

criminal de los indígenas ni a la manera como deban ser juzgados.

Los artículos 1 y 42 de la Ley 89 de 1890, dicen así:

"Art. 1. La legislación general de la República no regirá entre los salvajes que vayan reduciéndose a la vida civilizada por medio de Misiones. En consecuencia, el Gobierno de acuerdo con la autoridad eclesiástica, determinará la manera como esas incipientes sociedades deban ser gobernadas.

"Art. 42. Quedan derogadas todas las leyes y disposiciones contrarias a la presente Ley."

El artículo 2.º de la Ley 72 de 1892, dice:

"El Gobierno reglamentará de acuerdo con la autoridad eclesiástica todo lo conducente a la buena marcha de las Misiones y podrá delegar a los misioneros facultades extraordinarias para ejercer la autoridad civil, penal y judicial sobre los catecúmenos, respecto de los cuales se suspende la acción de las leyes nacionales hasta que saliendo del estado salvaje, a juicio del Poder Ejecutivo, estén en capacidad de ser gobernados por ellas."

El artículo 320 de la Ley 153 de 1887, se refirió a hechos o condenas anteriores a esa fecha, sin duda porque el legislador quiso aliviar la triste condición de los salvajes que habían sido penados al igual de los civilizados; pero ese artículo fue derogado implícitamente por la Ley 89 citada; y es ésta vigente aún, la que debe tenerse en cuenta en la solución del grave asunto de que se trata.

Si otra cosa se resolvió en la causa contra el indígena Teófilo Sapia, el Tribunal rectifica el error cometido para restablecer la doctrina legal.

Pero ni el Sr. Fiscal de esta Corporación ni el del Juzgado 1º Superior llegaron en sus exposiciones a la conclusión lógica que de ella se desprende; porque si no se han dictado los Decretos o Reglamentos que provean a la manera cómo los indígenas deben ser juzgados y penados, ni se han determinado los casos de delincuencia de los mismos indígenas, parece claro que ni el Juez Superior, ni el Jurado, ni el Tribunal tienen jurisdicción en la causa contra FELICIANO BAILARIN por el delito de homicidio.

De consiguiente, este juicio es nulo por incompetencia de jurisdicción, conforme al ordinal 1 art. 264 de la Ley 57 de 1887.

Remítase copia de esta sentencia, de la exposición fiscal de fs. 104 a 126 y del oficio de fs. 133 a 137, al Congreso Nacional.

AVELINO AGUDELO.—JOSÉ S. ESCOBAR.—RAMÓN GÓMEZ L.—Martín Gaviria, Srio.

FERROCARRILES

A la memoria del Dr. Samuel Velilla.

"La naturaleza odia los monopolios y excepciones, y tiende al nivel de condiciones, a semejanza de las aguas del mar."

EMERSON.

I

El 15 de Septiembre de 1830, fue inaugurada la primera línea de ferrocarriles (1) de tracción de locomotoras (2) entre Liverpool y Manchester. Sesenta años después (1890), el mundo civilizado estaba surcado por 150,000 leguas de vías férreas, o sea, 15 veces la circunferencia de la tierra. Cuántos millares de pesos oro han sido empleados en esta gigantesca obra, sería difícil averiguar. La explotación de los ferrocarriles principió en Francia en 1828, pero no fue organizada con locomotoras hasta 1832. En los Estados Unidos se iniciaron los ferrocarriles en 1830, pero fueron poco numerosos hasta 1850. Se calcula en más de 600,000 kilómetros el desenvolvimiento o longitud de las líneas férreas de las 5 partes del mundo. (3)

La fuerza del vapor, conocida por los griegos hace más de tres mil años, y del cual se servían para abrir automáticamente las puertas de los templos e inspirar al pueblo la idea de que era la divinidad misma quien lo hacía, experimentada mucho tiempo después por Papin, tuvo su aplicación a los movimientos de transporte o traslación de los cuerpos, merced al progreso intelectual de los yankees. La mente americana es acreedora a las dos más grandes invenciones del siglo XIX: las aplicaciones del vapor y de la elec-

(1) FERROCARRIL.—(Del lat. *ferrum*, hierro, y de *carril*, carril de hierro).—M. Camino con dos barras de hierro paralelas, en las cuales encajan las ruedas de los carruajes. Algunos de estos caminos constan de una sola barra de hierro. || *De sangre*. Aquel en que el tiro o arrastre se verifica por fuerza animal o de sangre.

(2) LOCOMOTOR, RA.—(Del lat. *locus*-lugar, y *motor*, el que mueve) adj. Dicese del aparato y especialmente de la máquina de vapor, que, por contener en sí el principio motor y estar montada sobre ruedas, puede trasladarse de un punto a otro, sin auxilio exterior y arrastrar trenes en los ferrocarriles cuando tiene fuerza para ello. (Diccionario de la Academia).

(3) Seguiremos en este estudio, principalmente, las ideas y opiniones de M. Paul Cauvres, Profesor de la Facultad de Derecho de París. COURS D'ECONOMIE POLITIQUE. Troisième édition, tome quatrième. Chapitre III, Livre II. 1893.

tricidad a las industrias y a la locomoción. Estas extraordinarias creaciones del genio humano han transformado y seguirán transformando las condiciones de la vida del hombre y han abierto una era nueva de progreso indefinido a la actividad económica de las naciones. Los nombres de Fulton y Edison van unidos a los de los más grandes hombres como Gutenberg, Newton, Bacon, Liell, Darwin, Spencer, Franklin, Bentham, Pasteur, Buffon, Lavoisier, Cuvier, Morse, Marconi, Stanton, Farragut, Nelson y tantos otros que han buscado la aplicación práctica de las leyes generales de las ciencias a las satisfacciones de las necesidades sociales.

La utilidad económica y social de las diferentes vías de comunicación es materia de estudios especiales en Europa y Norte América, y el examen de sus cualidades respectivas ha dado lugar a diversas opiniones entre los economistas. Desfloraremos en este lugar uno de los filones inagotables, presentando en síntesis la revolución económica que han desarrollado los ferrocarriles en las naciones y explicando consecuencias económicas y sociales, según los sistemas empleados para su construcción y explotación.

Utilidad de las vías férreas.—Los trabajos públicos procuran una utilidad general, porque disminuyen los gastos de transporte, facilitan la circulación de los productos, favorecen el tránsito, impulsan la producción y el consumo, y, en consecuencia, hacen aumentar los beneficios del Fisco o del Tesoro público. La utilidad de las vías de comunicación, por medio de los trabajos públicos, ha sido discutida. La opinión general es que el producto sería el mismo para el Estado que para Compañías particulares; no habría, pues, utilidad sino cuando el producto neto representara un provecho conveniente con relación al capital. La opinión contraria tiende a sostener que las nuevas vías de comunicación siempre que sean provechosas para el público deben emprenderse. Leroy-Beaulieu dice que aun cuando el Estado no reportara ningún producto directo, ninguna remuneración inmediata, tangible y fácilmente calculable, de los trabajos públicos en las vías de comunicación, deberían emprenderse estas obras. La primera tendencia circunscribe la acción del Estado, y la segunda abre para éste un camino en el cual puede comprometerse sin límites definidos.

Distinguen los economistas dos clases de utilidad: la *directa*, la cual se estima calculando, según el tráfico anterior, cuál es la economía total que se obtiene para la circulación de la riqueza; y la *indirecta*, o sea, el desenvolvimiento o vuelo que obtienen la producción y el consumo. La última encierra una fuente incalculable de riquezas para el país, pero no se puede precisar o calcular sino haciendo comparaciones con el desarrollo del tráfico en casos análogos. Combinando estos dos elementos puede el Estado ejecutar obras de interés general, si el acrecentamiento probable de la riqueza es poco más o menos igual al interés de los capitales suministrados, lo cual no puede aplicarse a las compañías empresarias, pues éstas buscan solamente el lucro y la utilidad directa para ellas y sería muchas veces insuficiente en razón de los gastos que soporta el capital.

Si el Gobierno hace sacrificios de dinero para el establecimiento de vías de comunicación, en compensación, por la mayor producción y consumo, aumentan también los impuestos y contribu-

ciones. El Estado, para reembolsar los intereses de sus capitales empleados en obras públicas, cobra *peaje*, o derecho de tránsito (que muchas veces es casi igual al costo del transporte anterior), y así el público se aprovecha poco de la nueva vía; pero si el Estado rebaja el peaje o no lo cobra, el tráfico se estimula, aumenta la producción y el consumo y la utilidad indirecta es mayor. (1) Y si la utilidad indirecta proviene de la relación que existe entre la renta de la producción nacional, departamental o municipal y el total de la riqueza de la Nación, del Departamento o del Municipio, las consideraciones normales que determinan al Estado a emprender obras de interés público, son relativas al provecho para el Tesoro, aparte de otras de que habla Marchal, a saber: "La sociedad favorece y estimula el trabajo por medio del establecimiento por parte del Estado, de los Departamentos o de los Municipios, de trabajos públicos propios para emplear brazos desocupados." En Suecia se emplea el ejército en los trabajos públicos desde hace muchos años [1810]. En Francia se han hecho ensayos sin resultado y lo mismo en otros países.

La economía y utilidad de las vías férreas se estiman desde al partir, por esto: por la economía y rapidez de los transportes. [En Francia se ha calculado que las mercancías circulan y se mueven mediante un precio cuatro o cinco veces menor que el antiguo] Además, por la regularidad en el servicio de los trenes de los Ferrocarriles, por la comodidad—principalmente para pasajeros y mercaderías que tienen algún valor y buscan pronto consumo [pues la demora es improductiva]—y por la seguridad. Tenemos en esto la utilidad social inmediata. Las facilidades de tránsito o locomoción, provocan una corriente más activa en las relaciones sociales y comerciales; dan a la producción y al consumo impulso progresivo, cuyo término no es fácil preverlo; despiertan la actividad económica e industrial entre pueblos extraños; facilitan la administración pública; traen consigo placeres físicos y morales o los facilitan; favorecen las inmigraciones que tanto bien han hecho para el progreso de América, y acercan las poblaciones pequeñas, los campos y las regiones vírgenes a las ciudades, de donde, en ondas que recorren la periferia del territorio, parten materias primas, luces, conocimientos y valores que llevan civilización. Nótese, en efecto, que el número de viajeros aumenta en proporción simple de la extensión de la vía, y sin ir a buscar ejemplos en el exterior, encontramos el hecho en el Ferrocarril de Amagá. En Inglaterra circulaban en 1858, en todas direcciones, 150 millones de pasajeros [en 14,000 kilómetros], y en 1891, en el doble de kilómetros [32,500 idem] 820 millones. En Francia, en 1875 y 1879, 142½ millones de pasajeros, en 20,900 kilómetros, y en 1855 y 1859 no era sino de 41½ millones. En 1890, 244 millones en 33,350 kilómetros. En la misma proporción circula el número de pasajeros en algunos de los Ferrocarriles de Colombia, Panamá, Argentina, Chile, Méjico, Brasil, Estados Unidos, Paraguay, Boli-

(1) El Ferrocarril de Antioquia, al rebajar el precio de peaje o *flete* del azúcar y la panela en este tiempo de crisis económica en el Departamento, favorece el consumo del excedente que existe en el mercado, y abre a la agricultura del Valle del río Medellín la salida del producto que forma su mayor riqueza. Este es, en nuestro concepto, el mejor medio, si no es el único, para que los precios de la oferta y la demanda conserven el nivel económico que impulsa la industria.

via, etc., siendo de notar que en el Ferrocarril de Amagá el número de pasajeros hace pensar probablemente, fuera de la tierra, en su poder movilizador. (*El Mundial*, París. *Boletín de la Unión Panamericana*, Washington, 1912-1913.)

La grande industria encuentra en el ensanche de los ferrocarriles una utilidad proporcionada a las necesidades nuevas que demandan los artículos manufacturados y los elementos para el servicio de locomoción por la adquisición fácil y barata de materias primas; la agricultura busca y encuentra en ellos salida para los artículos de primera necesidad, formando de Naciones, como la República Argentina, centros de exportaciones poderosas, y además, utiliza tierras enantes improductivas y baldías. Ella, la agricultura, con las líneas férreas tiende no solo a dar mayor valor a las tierras, si que también a que se nivelen los precios a cierta medida. Las producciones minera y metalúrgica encuentran riquezas abandonadas y las explotan con grandes rendimientos.

Las generaciones que han visto en estos últimos años los beneficios de la locomoción por medio del vapor, tal vez han olvidado los ensayos de Roberto Fulton en la aplicación del vapor a la navegación de los ríos; de Eli Whitney, inventor de la máquina de desmotar el algodón, de Mac-Cormick, en el perfeccionamiento de la máquina de segar el trigo y de otros inventores, como se olvidan la conquista, la guerra, el despotismo, la intolerancia, el aislamiento, el monopolio, la restricción, la opresión de las multitudes, el predominio de clases privilegiadas, el pauperismo, los rencores, la inquisición, el orgullo, la aristocracia normanda, la sombra de los Emperadores, el feudalismo, el ceño de Felipe II, las hordas de Atila y Genserico, Iván el Terrible, para dirigir su mirada a la consideración que trae la ciencia económica de que el tonelaje que se mueve en los ferrocarriles es superior al tonelaje reunido de todas las sendas ordinarias y de la navegación interior. 50 años hace que las vías principales en los Estados Unidos eran los ríos, canales y lagos, y hoy los ferrocarriles absorben las nueve décimas partes del comercio interior y del tráfico. En Inglaterra y en Francia el abandono de la navegación interior produjo un aumento artificial del tráfico en los ferrocarriles.

La circulación de las mercancías en los ferrocarriles, forma en Europa el elemento más poderoso de su explotación, pues es superior al movimiento de pasajeros, y el establecimiento de líneas internacionales ha contribuido mucho más que la libertad comercial, al decir de los expositores, al desarrollo de los cambios exteriores y del tránsito. La rotura del monte Cenis entre Francia e Italia, la apertura de la línea del Saint-Gothar, (que ha quitado a Francia el tránsito entre el Mediterráneo y el mar del Norte), los túneles del Simplon y del Mon-Blac (que forman la línea más directa entre Europa occidental y la Italia); las líneas egipcias a la China occidental unidas todas con el Canal de Panamá y el de Suez, formarán redes intercontinentales que estimularán en día no lejano el ensueño de las Repúblicas de Sur-América. Entonces se recordarán nuestros Ferrocarriles como piedras miliarias puestas por una generación que luchó por abrirse camino al través de rocas seculares, como las de "La

Quiebra" y de cordilleras andinas, desafío de la naturaleza a la inteligencia humana. (1)

Para suprimir la oscuridad de la noche no hay necesidad de pensar en detener la marcha del sol. "Tras de las tinieblas viene luz", podríamos decir con Roldán, parafrásticamente hablando.

Los ferrocarriles son agentes de civilización y tienen importancia innegable cuando se considera su utilidad en lo que hace relación a la estrategia militar en tiempo de guerra, a las finanzas del Estado y al movimiento fiscal.

En 1840 la opinión parecía acentuarse sobre la creencia de que el principal papel de los ferrocarriles era movilizar tropas o ejércitos en tiempo de guerra. Fue una exageración. Su importancia estratégica se notó después de la guerra de secesión de los Estados Unidos, y en los tiempos actuales, debido a los últimos conflictos europeos, la rápida concentración de ejércitos y de materiales de guerra, se tienen en cuenta en el número de las razones para el trazo y régimen de las líneas férreas.

La importancia de las vías férreas, como fracciones del dominio público, hace que no pueda o no deba el Estado abdicar la soberanía que ejerce sobre los ferrocarriles. Así es que los construye y explota por su propia cuenta, como sucede en Francia, Bélgica y Alemania con muchas líneas, o concede la mayor de éstas a compañías concesionarias o arrendatarias sin abandonarle otra cosa que el goce temporal, para encontrarse al final de las concesiones en posesión de una fuente importante de rentas. (2) El Gobierno se aprovecha, bien de la totalidad del producto neto o ya de una participación, fuera de otras ventajas, como ser gratuito el transporte de despachos, correos, comunicaciones, & a precios mínimos, o sin valor alguno en el transporte de elementos de guerra, y conducción de efectos de las finanzas, todo lo cual representa sumas considerables en Inglaterra "en donde la industria de las líneas férreas reina sin participación con el Estado, y donde éste no se ha reservado ningún privilegio de transporte para los servicios públicos", (*Rapport Lombar 1885 Chambre &c.*)

El Estado—como ya se ha dicho—por el incremento de la producción y el consumo, aumenta los impuestos fiscales y es bueno hacer notar que la construcción y explotación de los ferrocarriles por compañías, ha dado pretexto al Fisco para crear impuestos injustos muchas veces, por estar fuera del derecho común, (como derechos de patente, de trasmisión, contribuciones prediales o sobre la renta, sobre las acciones y obligaciones, impuestos de timbre, sobre pasajeros, sobre gran velocidad &c. &c., muchos de los cuales pueden ser y son criticables.

La extensión de las vías férreas permite juzgar de manera aproximada cuál es la masa de los capitales que ha sido afectada en cada nación con el establecimiento de los ferrocarriles, teniendo sí en consideración el poco valor de las tierras, como ha sucedido

(1) Cisneros en sus memorias, no calculó en números el costo probable del túnel de La Quiebra, y consideraba que la rotura se hacía en corto tiempo. Este era su sueño acariciado.

(2) Leyes 104 de 1892 y 61 de 1896. (Colombia).

en los Estados Unidos, y las expropiaciones que, como en casi todas las naciones, [Francia e Inglaterra], representan un valor mayor muchas veces al costo de los mismos.

Si se prescindiera de los ferrocarriles de la India Británica [28,000 kilómetros] y de algunos miles de kilómetros diseminados en Asia, Africa y Oceanía [30,000], el conjunto de los ferrocarriles del mundo se divide en dos porciones principales: la Europa tiene una red de 225,000 kilómetros; las Américas, 320,000 kilómetros; los EE. UU., 260,000, mayor a todas las de las naciones europeas reunidas. Por extensión: Alemania, 43,000; Francia, 38,427; Inglaterra, 32,700; Rusia, 31,000; Austria-Hungría, 27,000. Por razón de la densidad de población sobre 10,000 habitantes, así: Suecia y Noruega, Dinamarca, Suiza, Francia, Inglaterra, Alemania, Bélgica, Rusia y Turquía. Por relación entre la densidad de la población y las líneas para las necesidades de locomoción y tráfico, o sea, el desarrollo kilométrico y la superficie del territorio: Bélgica, 15 kilómetros, por 100 kilómetros cuadrados; Inglaterra, 9 por 100; Países Bajos, 8; Alemania, 7; Suecia, 6-7; Francia, 6-2; Rusia y Turquía, 1 por 200 kilómetros cuadrados.

Lo esencial es tener la nación líneas que respondan a las necesidades económicas y al desarrollo del comercio interior y exterior, aun cuando no sea su desenvolvimiento proporcional a la población o al territorio, y distinguir entre la circulación interior y las comunicaciones internacionales. Corolario para el porvenir.....

La Gran Bretaña y Francia tienen casi concluida la obra de sus líneas interiores, pero la primera, excluida de la solidaridad con las líneas continentales, busca con sus capitales las líneas egipcias por la Birmania a la China Occidental. Francia, Bélgica y Alemania, tienen sus redes solidarias con las grandes arterias, lo mismo los EE. UU. Las Repúblicas Sur-Americanas parece que buscaran, por las direcciones de sus Ferrocarriles, alguna arteria intercontinental, y nada extraño sería que el Ferrocarril de Urabá, (1) declarado de utilidad pública y en vía de establecerse, sirviera de extremo a la magna obra. (Que no sea por desgracia, principio del fin el entusiasmo del Gobierno Nacional, del Congreso de 1913, del Gobierno de Antioquia y de los iniciadores de tal proyecto redentor para nuestras montañas, siendo como es sabido que por causas físicas, meteorológicas, o hidrológicas &c, las aguas del río Magdalena disminuyan constantemente de volumen).

Si los ferrocarriles han transformado naciones en potencias de primer orden, por los servicios que prestan a la industria, al comercio, a las poblaciones y al Estado en general; y si las cuestiones referentes al régimen de las vías férreas son complejas y delicadas, veamos siquiera en compendio la relación directa que existe entre la construcción y la explotación, económicamente hablando, pues todo útil debe ser aplicado al uso para el cual se destina. Trataremos, pues, del establecimiento de los ferrocarriles, sistemas adoptados, monopolio y concurrencia, concentración y división de las explotaciones; de las Compañías concesionarias y arrendatarias, del rescate y de las líneas de interés general, regional y local.

(1) Ley 64 de 12 de Noviembre de 1913.

II

La construcción de los ferrocarriles influye poderosamente sobre la economía del país, sobre su fuerza y su sistema de defensa militar. En muchas naciones se le reconoce al Estado la iniciativa, la elección de los trazos, la clasificación de las vías. Si el Gobierno se limita a conceder privilegios o a otorgar concesiones y aguarda que las compañías obren como les parezca conveniente a sus intereses, es claro que ningún principio presidirá a la construcción de las obras: lo arbitrario prevalecerá sobre lo conveniente, no se unirán las diversas ramas y los intereses locales podrían prevalecer sobre los generales. Esto ha sucedido en Inglaterra y los EE. UU. pero se ha reconocido la falta. M. Franqueville dice: Si el Gobierno no ejerce ningún control sobre la elección de los trazos, no consigo que las compañías se encarguen de explotar líneas poco productivas y que favorezcan a regiones abandonadas. La utilidad general es diferente de la especulación, fiebre esta que, reprimida en los EE. UU., produjo quiebras por millones de pesos y desembolsos de consideración para el Tesoro.

En Inglaterra, con líneas tan diferentes, no hay relación entre la utilidad de las líneas férreas y el gasto "El mapa de los Ferrocarriles, decía el *Times* de 26 de Febrero de 1872, muestra a la simple vista que no se ha tratado de servir convenientemente el interés general, ni el provincial, ni los intereses puramente locales; y un publicista inglés agregaba que muchas moscas untadas de tinta, corriendo sobre un mapa de Inglaterra, habrían diseñado un conjunto de líneas mejor que las redes inglesas. Después de 1842 se ha hecho en Francia el trazo convenientemente, poniendo a París en comunicación directa con las principales ciudades y con las grandes arterias internacionales.

Tanto en Francia como en Colombia (1) y otras naciones, la construcción de un Ferrocarril requiere declaración previa por parte del Poder Legislativo (Parlamento o Congreso) de la utilidad y conveniencia pública, con la diferencia de que en Francia el establecimiento de las líneas obedece a un plan general del Estado, con su correspondiente clasificación y el poder central tiene facultad para ordenar los trabajos de construcción, por el sistema adoptado, siendo de notar que el sistema de administración no encuentra partidarios allá, por la idea de que el Gobierno es mal administrador, y se prefiere el sistema o régimen de concesiones eventuales. La mayor parte de los ferrocarriles han sido construidos por grandes Compañías concesionarias. En Inglaterra, la industria privada ha sido la única que ha llevado a efecto la construcción de las líneas

M. Cauwès, cuyas opiniones hemos seguido y seguiremos, compendiando sus enseñanzas, afirma que en Inglaterra y en Francia la construcción por parte de las compañías particulares o concesionarias ha sido más costosa que la llevada a cabo por el Estado, y mantiene su tesis demostrándola con cifras, con los hechos y por que las compañías proceden en sus trabajos siguiendo el mismo régimen que el Gobierno respecto a adquisición de terrenos, materiales y dirección de las obras. Hablando de los ingenieros, tan criti-

(1) Leyes 104 de 1892 y 61 de 1896.

cados como funcionarios del Estado, agrega que no tienen que tacharles cuando se emplean en las compañías privadas. En ambos casos la organización de los trabajos y la elección previa de los trazos son las principales causas de la buena y rápida ejecución. Los inconvenientes y las ventajas se equilibran, como se nota en las grandes líneas que requieren solidez; pero si se pone de presente que las compañías dan menos garantías de ejecución y cumplimiento, como sucedió con nuestro Ferrocarril de Antioquia en época de dolorosa recordación. Regularmente las concesiones se hacen por el Poder Público directa y voluntariamente a los interesados, mediante contratos que regularmente tienen cláusulas que no se cumplen o se elude su cumplimiento, para dar lugar a interpretaciones que, en el amplio molde de la legislación, forma el *corsi* y *recorsi* de que hablaba Vico, sometiendo puntos contenciosos al arbitraje o a la razón de la fuerza, mientras que los contratos para trabajos públicos se verifican por adjudicación en subasta pública. Esto parece un adefesio.

Entre la construcción de las vías férreas y el crédito público, existe también relación estrecha. Así las construcciones por el Estado traen gastos directos, para los cuales muchas veces o casi siempre tiene que ocurrir al crédito o a los impuestos y contribuciones. Si no quiere ocurrir a préstamos, tiene que suspender los trabajos, que para algunos economistas es el mejor medio de resolver el problema, o valerse de las compañías. La primera solución según Treganet, no compromete el porvenir de la obra.

Es regla general que una compañía que construye un ferrocarril lo explote, pero no sucede esto con las compañías arrendatarias o empresas de transporte, las cuales se distinguen de las concesionarias en que éstas cobran peaje o derecho de tránsito, como remuneración de los intereses del capital, y el precio del transporte, porque se presume que tienen derecho a la indemnización de todo gasto por el capital inmóvil, mientras que los arrendatarios si cobran peaje es sólo como agentes del Estado. Proudhon dice: "mientras que una empresa de transportes o una compañía ofrece sus servicios a aquellos que los necesitan, tienen qué cobrar un tanto por renta, otro tanto por interés de capitales y otro para amortizar el valor del material, para el Estado, que después de haber gastado 20 ó 30 millones de francos quisiera hacerse pagar la renta por los particulares, no trataría sino de empobrecer la nación y detener con trabas la industria y el comercio."

Las compañías concesionarias tienen derecho según los pliegos de condiciones a que el precio del peaje sea fijo durante el tiempo de la concesión (*fixité du péage*). Lógicamente se desprende esto del hecho de invertir ellas sus capitales en las vías férreas, lo cual es distinto del derecho de peaje que se cobra en caminos ordinarios, el cual varía según el costo de conducción o pasaje por el servicio prestado. Es de la naturaleza de las cosas del dominio público, como caminos, calles, &c., que su uso sea gratuito, pero en los ferrocarriles en que el Gobierno ha invertido grandes sumas, no le es dable llegar a este resultado, pues sería necesario poder sacar de las rentas públicas los gastos de establecimiento, sea el capital o al menos los intereses del capital industrial, conseguido regularmente con empréstitos. El Estado puede moderar o rebajar el derecho de

peaje o de tránsito, facilitando con esto el tráfico y estimulando la producción y el consumo, para compensarse con mejores impuestos.

El Estado, salvo en Inglaterra y Escocia, para estimular la industria privada y disminuir el precio de los peajes, presta a las compañías su concurso con los fondos del Tesoro, y aun en los EE. UU., en donde la intervención del Gobierno, a este respecto, es tan discreta, el Tesoro contribuye al fomento de vías férreas con préstamos en dinero, compra de acciones y obligaciones, con concesiones en terrenos, &c.

Préstamos directos, suscripción de acciones, concesión de tierras, subvenciones en trabajos o en dinero y garantías de intereses, son los medios por los cuales el Estado ayuda a las compañías concesionarias, para que éstas no fijen tarifas tan elevadas como las que sostienen aquellas que no gozan de subvenciones.

El concurso del Estado supone racionalmente que sea director de los trazos y del establecimiento de las vías, para que éstas respondan del interés general y sean del dominio público. El, pues, no concede sino un derecho de uso temporal. Este goce equivale durante el período de concesión a la renta de explotación, es decir, a una anualidad que comprende, fuera del interés del capital invertido, una prima de amortización, la cual debe ser por tiempo largo, para que los años buenos compensen los malos en el negocio y para que el fondo de reserva no reduzca a poco el interés del capital. Se sabe que en los primeros tiempos la explotación de las mejores líneas es productiva raras veces.

El Estado, al otorgar concesiones, parece que se desprendiera de todo riesgo, pues las compañías se aprovechan de los tiempos buenos en el tráfico como asumen el riesgo de los malos. Pero no es así realmente, porque las compañías faltan a sus compromisos, dejan en suspenso los trabajos principados, y entonces el interés público exige la intervención del Estado, haciendo cesar la explotación o asumiendo compromisos de dinero para salvar sus intereses. Por esto, en algunos países, como Alemania, se hace uso del derecho de rescate, o, como en Francia, el Estado se reserva el derecho soberano sobre las vías y derecho de expropiación. De este derecho de rescate hablaremos más adelante.

Lo que el Estado invierte en los bienes públicos es de la Nación y se considera como un anticipo en las subvenciones a compañías. Con esto se evita la formación de compañías poderosas, especie de corporaciones investidas de prerrogativas del poder público; de aquí los derechos de policía y de *control*. Las condiciones de ejercicio de estos derechos pueden ser modificadas por la ley pero no así las estipulaciones referentes a las tarifas y división de productos. Lo contrario sucede en Alemania en donde por el Imperio se tiene la concesión como un acto de la voluntad soberana de la Nación. Allí la ley o al menos una ley general puede modificar los efectos. Desde 1879 las compañías alemanas están bajo la sanción del rescate y no subsisten sino a condición de hacer un empleo moderado de la garantía de interés y de adoptar a las tarifas las medidas tomadas para los ferrocarriles del Estado. El Consejo federal tiene el derecho no sólo de reglamentar las condiciones de los transportes, sino también de intervenir en la clasificación de las mercancías y de los precios normales.

Parece un contrasentido que los nombramientos de directores y administradores sean aprobados por el Gobierno en el régimen de las compañías, pero lo mismo sucede en los Establecimientos bancarios, correos, telégrafos &c. &c.

Preferiéndose la concesión directa a la subasta, la experiencia respecto a los riesgos de construcción por parte de las compañías, exige para el Estado que se provea de garantías positivas para evitar quiebras; y si se adopta el remate, debe estar prevenido contra los sindicatos que se forman y evitar los peligros de remates exagerados que obligan a las compañías a no poder cumplir.

Las grandes y pequeñas compañías que por el concurso o ayuda que les presta el Estado construyen y explotan bienes públicos por tiempo limitado, deben ofrecer garantías particulares, y se discute por los economistas si conviene que la explotación deba conservar la unidad por medio de grandes compañías o es más conveniente la división o sea por pequeñas. Los partidarios de lo primero sostienen que la cuestión se reduce a una simple división del trabajo, que, bien organizado, quita las dificultades de administración. Los que optan por lo segundo, alegan que con grandes compañías se corre el riesgo de crear un Estado en otro Estado, lo cual daría motivo a colisiones. Ambos extremos son peligrosos, pues si se aplican las subvenciones a muchas (más de 900 en Francia), la deuda del Tesoro es enorme y produce trastornos en las finanzas, y si a compañías precarias, como las americanas, consiente el Estado sacrificios indebidos. De 1873 a 1876, 196 compañías americanas quebraron o vendieron sus empresas por no haber cumplido. El sistema francés favorece la concentración.

Las subvenciones en tierras, en suscripción de títulos o en dinero, difieren de los préstamos, en que aquéllas son sacrificios hechos por el Estado sin condición de reembolso. Las en terrenos se emplean en países nuevos como América, Africa, Oceanía &c. En Francia no se acostumbra las suscripciones de acciones y sí en los EE. UU., Alemania y Suecia, con el fin de halagar los capitales y de inspirar confianza al público, pero tiene esto el inconveniente de interesar al Gobierno en la especulación de los valores comerciales y de que él ejerza presión sobre las compañías.

Los préstamos en dinero se vuelven deuda pesada para el Tesoro, como ha sucedido en Francia. Ha habido, pues, necesidad allá, de que por ley especial se convierta la deuda en anualidades cubiertas por obligaciones emitidas por el Tesoro, o pagar, valiéndose de préstamos hechos por las compañías a interés más alto que aquel que podría conseguir el Estado con su crédito, recargándole a la larga la deuda contraída con intereses que con el capital sobrepasan su crédito.

¿Podrá el Estado en las subvenciones, por ser difícil fijar el avance, estipularse que se reembolsará parte de los gastos o un valor igual al del material de establecimiento (infraestructura)? ...

El sistema de los préstamos parece racional, pero se practica poco, por razón de que si la compañía hace buenas operaciones, el Estado puede fácilmente entrar en nuevos anticipos, pero si las hace malas, el mismo tiene que hacer sacrificios. Se prefiere el sistema de la *garantía de interés*.

Consiste la *garantía de interés* en que el Estado se compromete a completar la diferencia si el producto neto, es decir, las entradas, deducción hecha de la totalidad de los gastos, se sostiene por debajo del número fijado para la renta de los portadores de obligaciones. Su objeto es animar en las compañías a encargarse de la construcción de líneas cuyo producto es dudoso, asegurando a los capitales un mínimo de renta. A diferencia de las subvenciones en terrenos o en dinero, que imponen al Estado desembolsos inmediatos muy considerables, las garantías de interés (lo mismo que las subvenciones por anualidades), reparten el gasto en un número de años para que no sea oneroso. Es un medio de dar vuelo al establecimiento de las vías y se favorece no sólo a las generaciones presentes sino también a las futuras. El reembolso se opera antes del término fijado para la garantía, desde que el mínimo fijado sobrepase, y los dividendos se reparten cuando existen beneficios elevados. (1)

Por lo sucedido en Austria en 1854 y en Francia después de 1859, se ha criticado este sistema: La *garantía de interés* no se limitaba a los sacrificios realmente necesarios; las compañías, sin tener obligación de subvenir a los gastos y de realizar un producto, carecían del aguijón del interés personal, principalmente si las líneas eran improductivas indefinidamente, y la tutela del Estado ponía a las compañías bajo su dependencia, si ejercía el tutelaje y si no lo ejercía, por los fraudes que podían hacerse.

Como el Estado, en los casos dichos, asume los riesgos de una explotación que no dirige y la de cual no reporta utilidad sino en condiciones eventuales, las compañías juegan contra él al juego: "cara, yo gano; sello, Ud. pierde", según dicho de Hadley. No se trata, pues, sólo de la garantía del interés, sino también de los dividendos.

A propósito de especulación, las compañías concesionarias, como en los EE. UU., no son exponentes muchas veces de riqueza, pues se forman con débiles capitales en acciones, con el fin de emitir bonos y repartir dividendos engañosos. Las quiebras han sido considerables, y varios Estados han puesto cortapisas al derecho de emitir obligaciones. En Inglaterra ha sucedido lo propio y el Parlamento ha exigido garantías para la formación de capitales. "La debilidad de capitales-acciones ha favorecido la fusión de líneas en poderosos capitalistas, sobre todo en América. En 1891 los Ferrocarriles pertenecientes a Van der Bilt comprendían 30,750 millas. En Francia, la constitución de las compañías ha sido anómala, y por la extensión de los compromisos son objeto de desconfianza. Por esta razón se tiene como salvaguardia el control del Estado, para evitar que el capital-acciones sea dirigido por la parte más débil"

(1) "En las convenciones con el Estado, la palabra *beneficios* tiene un sentido diferente de la palabra *dividendos* y es sinónima de producto neto. Pero en el punto de vista del funcionamiento interior de las compañías, *producto neto* y *beneficios* no significan la misma cosa. El producto neto no se distribuye íntegramente entre los accionistas en forma de dividendos. En efecto, es necesario dejar un fondo de reserva para el servicio de los préstamos; los portadores de obligaciones deben ser pagados primero que los accionistas. Los *beneficios* o *dividendos*, con relación a éstos, consisten, pues, en el producto neto, deducción hecha del interés de los capitales dados en préstamo". Nota — M. CAUWES

III

CUESTIÓN DEL MONOPOLIO

Las compañías concesionarias tratan de obtener beneficios considerables, y, teniendo el lucro por fin, no encuentran otro freno que el de la acción administrativa. Ejercen, puede decirse, un monopolio con una industria reglamentada que no está sometida, como las industrias particulares, a la ley económica de la competencia. No es propiamente un privilegio de derecho sino de hecho.

En principio, la competencia no tiene lugar porque perjudicaría al interés general en lugar de favorecerlo y porque no podría ser efectiva. No pueden emplearse para los ferrocarriles las mismas reglas que para los caminos ordinarios ni quitarles a las compañías el derecho de peaje. Varios sistemas se han propuesto para demostrar que es conveniente la competencia, pero tropiezan con los inconvenientes de que para formar varias líneas concurrentes se necesitan grandes capitales, las empresas subirían las tarifas, y los altos precios de los transportes los pagaría el público. La experiencia ha demostrado que es mejor terminar una línea que hacer varias entre los mismos puntos extremos y que la competencia no es efectiva por mucho tiempo, de donde el aforismo aquel de que "la competencia no existe entre aquellos que fácilmente pueden entenderse" (Stephenson), ni ella "se mantiene entre aquellos que necesariamente deben permanecer rivales." Las compañías en competencia, en Inglaterra, se hacen guerra de tarifas, gravando a bajo precio los puntos paralelos de las líneas, ordinariamente los extremos, y a alto precio los puntos intermedios. En los EE. UU. la concurrencia trajo la fusión de muchas líneas: de aquí la fortuna de Van der Bilt, los Scott y Fock, Jay Gould y de los sindicatos (*trousts*).

El origen de los *trousts* viene de la asociación de los competidores. Combinación ingeniosa esta que se aplica cuando la producción de un artículo traspasa los límites de lo que se consume y empiezan a rebajar los precios de los productos para poner éstos en poder de un vendedor que sostenga los precios a un nivel remunerador—(como sucede actualmente en esta capital para restringir el exceso de producción del azúcar y la panela, por medio de una asociación amistosa que busca el bien común según entendemos para librar con ello a los más débiles de la ruina), combinación, decimos, que ha degenerado en un *poder* formidable de los capitales con el objeto de dominar los precios en el mercado no sólo de las Naciones poderosas sino del mundo entero. Su procedimiento consiste en comprar cuando hay abundancia, vender caro cuando no hay oferta, vender a menos precio cuando otros quieren aprovecharse del alza y envilecer los valores cuando pretenden volver a comprar. Su resultado es extorsionar a un tiempo al productor y al consumidor, sacando al primero parte de su remuneración y aumentando al segundo el precio del consumo, de suerte que los agentes intermedios se quedan con gran parte del valor de los productos. Fortunas colosales, en combinaciones de esta especie, respecto a productos agrícolas y principalmente en el servicio de ferrocarriles y valor de sus acciones, se han formado en los EE. UU., ya en lo que se refiere a tarifas diferenciales en favor de una región con perjuicio de

otra, ya respecto a demoras en el transporte de productos para aprovechar el alto precio, ora diferencias en el peaje o flete, con daño a industrias rivales, &c. &c.

La reunión, pues, de compañías privilegiadas, llega a convertirse en una amenaza, porque "el capital se dirige al monopolio, y por el monopolio a la explotación del trabajo individual." Las clases proletarias ven en los *trousts* una superioridad y una opresión semejante al feudalismo de la Edad media, y esto ha originado la asociación de las clases obreras en los países civilizados para luchar en organizaciones secretas primero y públicas después [huelgas], contra las tendencias opresoras y absorbentes de los grandes empresarios y de los capitalistas.

Pero es inevitable el monopolio de las vías férreas, y aguardar la reforma de la competencia, es una quimera. De la libertad de la industria de los ferrocarriles en Inglaterra, se ha ido más lejos de lo previsto. Cuando falta a la libertad de la industria la concurrencia, es necesaria al monopolio el contrapeso de la reglamentación por el Estado, ejerciéndose ésta sobre la explotación teórica e industrial y sobre las tarifas.

IV

TARIFAS

En Inglaterra las compañías las modifican a su voluntad. La inestabilidad de las tarifas es el inconveniente más visible del régimen de explotación por parte de las compañías concesionarias. Esto unido a la falta de poder para obligarlas a rebajar el precio, les da campo para sacar del capital el mayor producto posible aun en contra de los intereses de la sociedad. En algunas Naciones la ley regula el máximo para que dentro de ese límite puedan las compañías fijar precios a su voluntad, pues no se puede convenir en que el Gobierno, que no administra, fije los precios. Las compañías al empeñar sus capitales se someten a riesgos y no es equitativo que se impongan sacrificios sin compensación. El peaje, flete o derecho de tránsito,—se sostiene—forma—poco más o menos,—la mitad del precio total del transporte. Para las compañías, la explotación es por su misma naturaleza productiva, directamente; para el Estado el producto es directo e indirecto y al rebajar el peaje obtiene compensación con el aumento de los impuestos, por la actividad económica en los mercados interiores y exteriores.

La oferta y la demanda en los transportes debe nivelar la desigualdad de las tarifas, como en toda mercancía, sostiene M. de la Gournérie, es decir, se debe pagar no lo que cuesta sino lo que vale el transporte. La teoría americana se condensa en la fórmula de hacer pagar a la mercancía todo lo que puede pagar. Algunos opinan que deben determinarse los precios de las tarifas según el valor de las cosas transportadas.

Existen tarifas diferenciales de grandes compañías contra compañías secundarias principalmente, y tarifas de *penetración* referentes a la importación. Según estas últimas las mercancías extranjeras pagan un precio kilométrico menos que el precio interior. Su efecto es disminuir y aun suprimir la protección dada a la industria nacional por las leyes referentes a las rentas de aduana.

V

RESCATE (RACHAT)

El Estado, para adquirir la libertad de fijar las tarifas y ejercer los derechos de dominio y soberanía sobre las vías férreas, pone fin a las concesiones por medio del rescate. El precio del rescate se paga por anualidades que se cuentan desde que se verifica hasta el término del tiempo fijado a la concesión. El precio de la anualidad se determina en Francia según el producto neto medio del período de los últimos 7 años de la explotación. (Se rebajan los dos años de menos producto y se toma en cuenta el producto neto medio sobre los 5 restantes a condición que no sea inferior a la mitad de los últimos 7 años). Fuera de esta anualidad, el Estado debe reembolsar, según avalúo de peritos, los objetos muebles (material rodante, máquinas &c.) que pertenecen a las compañías. Los pliegos de condiciones contienen el derecho por parte del Estado (en Francia) para rescatar las vías después de los 15 años de la concesión, y puede éste entrar en posesión de ellas antes, por medio de expropiación por causa de utilidad pública. Este derecho ha sido sometido (en Francia) a condiciones, y se ha llegado a tener como base "que el precio total del rescate no debe en ningún caso consistir en una suma correspondiente a una anualidad inferior al monto de la renta reservada a los accionistas, aumentada dicha anualidad con los gastos del interés y de la amortización de los empréstitos, lo cual vuelve inofensiva en manos del Estado el arma de que rehusaba desprenderse."

Las causas por las cuales se ha reaccionado en las naciones civilizadas contra el régimen de las concesiones, consiste principalmente en los grandes desembolsos que la ayuda del Tesoro a las Compañías hace pesar en los presupuestos, en el interés económico respecto a la reducción de las tasas de los transportes, y, en algunos países, el interés de la defensa nacional.

Las naciones se convencen de que sólo ellas deben ser las dueñas de las vías de comunicación y de los ferrocarriles, por ser éstos uno de los primeros elementos de progreso y una de las fuerzas más poderosas de la autoridad política. Allain Targé dice que "el Estado falta a su deber si abandona las tarifas a cuestiones de dividendos."

De 1873 a 1879 principalmente, la Bélgica aumentó considerablemente sus vías férreas por medio del rescate a las compañías y ya en 1891 de 4,670 kilómetros, 3,209 pertenecían al Estado. En Italia han sido rescatadas más de la mitad de las vías férreas, y en menor escala se ha ido siguiendo el ejemplo por Dinamarca, Rumania, Suecia, Holanda, Rusia y Portugal. Inglaterra ha realizado el rescate en el Imperio de las Indias, y donde ha alcanzado mayor preponderancia ha sido en Alemania y Austria-Hungría, a causa del caos en que se encontraban las líneas de 36 Estados que tenían tarifas distintas. El impulso decisivo fue dado en el Imperio Alemán por M. de Bismark. Prusia emprendió en 1873 la compra de todas las líneas férreas de su territorio, y en 1876 autorizó al Gobierno para ceder sus ferrocarriles al Imperio Alemán. De 25,100 kilómetros existentes en Prusia en 1890, las compañías no conser-

vaban sino 1,700 que fueron rescatados posteriormente. En Alemania, en una extensión de 43,630 kilómetros, en 1892, 38,700, pertenecían a los diferentes Estados. En Austria-Hungría, en 1891, de 26,700 kilómetros, 11,780 eran del Estado y administraba 5,460 que aún no había rescatado.

Cierto es que al rescatar el Estado los ferrocarriles se impone cargas onerosas, pero debe tenerse presente que el precio debido no es exigible en capital, sino pagadero por anualidades fijas según el producto neto anterior. Tales anualidades pueden ser reembolsadas sin ocurrir al empréstito, pues, dicen los economistas, que se ha demostrado que Europa aumenta el producto neto después de rescatar las líneas férreas el Estado, y sin que aumenten las cargas, y que ha podido pagar con el producto neto las anualidades. Además, en previsión del aumento en la explotación, se ha logrado reducir desde un principio el precio de las tarifas sobre los transportes y debido a esto el tráfico ha aumentado.

El rescate siempre promete para el porvenir ventajas ciertas, afirman los tratadistas de Economía Política. Según las condiciones estipuladas con las compañías, el Gobierno, fuera de las anualidades que reserva del producto neto, tiene que pagar el valor del material de explotación, los gastos del primer establecimiento, el precio de trabajos complementarios, salvo las deducciones que se indiquen. A las anualidades se agregan las cantidades que son necesarias para el servicio de la garantía del interés en favor de accionistas y portadores de obligaciones.

El pago del valor del material se fija, como se ha dicho, por peritos. El reembolso de los gastos del primer establecimiento de líneas recientes y valor de trabajos complementarios, se hace también por anualidades. Este modo de reembolso ha sido criticado cuando las subvenciones se han hecho bajo garantía de interés.

M. Picard sostiene que el rescate es una operación conveniente para el Estado y perfectamente realizable, si se admite que no queda deudor sino de anualidades, pues que el Tesoro encontrará en el porvenir compensación a sus sacrificios.

Se sostiene en favor del derecho de rescatar por parte del Estado, que el porvenir de las compañías ofrece más riesgos que el crédito público; que los accionistas y los portadores de obligaciones nada pierden con esta medida, puesto que se toma por base el producto del año anterior y en ningún caso menor que la renta reservada o garantizada, y que se paga el valor del material o se compensa con la deuda de la garantía de interés, el cual valor será superior al del material al final de las concesiones, no debiendo temerse sino a que este valor haya sido afectado por nuevos anticipos hechos por el Gobierno.

Los medios de que se vale el Estado para explotar las líneas después de haberlas rescatado, se reducen a dos principales, a saber: explotación directa por el Gobierno o por medio de compañías arrendatarias. En Bélgica, algunas líneas las ha construido el Gobierno y él mismo las explota directamente, y otras las construye el Estado y las cede a compañías arrendatarias. En Italia y Austria el Gobierno explota algunas líneas concedidas y no rescatadas.

En las naciones civilizadas la explotación directa es preferida. "Ella favorece la libertad para fijar el precio de las tarifas; permite reemplazar cálculos estrechos, o sea, la ambición de dividendos, por la tutela de los intereses generales del país, pues la explotación de los ferrocarriles es obra de interés público, por no existir en la Nación nada tan estrechamente ligado como ellos a la fortuna de la misma y a la vida social de los individuos." Es incompatible con el régimen de las concesiones la libertad para fijar el precio de las tarifas y la abdicación por parte del Estado de sus derechos naturales sobre los medios para el aumento de las comunicaciones y para impulsar las fuerzas productoras del país: es verdaderamente funesta. El crédito del Estado, el control de los poderes públicos, la confianza que tal crédito trae para el porvenir en la obra de las vías férreas, favorecen el anhelo de la disminución y simplificación del precio de las tarifas de transporte, y como consecuencia, vendrá para beneficio de los habitantes y del Fisco el aumento en la producción y el consumo.

El rescate conviene no solamente en lo que hace relación a las finanzas del Estado. Favorece también la unidad nacional, las relaciones con el Exterior y el interés supremo de la defensa del territorio nacional. La unidad de la Nación exige que en la organización y funcionamiento de las vías férreas se trate de mantener unidos los vínculos de las diferentes partes del territorio; la solidaridad nacional requiere que la justicia distributiva presida al establecimiento y explotación de los ferrocarriles. La dirección por el Estado tiene grandes ventajas desde muchos puntos de vista para la reglamentación de las relaciones comerciales con otros países. No solamente no tratará de sacrificarse la producción nacional por *tarifas de penetración*, sino que, cuando los países vecinos busquen el modo de restringir las salidas del territorio con medidas prohibitivas, el Gobierno tendrá el medio de corregir los efectos de esas medidas, concediendo a las industrias y al comercio tarifas que favorezcan la exportación. Esto en lo referente al comercio internacional. En lo que mira al establecimiento de un régimen internacional para los transportes por los ferrocarriles, las relaciones internacionales se facilitan estando éstos en poder del Estado. "En estricto derecho, las compañías no tienen ninguna obligación para con los transportes internacionales."

Los ferrocarriles en las guerras modernas son los principales agentes para la movilización de ejércitos y de materiales y equipos de guerra, como para la concentración de fuerzas militares cuando se trata de la defensa nacional, y en este sentido el rescate de ellos es importante para el Estado.

Es dudoso el patriotismo de las compañías concesionarias; su personal es heterogéneo y muchas veces no es de la Nación sino extranjero. Y como elementos extraños pueden introducirse hasta en los Consejos de administración, se cita el ejemplo de un empleado de nacionalidad alemana en Francia, en 1870, quien suministró al ejército invasor sus conocimientos adquiridos al servicio de una de las compañías. La dirección de los transportes estratégicos en tiempo de guerra, debe encargarse a una comisión militar superior que obre de acuerdo con el elemento civil, y se practica que entre los miembros de la comisión superior militar figure un

Director de las grandes compañías. El Mariscal prusiano Moltke, decía en 1879: "es evidente que la posesión de las líneas férreas más importantes para el Estado es un hecho deseable para el interés militar. Los ferrocarriles son en nuestro tiempo los instrumentos de guerra más importantes y un transporte rápido es uno de los asuntos más serios. Es de sentido común que se simplificarán grandemente las cosas cuando en el porvenir tengamos una administración única."

Se ha comprobado con datos auténticos que en Europa las compañías se hacen pagar caros los servicios prestados con las vías férreas en tiempo de guerra, mediante distancias y tarifas falsas, datos erróneos etc. etc., y si el Estado toma por su cuenta los ferrocarriles, regularmente se le obliga a pagar el máximo de la tarifa de las compañías.

Los adversarios de la administración directa de las vías férreas por parte del Estado, sostienen que su establecimiento y explotación es una industria como otra cualquiera; que el Estado es impropio para dirigir y administrar tales obras, pues los ferrocarriles en sus manos degeneran en asuntos de administración pública, haciendo prevalecer en la explotación costumbres de centralización y burocracia incompatibles con las exigencias de la circulación y el comercio; y que la explotación sería a la vez indiferente y costosa.

Estas objeciones—se sostiene por los partidarios del rescate y administración directa—como todas las que se hacen a la intervención del Estado en las obras públicas—se presentan en formas teóricas y poco precisas. Los hechos en Prusia, Alemania, Bélgica y Francia demuestran lo contrario, habiéndose dado en estas naciones a la organización de los ferrocarriles un régimen análogo al adoptado por las compañías.

Se critica, además, el monopolio por parte del Estado a este respecto, pero se contesta, como M. Allain-Targé que "los monopolios del Estado no son menos bien administrados que los otros, como sucede con los de tabaco, telégrafos, correos etc. etc." El público soporta con menos impaciencia el monopolio que ejerce el Gobierno que aquél que se hace en interés particular, por tener el primero el aguijón del Parlamento, del Congreso y de la Prensa. "En Francia se condena el monopolio del Gobierno con dogmatismo y sin examen. En Alemania, el culto que se rinde al Estado favorece su desarrollo; en Bélgica hace progresos." La Cámara francesa decía en 1879 que "los ferrocarriles en manos del Estado forman la unidad de acción, la esperanza de todas las mejoras y de todas las economías." Desconcierta, por otra parte, a los contrarios el argumento que se les presenta de la buena administración por el Estado en la mayor parte de las naciones de los correos y ferrocarriles, y M. Fourcelle-Seneuil, contra la opinión de M. Leroy-Beaulieu, llega a sostener que los abusos imputados a las administraciones industriales dirigidas por el Gobierno, se encuentran naturalmente también en las administraciones de grandes compañías y que los problemas prácticos son los mismos en ambos casos.

No es de recibo tampoco la objeción de que la explotación por el Estado es más costosa que la verificada por las compañías, pues ambas emplean los mismos medios. Partiendo del principio de que no se desea saber qué rentas producen las vías férreas, sino qué

servicios prestan, el Estado, tratando de dar satisfacción a los intereses generales del país, persigue un ideal muy distinto al que se proponen las compañías, las cuales ambicionan repartir dividendos al mayor nivel posible; aquél no vacila en hacer los gastos necesarios para realizar los perfeccionamientos nuevos que lleva consigo la explotación, y el personal de las compañías y del Estado para las obras, es el mismo o semejante.

Se alega, como tesis general, para sostener lo más cara que resulta la explotación directa, que la proporción entre los gastos de explotación y las entradas en bruto son más elevados en las líneas férreas del Estado que en las de las compañías, y se citan el ejemplo de Bélgica, Dinamarca y Noruega, donde el coeficiente de explotación es superior en las líneas del Estado, y las estadísticas de lo que sucede en Alemania y Austria-Hungría (que dan el mismo resultado); pero contra estas aseveraciones se contesta que lo contrario acontece en Italia, y que no es regla segura el coeficiente de explotación, pues la diferencia se nota cuando las compañías explotan las líneas más productivas y el Estado las que dan menos rendimiento. Fuera de esto, hay en apoyo del Estado, el hecho de que él tiene en mira favorecer el bien general, y las compañías tratan de mantener los dividendos al más elevado nivel que les sea posible.

Entre las objeciones no económicas sino políticas, se cuenta aquella de que la explotación por el Gobierno es una doctrina socialista, manifestación del socialismo de Estado. A esto se opone que debe considerarse como manifestación socialista también, la administración de los Correos y Telégrafos por parte del Gobierno. Los socialistas pretenden suprimir la concurrencia, la cual consideran como un desorden económico, y en el caso presente existe el monopolio, y querer que éste exista para el Estado o para las compañías, es hacer causa común con los socialistas. *Voilà tout*.

Otra objeción política consiste en sostener que los partidos políticos se valen de los empleos para formar núcleos poderosos a su favor. Allain-Targé pregunta a este respecto: ¿No es la misma cosa ser agente del Gobierno o de un Sr. feudal (grandes compañías)? Ciertamente, es deplorable la intervención de la política en el personal de los ferrocarriles, pero los empleados no son funcionarios políticos en realidad, y la ley debe protegerlos contra revocaciones arbitrarias de sus facultades.

El Estado, al regular los puestos, al poner garantías análogas a las adoptadas para el ejército o para otros servicios generales; al fortificar la organización respetando las tradiciones y los servicios técnicos, evita huelgas como en Francia en 1891, y los conflictos, colisiones sangrientas y actos de salvajismo, ocasionados por la política entre los agentes del Gobierno y las compañías, como ha sucedido en los Estados Unidos (1891), y en Inglaterra (1913) en los últimos tiempos.

Las compañías pesan sobre las opiniones políticas en tiempos anormales, como en elecciones, y a falta de garantías contra este mal, debe tenerse en cuenta las costumbres técnicas, pues la opinión pública no consiente que un partido político, investido de autoridad, trate de ejercer presión arbitraria o despótica sobre agentes de servicios extraños a la política. Cuando esto último sucede,

la conciencia pública se subleva, y hace atestiguar su reprobación con imponentes manifestaciones populares.

La responsabilidad en caso de accidentes es la misma para las compañías que para el Estado, según la ley.

El poder extensivo que da al Gobierno la dirección de los ferrocarriles; la imposibilidad para los particulares de sustraerse a su acción tiránica y hacer valer sus derechos y quejas contra ese poder, son visibles y ocurren también con respecto a las compañías. El Gobierno, dice Picard, debe proteger la imparcialidad e independencia de las compañías, sin olvidar que "no puede sospecharse de la mujer del César". Hechos como el negociado de Panamá, revelan corrupción política. Debe, pues, en las leyes, como en Francia, protegerse a los agentes contra los abusos [art. 1,700 C. C. francés. Ley de 27 de Diciembre de 1891], admitiendo una posibilidad de reclamación y de indemnización cuando no se cumple el contrato por una de las partes [C. C. nacional].

VI

COMPAÑÍAS ARRENDATARIAS

Estas concilian el derecho del Estado sobre la dirección de las tarifas con la explotación de las compañías privadas. Puestas en práctica en los Países Bajos, Sicilia, Venecia, Italia, &c., tienen su exponente de importancia en el Imperio de la India, en donde la antigua compañía concesionaria, *East India*, después del rescate, tomó a su cargo la explotación como arrendataria. El Gobierno ejerce en ella un poder absoluto de *control*, hace respetar la vía, da seguridades para el transporte y reserva un tanto por ciento de las utilidades. No se encuentran en ninguna otra parte derechos tan amplios para el Estado, ni ventajas tan considerables para el tráfico.

Se diferencian estas compañías de las concesionarias en que no cobran peaje. El Estado puede cobrarlo por medio de Agentes o valiéndose de las mismas compañías. No son empresas mixtas de construcción y explotación, sino una simple industria de transportes que recibe una indemnización por la tracción propiamente dicha.

VII

CLASIFICACIÓN DE LAS VÍAS FÉRREAS

Según la distinción más simple, se comprenden en esta clasificación las líneas de interés general y líneas de interés local. Las primeras, que corresponden a las vías nacionales y departamentales, podrían subdividirse en líneas nacionales y líneas regionales. Las vías de interés local forman la vecindad de las vías férreas y pueden ser incorporadas en la red general, sea porque el tráfico aumenta o porque la unión de retazos forme una gran línea. En este caso las condiciones del rescate se arreglan por arbitramentos en Francia.

No se pueden definir con precisión las diferentes líneas. Como regla ordinaria, son de interés general las internacionales, las útiles a la defensa nacional del territorio, y aquellas que acercan al sistema principal de las líneas, centros comerciales o administrativos de alguna importancia.

Las líneas de interés general ciertamente deberían ser construídas y explotadas por el Estado, o de la manera más conveniente a satisfacer los intereses generales del país. Las grandes arterias estratégicas y comerciales, las vías principales del comercio internacional, constituyen el primer grupo, y ellas deben estar en posesión del Gobierno, porque el juego en el precio de las tarifas interesa más directamente a la industria nacional. Estas deben ser ferrocarriles de doble vía para la seguridad, construídas sin miras de estricta economía, con rectificación de curvas, reducción de pendientes, trabajos de arte costosos, túneles, &c. Las vías secundarias forman redes regionales de un interés político y comercial menor. Basta en éstas una sola vía, proyectos simples, supresión en trazos y perfiles y de combinaciones técnicas costosas. También es de interés público que el Gobierno conserve la posesión de estas líneas. Y como las regionales interesan a uno o más Departamentos más bien que a la Nación, es equitativo que ellos contribuyan a su construcción.

Las vías locales comprenden las construídas expresamente para ferrocarriles en los vecindarios de las líneas férreas principales, y carriles sobre caminos públicos. Para establecer las primeras se requiere expropiación, no así para las segundas.

En Naciones como Colombia, Francia, Bélgica, &c., las vías férreas son de interés público, y se requiere fijar las diferencias que hemos anotado. No sucede lo propio en Inglaterra, donde las líneas son de propiedad particular de las compañías.

Por la misma naturaleza de las vías se comprende que el Estado debe prestar más atención a las generales, en interés económico, político y comercial.

En Francia, en donde el Gobierno se reserva el derecho de declarar de utilidad y necesidad públicas las líneas férreas que se proyectan, se hace la clasificación de éstas y las existentes, siguiendo la importancia política y comercial. En Colombia, en donde sucede lo propio, debería hacerse la repartición de las líneas mediante una clasificación que no sea desigual y arbitraria, estableciendo en ella las diferencias del caso, y, en las nuevas vías, fijando en la ley sobre declaración de utilidad y necesidad públicas y concesión correspondiente, la clasificación que les corresponda en el cuadro o mapa que debe formarse o se forma en el Ministerio de Obras Públicas [1].

La Ley 104 de 1892 [de 26 de Diciembre] y la Ley 61 de 1896 [de 3 de Noviembre], adicional de aquélla, autorizan al Gobierno para contratar la construcción de las vías férreas que estime conveniente establecer, mediante las condiciones en ellas detalladas.

(1) Véase las Leyes 104 de 1892 y 61 de 1896.

No siendo nuestro ánimo entrar en un estudio crítico de esas leyes a la luz de los progresos modernos, como habíamos pensado hacerlo, por parecernos sus disposiciones acomodadas a nuestro estado incipiente de civilización, si creemos conveniente que plumas autorizadas nos mostraran las causas de tantos contratos ruinosos para el Tesoro de la República, celebrados con las compañías concesionarias, y de algunos de los cuales se han ocupado los últimos Congresos. Como dato de información hemos consultado y estudiado algunos de ellos, pero nos reservamos opiniones que podrían ser inútiles, innecesarias y de poco valor, por nuestra insuficiencia en esos asuntos. Citaremos estos: Contrato de 14 de Febrero de 1874, firmado por los Sres. Recaredo de Villa, Abraham García, Secretario de Gobierno; Luis M. Mejía Alvarez, Secretario de Hacienda, aprobatorio del contrato celebrado por el Sr. Marco Aurelio Arango, Secretario en el Despacho de Fomento del Estado Soberano de Antioquia, con el Sr. Francisco Javier Cisneros, "sobre construcción y explotación de un camino de carriles, de hierro, &c. &c." (*Repertorio Oficial* número 624). Contrato número 2 de 1893, celebrado por el Ministro de Fomento con el Sr. William Redley, en su carácter de apoderado de la Sociedad inglesa denominada "Punchard, Mc Taggart, Lowther & Company", aprobatorio de otros contratos [número 8 de 1893, de 24 de Septiembre de 1892], *Repertorio Oficial* número 1,492 [10 de Marzo de 1893]. Contrato número 6 de 1893 [9 de Enero], sobre pago de intereses, aclaratorio de los contratos números 80, 81 y 82 de 1892, firmados en Medellín, el 24 de Septiembre de 1892; en Bogotá, el 7 de Noviembre de 1892, y todos aprobados el 10 de Noviembre del mismo año. *Repertorio Oficial* número 1,492 [10 de Marzo de 1893].

Contrato número 98 de 27 de Julio de 1891, sobre ferrocarril de Medellín a Amagá, prorrogado el 15 de Julio de 1893, entre los Sres. Ospina Hermanos y el Gobierno de Antioquia. *Repertorio Oficial* números 1,619 y 1,620 [1º de Agosto de 1893].

Contrato del Ferrocarril de Girardot a la Sabana. Ley 86 de 1892 [13 de Diciembre]. *Repertorio Oficial* número 1,497 [Marzo de 1893].

Leyes 36 y 41 de 1896, referentes a los Ferrocarriles de Ocaña y Buenaventura a Manizales.

Leyes 104 de 1892 y 61 de 1896.

Ley número 26 de 1907, sobre construcción del Ferrocarril de Amagá.

Anales de la Asamblea Departamental. Caducidad del contrato del Ferrocarril de Antioquia con los Sres. Punchard, Mc Taggart, Lowther & Company—1894.

En la "Memoria sobre la construcción de un ferrocarril de Puerto-Berrío a Barbosa, por Francisco Javier Cisneros, I. O." [1880], se encuentran los estudios hechos por él y por otros, de las líneas de Medellín a Puerto-Berrío y de Medellín al Departamento del Cauca, por los ríos San Juan y Risaralda y por el Valle del

- Cauca, como también lo siguiente: Sus explicaciones sobre los contratos de 14 de Febrero de 1874, del 4 de Mayo del mismo año y de 5 de Julio de 1876; Ley 18, de 4 de Mayo de 1874; 46, de 1875; 287, de 15 de Septiembre de 1875; Decreto número 875, de 28 de Diciembre de 1875; contrato de 6 de Diciembre de 1877; Ley de 30 de Noviembre de 1878; contrato de 20 de Agosto de 1879; dos mapas y un plano. Sobre sus estudios en aquella época, en puntos relativos a nuestras industrias y la situación actual financiera y económica, nos prometemos hacer algunas reminiscencias y comparaciones, siquiera sea como apuntes.

En el folleto publicado en esta ciudad en 1893, titulado "Defensa de los contratos"—"Responsabilidades", hemos repasado los documentos más interesantes sobre las discusiones entre el Departamento de Antioquia y la Sociedad Punchard, Mc Taggart, Lowther & Co, y lo referente a la caducidad de los contratos, declarada por la Asamblea el 23 de Octubre de 1893.

En el periódico *El Ferrocarril de Antioquia* y en los *Anales de la Asamblea*, el público ha visto y juzgado sobre la dirección y explotación del Ferrocarril.

Réstanos, para terminar por hoy, agregar que en el "Censo General de la República de Colombia", levantado el 5 de Marzo de 1912, no encontramos sino estos datos sobre ferrocarriles:

En Antioquia, dos en construcción: el de Antioquia, con 137 kilómetros, y el de Amagá, con 24 kilómetros.

En el Atlántico, 17 millas de ferrocarril.

En Bolívar, un ferrocarril de Cartagena a Calamar.

En el Cauca, Ferrocarril del Pacífico.

En Cundinamarca: el del Norte, 62 kilómetros; el de la Sabana, 40 kilómetros; el del Sur, 30 kilómetros; el de Girardot, 132 kilómetros.

En el Norte de Santander, 54½ kilómetros, de Cúcuta a Puerto Villamizar, y 17 a San Antonio.

En el Tolima, 5 kilómetros.

Sería de desearse que en el censo que haya de formarse, se pusiera una reseña, si no histórica, al menos estadística, sobre cada una de las líneas y sus prolongaciones, con explicación de principales, secundarias, nacionales, departamentales, locales, &c, tal como hemos dicho se practica en Francia, Alemania, Bélgica, &c. (1)

Medellín, 28 de Marzo de 1914.

LÁZARO LONDOÑO B.

(1) Véase números del periódico "La Montaña", 34, 35, 36 y siguientes.

CODIGO DE MINAS

TÉRMINO PARA PEDIR POSESIÓN

«Art. 56. Si en caso de no haber habido oposición, el denunciante de una mina no ocurriere a pedir posesión de ella, dentro de los sesenta días siguientes a aquel en que expira el término de la fijación del cartel, o a recibirla el día señalado por el funcionario para darla, sin justa causa legalmente comprobada, perderá el derecho a que se le dé tal posesión, y la mina quedará desierta para los efectos de esta Ley.»

Esta disposición que se encuentra en el Capítulo 5º del Código del Ramo, que se refiere a las minas de nuevo descubrimiento, es aplicable a las de antiguo por ministerio del artículo 360 del mismo.

Cuando de minas de antiguo descubrimiento se trata, entre las diligencias previas a la de posesión, se encuentra la de citar a los últimos poseedores, ya en la forma indicada en el artículo 356, cuando el nombre, vecindad y residencia de los que deban citarse fueren conocidos, ya en la determinada por el artículo 31 de la Ley 292 de 1875, cuando todas o alguna de tales circunstancias se ignoraron. En este último caso, se fija un edicto, se pregona por bando en dos días de concurso, se desfija cuando se entienda hecha la notificación, o lo que es lo mismo, una vez transcurridos treinta días contados a partir del segundo pregón. Los citados pueden oponerse no sólo durante el término de la fijación sino también en los treinta días posteriores a aquel en que el referido edicto se desfija. (Véase a este respecto el artículo 359 del Código y la Resolución del Ministerio de Obras Públicas de 18 de Septiembre retropróximo).

De modo pues, que siendo esa citación previa a la diligencia de posesión, ésta no debe llevarse a cabo mientras aquélla no se haya hecho y mientras no hayan transcurrido todos los términos de que gozan los citados para oponerse.

Generalmente el término de 60 días dentro del cual debe pedirse la posesión, según el artículo 56 arriba transcrito, expira mucho antes de que venzan los plazos de que se ha hablado, relativos a la citación de últimos poseedores.

Como para rehuír la sanción devengada por no haber solicitado la posesión oportunamente o por no haber concurrido a recibirla el día señalado para darla, es preciso comprobar una justa causa que impidió al denunciante o interesado ejecutar tales actos, se presenta la siguiente cuestión:

¿Será justa causa el no haberse hecho la citación o haberse efectuado imperfectamente? En otros términos: ¿Podría argüir dicho interesado, que al tratarse de las minas de antiguo descubrimiento, los sesenta días para pedir la posesión empiezan a correr desde aquel en que concluyen todos los términos de que gozan los citados para oponerse?

Hacen los que sostienen que la posesión ha de pedirse forzosa-mente en el perentorio término fijado en el artículo 56, una distinción entre los dos casos que ese artículo contempla. Dicen así:

Si entre las diligencias previas a la posesión de una mina de antiguo descubrimiento figura la de citar los últimos poseedores, es