

para todo el mundo, y se habrá entrado en el camino de la reciprocidad.

Citemos aún, entre las medidas de garantía comercial que revelan en el Estado una tendencia mutualista, la ley de 28 de Julio de 1824, relativa á las marcas de fábrica. El autor de esta ley no ha tenido á la vista más que una cosa, la proteccion del industrial contra la falsificacion y las usurpaciones de título. Mas si el inventor y el fabricante hábil están protegidos por la ley, el uno en la propiedad de su invencion y el otro en su buena fama, es consiguiente que tengan una responsabilidad igual y pueda serles devuelto, como afectado de un vicio redhibitorio, todo producto que haya salido de sus almacenes y sea reputado de calidad inferior á la de los artículos que hayan granjeado su buen nombre. ¡Qué de mercaderías darian lugar á reclamaciones si se les aplicase esa regla mutualista! ¡Qué de fabricantes, despues de haber presentado á la venta productos de buena calidad, luego que han asegurado su parroquia y destruido toda concurrencia, se abandonan y relajan, y con haber recibido su medalla de estímulo y fomento, merecerian que se les calase el gorro verde (el de los presidiarios en Francia), y se les condenase á las más rudas indemnizaciones y penas! Las pérdidas que ocasionan al público todos esos charlatanes, se cuentan anualmente por centenares de millones; no hay para evitarlas policía que valga; no cesarán sino ante un poder reformador.

CAPÍTULO X

REDUCCION DE LOS INQUILINATOS POR MEDIO DEL PRINCIPIO DE MUTUALIDAD.

Uno de los puntos en que está violada hasta el extremo la ley de mutualidad, son los arrendamientos de prédios urbanos. Donde está muy aglomerada y condensada la poblacion, como en París, Leon, Marsella, Burdeos, Tolosa, Lila, Ruan, etc., es difícil, aunque muy de desear, que cada familia sea propietaria de su casa. Se hace por lo tanto indispensable que se encargue cierto número de particulares de construir casas y tener habitaciones dispuestas para los otros, por más riesgos que corran estos últimos en su libertad y en sus intereses. Mas el arrendamiento, ó sea el acto por el cual el casero y el inquilino tratan del alquiler del cuarto, no es en definitiva sino una de las mil operaciones que constituyen la sociedad, el comercio humano, y está por consecuencia sometido á las reglas del derecho, diré más, á la inspeccion de la policía.

En el departamento del Sena están á la merced de 25 á 30.000 propietarios 1.800.000 almas, distribuidas en una superficie de cerca de 30 millas cuadradas, lo que dá por legua cuadrada 60.000 personas. ¿No es ese un hecho exorbitante que debe llamar toda la atencion y todo el celo del poder público? ¿Cómo está alojada esa poblacion enorme, entregada

sin defensa á la discrecion de 25.000 especuladores? ¿Qué condiciones se le han procurado de espacio, de comercio, de salubridad, de precio? ¿Es posible que el Poder, por un mal entendido respeto á la propiedad ó á una pretendida libertad de contratacion, la deje abandonada á todos los excesos del monopolio y del agiotaje?

¿Quién lo diría? Estamos todavía, respecto á inquilinatos, en el viejo derecho romano, en ese culto antiguo y tiránico de la propiedad. La ley favorece al propietario y mira con desconfianza al inquilino; no hace iguales á los dos contratantes. En caso de pleito, las presunciones, las garantías, la seguridad están todas en favor del propietario.

1. El crédito del propietario es privilegiado segun el art. 2102 del Código. ¿Por qué? me tomo la libertad de preguntar. Un inquilino compra á crédito todo el ajuar de su cuarto. Le van mal los negocios, y al cabo del año no ha pagado á nadie, ni al comerciante de muebles, ni al propietario. Tiene éste el derecho de lanzar al inquilino y apoderarse de los muebles del cuarto; y en cambio el mueblista no puede reclamar los objetos que ha vendido y no le han sido pagados, ni hacer valer su justo título con el del casero. ¿Por qué esa diferencia? Resulta de ahí que un propietario de mala fé, poniéndose de acuerdo con un bribon, podría hacer amueblar su casa entera sin costarle un céntimo. ¿Es eso justicia? ¿hay aquí prevision?

2. Si no hay contrato escrito, se cree al propietario, segun el art. 1716, sobre su palabra jurada.

¿Por qué no tambien al inquilino? En el art. 1781, á propósito del arrendamiento de obras y servicios, se encuentra la misma distincion:

«El maestro, dice el Código, debe ser creído sobre su palabra respecto á la cuestion de los salarios, al pago de los del año vencido y al de las sumas dadas á cuenta de los del año corriente.»

Lo pregunto de nuevo: ¿qué es lo que puede justificar, despues de 1789, esa distincion de personas?

3. Otra desigualdad. «Si no se ha hecho, dice el art. 1731, una descripcion del modo como se han recibido las habitaciones, se entiende que el inquilino las ha recibido en buen estado.» ¿Por qué se ha de entender así? Las casas, ¿no tienen acaso, como los caballos, los bueyes y las ovejas, sus vicios ocultos y redhibitorios? ¿Quién ignora que no se conocen las ventajas ni los defectos de un cuarto sino seis meses despues de habitarle?

4. Por el art. 1754 hay una porcion de reparaciones que corren á cargo del inquilino. Las define y las enumera el mismo artículo. Verdad es que el artículo 1755 exime de esas reparaciones al inquilino, cuando los desperfectos han sido ocasionados por fuerza mayor ó vejez del cuarto; pero esta reserva es completamente ilusoria. Hay cosas que no están destinadas á gastarse, sino á quebrarse tarde ó temprano por el uso que de ellas se hace: tales son, por ejemplo, los barros, las porcelanas, los espejos, etc. Se hace aquí necesaria cierta tolerancia en favor del inquilino. Todo el mundo sabe que una casa desocupada se gasta mucho más pronto que otra con inquilino.

linos; ¿será por eso que el Código civil se ha tomado el trabajo de agravar la responsabilidad del arrendatario?

5. El arrendatario, por el art. 1733, responde del incendio, á ménos que pruebe que ha sido éste debido á fuerza mayor, á caso fortuito, á vicio de construcción, ó que ha sido comunicado á su casa por otra vecina.

«Art. 1734. Si hay muchos inquilinos, son todos solidariamente responsables del incendio, á ménos que prueben que el incendio ha empezado en la habitacion de uno de ellos, en cuyo caso sólo éste es el responsable. No son tampoco responsables los que prueben que el fuego no ha podido empezar por su respectivo cuarto.»

Así el inquilino, al entrar en posesion de su casa, se convierte en asegurador del inmueble: ¿qué prima le paga el propietario por el seguro? Porque al fin el incendio es un riesgo inherente á todo objeto combustible, á las casas como á cualquiera otra cosa. Podria uno pasar por esto, si por una cláusula expresa del arrendamiento se prohibiese al inquilino que hiciese fuego en su cuarto: comprenderiase entónces siquiera que fuese responsable del incendio. Mas precisamente se alquilan las casas para que podamos calentarnos y guisar: ¿se concibe que en vista de semejante cláusula haya podido el Código poner el incendio á cargo del inquilino? Este es un contrasentido.

6. Confiesan todos los economistas, que la sociedad tiene un derecho al mayor valor que adquieren los terrenos por el hecho de emprenderse nuevas

construcciones, crearse nuevos barrios, aumentarse la poblacion, etc. En virtud de ese derecho, la sociedad podria intervenir á lo ménos de una manera general en los arrendamientos, y reservando los derechos de la ciudad, proteger á los inquilinos contra las excesivas pretensiones de los propietarios. ¿Por qué no ha hecho nada de esto el legislador? ¿Por qué ese abandono de valores considerables, que no son bajo ningun concepto obra de los propietarios, y si exclusivamente debidos por una parte al desarrollo de la localidad, por otra á la industria de los inquilinos? Tal que especulaba sobre el alza de los lugares que iban á ser edificados, y sobre el favoritismo de la ley, iniciado alguna vez en los proyectos del Gobierno, compró al precio de 30 francos por metro cuadrado inmensos terrenos, que revendió luégo á 200 francos. El hecho se ha divulgado, pero nadie ha dicho nada. ¿Por qué causa?

¿Cabe extrañar despues de esto, que desde quince años acá hayan ido en aumento los alquileres fuera de toda proporcion? ¿que se hayan hecho intolerables los antojos de los propietarios? Aquí el espacio ántes libre, hoy comprendido en el cuerpo de un edificio, se alquila á 3 francos el metro cúbico; en otras partes á 15, 20 y 25 francos. Tal casa produce el 6 por 100; tal otra el 30 y el 50. Luego el propietario, siguiendo el ejemplo del Código, hace tambien distincion de oficios y de personas. No se quiere á personas de tal ó cual oficio, no se quieren niños, se proscribe á la familia, no se quiere tener más que matrimonios solos. Así se oye por todas partes

gente que se queja de hambre. No se trabaja ya, dicen los obreros y los pequeños contribuyentes, sino para la propiedad y para los impuestos. Quiebras innumerables no pueden ser atribuidas sino á esa anarquía de los inquilinatos, cuyos indebidos beneficios ascienden anualmente en toda Francia á cerca de mil millones.

Bajo un régimen de mutualidad, sin embargo, sería facilísimo regular el arrendamiento sin violar la ley de la oferta y la demanda, y ateniéndose á las prescripciones de la más rigurosa justicia. Bastaría el empleo de tres medios tan irrecusables como infalibles.

a) *Ley de 3 de Setiembre de 1807 sobre la tasa del interés del dinero.*— Cuando el autor de esta ley ha dicho en los artículos 1.º y 2.º:

«El interés convencional y el interés legal no podrán exceder en negocios útiles del 5 por 100, en negocios mercantiles del 6, sin que en ningun caso quepa retener los intereses no vencidos.»

no ha querido hablar tan solo de las sumas prestadas ó de los intereses reembolsables en metálico; ha comprendido en su definición toda especie de capitales, mercancías y productos, ya en especie, ya en inmuebles, ya tambien en dinero. Así el comerciante, fabricante ó labrador, que se ha comprometido á entregar dentro de un plazo dado cierta cantidad de mercancías, y habiendo faltado á su compromiso haya incurrido en el pago de daños y perjuicios, ha de satisfacer los intereses á razon del 5 ó 6 por 100

al año, segun sea civil ó comercial el negocio, del mismo modo que el comprador que no haya cubierto á su vencimiento la obligacion por él suscrita y pagadera al vencimiento.

El dinero no vá citado en la ley sino como representante de los demás valores, como medio de expresar los capitales y los productos.

Ahora bien, ¿qué es un arrendamiento?— Un contrato por el cual una de las partes, llamada *arrendador*, entrega á la otra, llamada *arrendatario*, una casa ó un huerto por un tiempo dado, mediante un precio convenido, que se paga en dinero. En economía política, esa casa ó ese huerto son un valor como otro cualquiera, un capital como otro cualquiera, un producto como otro cualquiera; diré más, una mercancía como otra cualquiera. El legislador, es cierto, no lo ha comprendido en la ley de 3 de Setiembre de 1807. Ha dejado á la libertad de las partes fijar la tasa de los alquileres, por más que lógicamente fuese esa determinacion una consecuencia de la del interés del dinero. Esta es aún otra gracia, otro privilegio otorgado al propietario. Pero es obvio que nada impide que el legislador vuelva á hacerse cargo de este asunto, declare abolida esa ley especial y diga á los caseros: La tasa del interés del dinero ha sido fijada al 5 por 100 en lo civil, y al 6 en lo comercial, para toda clase de ventas, compras, alquileres, préstamos, servicios, cambios, sin distincion de bienes muebles, ni de inmuebles, ni de capitales, ni de mercaderías, ni de productos, ni de metálico. Siendo vosotros los que más os aprovechais

de esa limitacion, sufrireis á vuestra vez la ley comun: el mismo interés que pagais á vuestro banquero y á vuestros proveedores se os pagará á vosotros. Reciprocidad es justicia.

b) Otro medio de tener á raya la propiedad urbana sería realizar el derecho de la sociedad sobre el mayor valor que adquieran los terrenos por causas extrañas á la accion de sus propietarios; punto en el cual no insistiré más tiempo.

c) Para acabar, finalmente, con el antiguo derecho de propiedad, derecho místico lleno de preocupaciones y de excepciones, propongo que se declare que todo arrendamiento de predio urbano es un acto de comercio. ¿No son acaso comerciantes los que toman una casa, la amueblan y luégo la subarriendan por semanas, meses ó años, y por gabinetes, salas ó cuartos? ¿No son tambien comerciantes esos empresarios que se encargan de edificar casas y luégo las alquilan ó revenden, del mismo modo que los que venden ó alquilan muebles? ¿En qué difieren esas operaciones sobre casas y edificios, de las que pone la ley en la categoría de los actos de comercio: empresas de manufacturas, de utensilios, de expedientes, de construcciones, de trasportes, de afletamientos, ó sea alquileres de buques, etc., etc.?

De esa asimilacion, lógica en el terreno del derecho, é incontestable en el de la economía política, del arrendamiento de predios urbanos con las operaciones mercantiles de que acaba de hacerse mérito, de esa asimilacion, digo, combinada con la aplicacion que se hacía al mismo contrato de la ley de 1807

y con el derecho del municipio al mayor valor de los solares, se seguiria:

Que toda la legislacion relativa á los inquilinatos debería ser reformada en mejor sentido. No más gracias en beneficio de los propietarios, no más caprichos, no más alzas desenfrenadas que vengán á desolar las familias y arruinar á los fabricantes y á los banqueros. La arbitrariedad debería ser desterrada para siempre de un órden de tratos que afecta en el más alto grado la existencia de las masas é importa anualmente para Francia miles de millones. Deberia levantarse por la autoridad una minuciosa y exacta estadística de las habitaciones del Imperio, organizarse una policia mejor para la salubridad de las viviendas, disponerse las cosas de modo que en el interés de todos pudiesen construirse, en concurrencia con los antiguos propietarios, sociedades de albañiles para la compra de terrenos y la construccion, conservacion y arrendamiento de casas y cuartos. No me detendré en dar pormenores sobre esas reformas: me basta haber indicado sus principios y su espíritu.

Mas ¿quién puede desconocer que sin una estrepitosa manifestacion de la opinion pública, esa gran reforma no saldrá jamás del estado de utopia (7)?

CAPÍTULO XI

APLICACION DEL PRINCIPIO DE MUTUALIDAD AL COMERCIO DE
 TRASPORTES. — RELACIONES DE DERECHO ECONOMICO ENTRE
 LOS CARGADORES, EMPRESARIOS DE TRASPORTES, CARRUAJEROS
 Y CONSIGNATARIOS. — FERRO-CARRILES Y SERVICIOS PÚBLICOS.

Si los hechos no viniesen á persuadirnoslo todos los dias, no podríamos llegar á creer jamás con cuánta lentitud se vá formando la moralidad humana, con cuánta dificultad alcanza á distinguir lo justo de lo injusto. La condenacion del pillaje y del robo, y por consecuencia su prohibicion y su represion legales, no van más allá de tres mil años. Aun hoy, como es fácil ver echando una ojeada sobre los atentados contra la propiedad, enumerados y definidos en el Código penal, apenas si vienen comprendidos bajo los nombres de pillaje, robo y estafa, sino los más violentos y groseros casos de la usurpacion del derecho ajeno. En vano nos ha presentado desde un principio la antigua sabiduría, su adagio mutualista: *Haz por los demás lo que tú quieras que por ti hagan; no hagas á los demás lo que no quisieras que te hicieran*. No hemos visto en tan alta prescripcion de derecho sino un consejo de caridad, una fórmula de beneficencia puramente voluntaria que en nada obliga á la conciencia; no hemos marchado sino con ayuda de la policía y del verdugo; y sobre las cosas más importantes de la economía social, somos aún tan salvajes

como aquellos mismos hombres que, cansados de asesinatos, violencias y rapiñas, convinieron en respetar mutuamente sus bienes, sus mujeres y sus vidas, y fundaron por allí sus mismas sociedades.

Cuando hablamos hoy de mutualidad y de instituciones mutualistas, ¿no es verdad que parece que decimos algo nuevo? Les cuesta trabajo comprendernos, así al hombre del pueblo como al de la clase media, así al capitalista como al proletario, así al comerciante, así al propietario como al arrendatario, así al magistrado como al sacerdote, así al economista como al jurisconsulto; no cogen bien nuestros sinónimos; así que, nuestras palabras, como son para ellos ininteligibles, son palabras perdidas. El seguro mútuo es una idea antigua que se admite sin dificultad, pero sólo como teoría, no como acto de justicia; sólo como una de las formas de operaciones libres, no como una obligacion de derecho tal, que sean culpables ni el que expende sobre la insolidaridad de los riesgos y haga del peligro general un medio de fortuna, ni el gobierno que lo consienta, ni la sociedad que lo apruebe. Y si tal es en nuestra época el estado de la opinion sobre la más elemental de las mutualidades, el seguro mútuo, ¿qué no será en lo que se refiere á la apreciacion de los valores, la lealtad en los contratos, el cambio de servicios y de productos, los arrendamientos, etc.? ¿A quién se podrá dar á entender que el disimulo en la *oferta* y la *demanda* es una falta de delicadeza, más aún, un verdadero delito contra la justicia y un atentado contra la propiedad? ¿Cómo convencer al obrero de

que así como el maestro no puede envilecer el precio de su trabajo, no puede él tampoco en conciencia exagerarlo? Se os contesta con: *donde las dan las toman; defendeos como me defiende; cada uno para sí y Dios para todos; en la guerra como en la guerra; y otras cien máximas conservadas desde los tiempos bárbaros, en que el robo y el despojo eran la recompensa del soldado.*

¿No es acaso el propietario dueño de su casa? ¿No la ha heredado de su padre, ó comprádola ó edifiádola con sus propias manos? ¿No es tan dueño de derribarla como de levantarla más ó ménos pisos, habitarla con su familia, convertirla en granja, almacén ó cuadra; reemplazarla por un jardín ó por un juego de bolos? ¿A qué, pues, hablarnos de mutualidad? ¿Qué viene á ser esa manera solapada de reducir y tasar legalmente los inquilinatos so pretexto de usura, de baratura de los capitales, de derecho en la sociedad al mayor valor de los terrenos, etc.? La verdadera propiedad lleva consigo el derecho de accesion y el de aluvion, y por lo tanto, el de exclusivamente hacer suyo el mayor valor de los solares, el cual, despues de todo, no es más que una bendicion del cielo sobre el propietario. Respetemos, pues, la propiedad: no puede aquí invocarse con justicia sino la ley de la *oferta y la demanda*, en su enérgica y primitiva sencillez; no puede atar al propietario sino su palabra.

Esto se dice, sin tomarse siquiera el trabajo de observar, que merced á un nuevo privilegio, la ley de la *oferta y la demanda* es mucho más suave para el

propietario que para el comerciante, el fabricante y el jornalero. Se regatea al jornalero su salario, al comerciante su mercancía y al fabricante su servicio; sin que falte quien se permita echarles en cara, como un cuasi delito, la fraudulenta exageracion de sus precios: ¿quién se atreve á tanto con el propietario? ¿No está, en cierta manera, incorporado en su inmueble? Si son demasiado duras sus condiciones, se le deja sin hacer observacion alguna. Y por parte del Estado, ¡qué consideracion! ¡qué deferencia! La policía coge y tira los frutos mal sazonados, la leche aguada, las bebidas de fabricacion sospechosa, las carnes corrompidas; tiene leyes contra los acaparadores y los agiotistas; sabe si conviene poner coto á ciertos monopolios. Hace sobre cuarenta años que el principio de la utilidad pública ha venido á poner algunas trabas á los abusos de la propiedad: pero ¡qué de precauciones para con esa poderosa casta, tratada siempre como noble! ¡Qué de celo por indemnizarla! ¡Qué de propietarios enriquecidos por la expropiacion, venturosos de que el Estado se haya dignado fijarse en sus patrimonios, como el señor se dignaba ántes bajar los ojos sobre la hija de su vasallo!

Esas cosas tan repugnantes, propias de una época saturada de egoismo y amasada de iniquidad, las vamos á encontrar aún mucho más vivas en un género de industria tan importante como antiguo, sin que por esto haya sido jamás vivificado por un rayo puro del derecho.

¿Qué lazo de solidaridad, y por consiguiente, qué

mutualidad cabe establecer entre el público y el empresario de trasportes? Léase desde el art. 96 al 108 del Código de comercio, y se verá que léjos de buscar aquí el legislador la justicia, no ha pensado sino en asegurar al porteador, determinando severamente la garantía ó responsabilidad del carruaje-ro (8). Son los dos contrayentes como dos mundos aparte, que no se comunican sino con desconfianza, y despues de una relacion pasajera permanecen siempre el uno para el otro completamente extraños. Una vez entregado del bulto el porteador, pasa á ser como su propietario: le concierne á él exclusivamente todo lo que se refiere al trasporte, á la manera de verificarlo, á sus condiciones y á su duracion, así como todo lo que puede suceder en el viaje. Entre el carretero y el porteador se reduce el contrato á dos palabras: para el primero una responsabilidad absoluta; para el segundo el pago del flete. Síguese de ahí, que en todo lo relativo á la circulacion de los productos, el comercio, la industria y la agricultura están, generalmente hablando, á merced de las empresas de trasportes; no hay tregua ni alivio sino durante las luchas que esas empresas se hacen entre sí, luchas cuyos gastos termina al fin con pagar el público.

Es verdad que sería poco ménos que impracticable el contrato de garantía mútua, entre las empresas y el público, en épocas desgraciadas, como cuando las naciones están en guerra, la industria languidece, los viajes rebosan de peligros y los negocios son difíciles. Prefieren entónces conservar su libertad de

accion empresarios y carreteros, porteadores y cargadores. Mas en un país como el nuestro, donde hace siglos se han desarrollado tanto los negocios y es tan segura la circulacion, ¿se comprende que no hayan podido jamás entenderse con el comercio las empresas? He estado durante diez años en la navegacion interior, y la he visto morir sin que haya llegado jamás á organizarse. Ha sido preciso apelar á las concesiones de ferro-carriles por el Estado, al monopolio inherente á ese género de trasporte, á la coalicion de las compañías, y en fin, á la carretería, para concebir la posibilidad de un pacto equitativo y ventajoso para todos los intereses. Nada más sencillo con todo que la idea de ese pacto.

Garantizamos vuestras consignaciones, habrian dicho los empresarios de trasportes á los industriales, comerciantes y labradores de las respectivas localidades; y nosotros por nuestra parte:

Os garantizamos todos los trasportes desde los puntos A, B, C, D, á los puntos X, Y, Z;

Os garantizamos esos trasportes á grande ó pequeña velocidad, ya en un plazo fijo de tantos dias, ya en un plazo moral;

Os garantizamos que se harán viajes cada dos, tres, cuatro ó cinco dias;

Os garantizamos, por fin, precios fijos para cada clase de cargamentos.

Nuestro compromiso será recíproco y por uno ó muchos años, pero modificable siempre que salga una invencion ó una concurrencia séria que permita ejecutar el servicio con más baratura. En este caso deberá dársenos aviso, para que podamos tomar nuestras medidas y conservar la preferencia.

¡Cosa singular! Si en algo cabia que por la sola iniciativa de algunos individuos se estableciese con fuerza y extension el principio de la mutualidad, era evidentemente en el comercio de trasportes. Una vez reformado el aparato circulatorio, no podia ménos de seguir el impulso todo el sistema. Pero tal es la fatalidad que rige los destinos humanos, que jamás han propuesto ni comprendido las compañías de navegacion semejante compromiso, ni es probable que el público hubiese consentido en aceptarlo. El público hacía lo que las compañías: se reservaba su libertad por amor al agiotaje y á lo imprevisto. Si desde 1840 las compañías de trasportes por agua y las empresas terrestres hubiesen entrado por esa senda, como no habrian podido ménos de ser tomadas por *máximum* sus tarifas, ni de dar la ley, el país tendria hoy los trasportes, para los viajeros, á 5 céntimos en asientos de primera clase, y á 2 en los de segunda, por cabeza y kilómetro; y para las mercancías, de 1½ céntimos á 5, en grande ó pequeña velocidad, tanto por agua como por los carriles.

En lugar de esto, la navegacion ha sido abandonada casi en todas partes, y las compañías de ferrocarriles, aplicando tarifas hechas por legisladores poco celosos, hacen pagar:

A los viajeros: 10 céntimos y 5,7 por cabeza y kilómetro;

Por las mercancías: 9, 12, 14 y 21 céntimos por kilómetro y tonelada.

En años de escasez el trigo, que debería pagar á lo más 2 céntimos, paga 5; las ostras, el pescado fresco

y otros artículos que no pueden ir sino por gran velocidad, 55. ¿Se quiere saber, por medio de un solo ejemplo, cuál es la influencia de esa tarifa sobre el precio de los comestibles? Mientras en Burdeos y en Macon se vendia corrientemente á 10 céntimos la docena de melocotones, no se los ha pagado jamás en París á ménos de 15, 20 y 50 céntimos la pieza.

Si con todo, el gobierno de Luis Felipe, producto de las ideas de 1789, no se hubiese dejado infatuar tanto de sus ideas de autoridad y de jerarquía; si desde 1842 se hubiese convencido de que no era sino el representante ó el órgano de las relaciones de solidaridad y mutualidad de toda clase que existen y no cesa de desarrollar el tiempo entre los ciudadanos, habria visto en la legislacion de los ferrocarriles la ocasión, única, de constituir, junto con el bajo precio de los trasportes, la mutualidad industrial y mercantil, ó sea fundar el derecho económico. Habria visto, cosa que comprende á maravilla el último de los jornaleros, que un servicio público, tal como el de los ferrocarriles, no es para dado en usufructo á una clase de la sociedad, ni para ser en perjuicio de la masa un medio de fortuna para un ejército de accionistas; y por lo tanto, habria organizado el servicio de los trasportes, ó por lo ménos lo habria confiado á compañías de trabajadores, con arreglo á los principios de la reciprocidad y la igualdad económicas.

¿Quién duda hoy que el pueblo francés habria podido, sin necesidad de compañías anónimas, hacerse ferrocarriles, y, considerándose á la vez como car-

gador y porteador, asegurarse para siempre la mayor baratura en los trasportes? Pero no convenia, á la verdad, al gobierno, ferro-carriles construidos y beneficiados segun el principio de la reciprocidad, cuyos servicios no debiesen ser pagados sino con una suma igual á la de sus gastos de explotacion y conservacion; ferro-carriles respecto á los cuales, en virtud del conocido axioma de derecho: nadie es siervo de su propia cosa, *Res sua nulli servit*, no habria habido que reembolsar capital de fundacion alguno; ferro-carriles cuyas acciones no habrian sido objeto de alzas ni bajas, por la sencilla razon de que no habria habido en ellos ni concesiones ni accionistas; ferro-carriles, finalmente, que por su extrema baratura no habrian redundado sino en provecho de la nacion, y no habrian creado prebendas para nadie, ni hecho la fortuna de ningun parásito. A doscientos millones alcanza sobre poco más ó ménos el producto neto anual de las vias férreas: dejados al comercio, á la agricultura y á la industria, ¡cuánto no habrian podido contribuir al desarrollo de la riqueza pública! (Véase *Manual del especulador en la Bolsa*, París 1857, Garnier hermanos, y *De las reformas que hay que hacer en los ferro-carriles*, obra del mismo autor, París 1854). El Gobierno y las Cámaras de Luis Felipe creyeron que valia más hacerlos pasar al bolsillo de sus amigos banqueros, empresarios y accionistas. El pueblo estaba acostumbrado á pagarlo todo, aun lo que se hacía para él con su propio dinero: ¿qué habria sucedido si de repente se le hubiese enseñado, que es-

tando construidos con su dinero los ferro-carriles, no debia pagar en los trasportes interés alguno, y si tan sólo los gastos corrientes? No se sentia por otra parte dar ese desarrollo á la clase acomodada y ménos laboriosa, aumentar por ese medio el número de los partidarios del poder, crear, por fin, intereses decididamente afectos á la autoridad, batida en brecha cada dia más por la marea ascendente de los intereses populares. El mismo Gobierno actual tan léjos está de haber comprendido, bajo ninguno de esos puntos de vista, su verdadera ley, que despues de las guerras de Crimea y Lombardía ha aumentado de un décimo las tarifas de los ferro-carriles, haciéndose por la más ininteligente de las operaciones fiscales, co-parásito de una industria que está destinada por su naturaleza á ser tanto más productiva para todo el mundo, cuanto que no debe pagar renta á nadie ni producir para nadie beneficios.

Millones y millares de millones cuesta todos los años á la Nacion el desprecio de la ley de mutualidad, la violacion del derecho económico. ¿Creerá alguién, acaso, que se han construido los ferro-carriles con el dinero de las compañías? No; las compañías no han proporcionado sino la parte más insignificante del capital gastado, como para tener un pretexto con que arrogarse la totalidad de la renta. Segun la ley de 1842, corren á cargo del Estado las indemnizaciones debidas por los terrenos y edificios que se expropian, y tambien los terraplenes y desmontes, las obras de arte y las estaciones. ¿Qué quedaba que hacer á las compañías? Sólo poner los

carriles y el material. ¿Cuál es, sin embargo, la parte del Estado en los ingresos? Absolutamente ninguna. ¿Qué digo? no contento con no percibir nada el Estado, garantiza á las compañías un *minimum* de beneficios. Así se puede decir que en los ferro-carriles hechos con arreglo á la ley de 1842, el Estado, es decir, el País, cubría la mayor parte de los gastos, y se retiraba dejando solas á las compañías en cuanto llegaba la hora de realizar las utilidades. Jamás el mercantilismo anárquico había obtenido éxito semejante por culpa de un gobierno. Sosteníamos hace poco que los instrumentos de circulación pública, como creación del País, deben ser entregados al País gratuitamente. El Gobierno de 1830 los ha entregado gratuitamente á las compañías, que se los hacen pagar bien caros: no se ha equivocado sino de dirección.

La idea de mutualidad es de las más sencillas; pero no ha entrado jamás en el espíritu de las aristocracias, ni de las monarquías, ni de las teocracias, ni de ningún gobierno. En el comercio de transportes es donde habría podido hacer más la iniciativa individual para tan grave reforma. Será, sin embargo, necesaria una revolución económica en todo el país para verificarla en los canales y en los ferro-carriles (9).

CAPÍTULO XII.

DEL CRÉDITO MÚTUO *.

La palabra *crédito* es uno de esos términos ya vulgarizados que anda á cada paso en boca de las personas de todas clases, pero que es aún muy ambiguo para la inteligencia de las masas. Tómala muchas veces el pueblo en un sentido que no es el de los negocios, ni el de la economía política, ni por lo tanto el de la mutualidad. Procede esto de que la lengua económica no ha sido obra de los sabios, como la de la química y del derecho, sino de prácticos iliteratos y sin filosofía, que han tomado en el sentido de un acto benévolo lo que no se debía considerar sino como una transacción interesada, confundiendo así las más contrarias nociones, y acabando por hablar, más bien que una lengua racional, una especie de germanía.

Crédito es una palabra latina, *credit-us* ó *credit-um*, participio pasivo, masculino ó neutro, del verbo *credo*, que significa igualmente creer y confiar. *Vender á crédito* es una frase de la baja latinidad, como si dijéramos, vender á quien es creído, ó vender á confian-

* Véase sobre esta cuestión: *Organización del crédito y la circulación*, París 1848.—*Dictámen del ciudadano Thiers, acompañado del discurso pronunciado en la Asamblea Nacional por el ciudadano Proudhon*, 31 de Julio de 1848.—*Interés y principal*, discusión entre Proudhon y Bastiat.—*Banco del Pueblo*, Garnier hermanos, 1849.—*De la Justicia en la Revolución y en la Iglesia*, tercer estudio.