exigia, que ya que la locomotora recorria otros estados aumentando en ellos sus facultades productivas, tambien cruzase nuestros campos sirviendo en ellos de poderoso estímulo á la industria que nacía.

Felizmente estas nobles aspiraciones se realizaron, merced á los capitales extranjeros, que estimulados, vinieron á acometer estas empresas.

Nuestros gobiernos, comprendiendo sin duda la necesidad y eficacia de estos medios de comunicacion, é imitando á los procedimientos seguidos por naciones como la Francia, Bélgica y los Estados-Unidos, las exoneraron de ciertas contribuciones y gravámenes, subvencionando algunas de ellas, cosas que apesar de sus reconocidas desventajas, lograron atraer cuantiosos capitales destinados á estas explotaciones.

Por consiguiente, el fin ya está llenado: falta tan solo que desaparezcan con los inconvenientes del sistema sus perniciosos efectos, cosa que indudablemente sucederá en el porvenir, desde que la sociedad progresa y con ella sus instituciones.

He llegado, señores, al término de este imperfecto trabajo, y con ello he dado cumplimiento á la inflexible disposicion reglamentaria que me obligaba á hacerlo.

Reconozco que en él existen numerosos defectos y vacios; hijos los unos de mi escasa ciencia y resultados los otros de mis propósitos, que tan solo han sido, el demostrar la influencia que tienen las vias de comunicacion sobre el fomento y bienestar de los pueblos.

Pero antes de terminar, séame permitido hacerme eco de una idea emitida por varios publicistas, que si alguna aplicacion práctica puede tener, es precisamente entre nosotros.

Aunque los estados reconozcan la necesidad é importancia de las comunicaciones, no siempre pueden distraer sus intereses en obras, que por su naturaleza, exigen considerable número de brazos y por consiguiente gran cantidad de salarios, lo que suele hacer imposible la realizacion de estas grandes empresas.

Ahora bien; atendiendo al gran número de tropas que hay en muchas naciones, y entre ellas la nuestra, que pasan su vida sin mas propósitos que conservar una inaccion que tan cuantiosos y estériles sacrificios cuestan al Erario, ¿no sería mejor que ellas se utilizaran en los tiempos de paz en obras de provecho para el Estado, como podrian ser el aumento y regularizacion de las comunicaciones?

Creemos que sí; al menos ya no se les podría formular á los ejércitos permanentes, el grave cargo de detener los progresos de la industria, con los numerosos brazos de que la priva.

Además, los gastos que ocasionan al Estado se verían compensados por los beneficios obtenidos, y los ejércitos aumentarían en disciplina, vigor y moralidad, cosas que rara vez se disfrutan en la holganza de los cuarteles.

No puedo menos señores, que terminar con las brillantes palabras de Jovellanos que tan de actualidad pueden hacerse entre nosotros: “¿Por qué, decia, cuando las hostilidades han cesado no se emplearán las tropas en la construccion de caminos y canales, como ya se ha hecho alguna vez? Los soldados de Alejandro, de Síla y de César, esto es, de los mayores enemigos del género humano, se ocupaban durante la paz en estos útiles trabajos; y no podemos esperar que el ejército de un rey justo, lleno de virtudes pacíficas y amante de los pueblos, se ocupe en labrar su felicidad, y consagrarle aquellos momentos de ocio que, dados á la disipacion y al vicio, corrompen el verdadero valor y arruinan las costumbres y la fuerza pública!”

ANTONIO JOSÉ RIUS.

Vº Bº

JOSÉ R. MENDOZA.