

lo estoy animado de cierta pasión; pero es la pasión noble y generosa del bien que aspira á lo mejor. Por lo tanto, yo desearía que el proyecto que el gobierno ha presentado fuera, si no perfecto, por lo menos aceptable, de tal modo que pudiera en conciencia darle mi voto; pero hay en él puntos capitales que me alejan totalmente, y me obligan á combatirlo en todas y cada una de sus partes, como lo hago y lo seguiré haciendo. Siento no tener bastante elocuencia para transmitir la convicción profunda de que estoy animado; sin embargo, yo proclamaré de todos modos mi creencia.

Yo creo, señores, que la política patriótica y acertada del Congreso debe ser radicar, en los poderes públicos, sean ellos nacionales ó provinciales, obras de la naturaleza de la que estamos tratando, no para hacer competencia á los particulares, no para debilitar su enérgica iniciativa, sino por el contrario, para emanciparla de la tiranía del egoísmo, templar el resorte del trabajo, y obtener así las mayores ventajas posibles para la comunidad.

Más adelante he de desenvolver extensamente esta idea fundamental, cuando considere la cuestión bajo su faz económica. Por ahora voy á establecer el cimiento en que voy á apoyar más tarde mi proposición, demostrando que así como es conveniente que obras como las del puerto no salgan de manos de los poderes públicos, es posible que la Nación las realice por sí y con sus propios recursos.

Me he preguntado algunas veces: ¿por qué el gobierno no se ha presentado pidiéndonos que le autoricemos á realizar la obra del puerto? Yo sería el primero que me hubiese levantado batiendo palmas, y habría pedido al Congreso que votásemos por aclamación la ley en honor de la idea del progreso. Pero cuando se nos presenta pidiéndonos autorización para enajenar perpetuamente una gran propiedad del público, en beneficio de un particular, y con detrimento de los intereses comunes, no me explico ni su propósito, ni comprendo la causa de su preferencia y sobre todo de su insistencia después de la propuesta más ventajosa que ha hecho la provincia de Buenos Aires.

El Poder Ejecutivo ha dado en su mensaje de apertura, y ha repetido en el mensaje especial con que ha acompañado el proyecto, la única razón que parece haber tenido para no acometer la obra, y es no encontrar en sí mismo la posibilidad de hacerlo por ahora. Esta razón es prueba que el gobierno reconocía la obligación y la conveniencia de ejercitar por sí la obra, y que trataba de disculparse ante el país por entregarla á otras manos. Pero, si se demostrase que él puede llevarla á cabo, ¿qué razón ni qué disculpa daría para no hacerla?

El señor ministro es no sólo un economista...

Señor ministro del Interior.—Yo no soy economista.

Señor Mitre.—Es también un financista, y no puede dejar de estar á su alcance el sistema de recursos y la sencilla combinación por medio de la cual sería posible al gobierno nacional realizar esta obra, ya fuese por sí solo, ya con la cooperación de la provincia de Buenos Aires, ya dejando que ésta la llevase á cabo con sus propios recursos.

La provincia de Buenos Aires, en el curso de nuestra guerra con el Paraguay, que lleva cuatro años, ha prestado á la Nación once millones de fuertes. Actualmente, el Poder Ejecutivo solicita dos millones más, que espero le serán dados por el noble objeto á que se destinan. Son trece millones. Según el monto de las sumas destinadas para el pago de la renta y amortización de estas deudas, los trece millones quedarían cancelados en 1873, habiendo ganado el Banco en la operación y usado el gobierno nacional de su crédito á la par dentro del país. Si, pues, la provincia de Buenos Aires ha tenido para prestar á la Nación un capital mayor que el que el mercado de Londres nos ha proporcionado, sin ningún quebranto para su crédito, y esto en la época más angustiosa para la hacienda pública, y la Nación ha tenido cómo pagar el servicio de la renta y de la rápida amortización que va efectuando, quedando desempeñada en muy corto tiempo, es evidente que contamos con una fuente de recursos y capacidad solvente que debe alentarnos á acometer la obra, si no hoy mismo, luego que la situación se normalice. ¿De qué modo? Con los datos

que he apuntado, no se necesita ser un genio para comprender que quien ha podido servir la renta y amortización de once millones en cuatro años, y cancelarla en siete años, ocho cuando más, le es posible, usando del crédito, levantar un empréstito de seis millones de pesos á la par (que es lo que importaría la obra), cubriendo el capital al cabo de diez á doce años, con los productos de la obra misma, como lo probaré después. Desde luego ahorraría con esto el millón que se quiere entregar al concesionario por vía de prima, lo que reduciría en realidad el monto del empréstito á sólo cinco millones.

Además, debe contarse aparte otro recurso que el Poder Ejecutivo estima en más de un millón de pesos anual, que es á lo que se cree asciende el desfaldo de las rentas por el contrabando, que se evitaría con la construcción de un puerto seguro bajo la vigilancia del gobierno. El señor Riestra, cuando era ministro de Hacienda, calculó el contrabando en un 10 por ciento. El ministro González, en una de sus memorias de Hacienda, lo ha estimado en 20 por ciento. Sea un 10, que es la cifra que se aproxima á la verdad, según mi creencia: tenemos en perspectiva un recurso de un millón doscientos mil pesos fuertes, que por sí solo basta para atender al servicio de la deuda que se contraiga operando una rápida amortización.

Otra combinación muy sencilla: ¿Qué dificultad habría en que el Banco de Buenos Aires prestase á la Nación la cantidad de seis millones de pesos, á entregar por cantidades de un millón, comprometiendo en la operación únicamente sus ganancias, que ascienden poco más ó menos á esa cantidad? Disminuyendo á la mitad del servicio de la renta y amortización de su deuda actual con la Nación, la operación estaría terminada desembarazadamente en 12 años ó 15 cuando más, contribuyendo poderosamente al objeto los mismos productos de las obras del puerto, una vez terminadas, y que podrían servir de garantía en todo caso.

Así, pues, es mi creencia que el gobierno nacional no sólo debe, sino que puede realizar esta obra, y declaro que mis simpatías están porque lo haga la Nación con prefe-

rencia á la provincia, porque lo considero más conveniente á los intereses recíprocos. En defecto de esto, estaría porque las llevase á cabo en unión con la provincia de Buenos Aires, que cuenta, como se ha visto, con recursos suficientes para cooperar á su realización de diverso modo. Pero si esto no puede ser, doy mi preferencia á la provincia, y digo y sostengo que á ella le corresponde hacerlo con preferencia á un particular, por tres razones capitales, y una más que debe tenerse en cuenta. La primera, es que la legislatura de la provincia de Buenos Aires acaba de dictar una ley autorizando á su gobierno para ejecutar la obra en condiciones infinitamente más favorables á los intereses generales que las que el Poder Ejecutivo nacional había contratado antes. La segunda, porque es propietaria de sus terrenos de la ribera en que las obras deben ejecutarse, como lo he probado ya. La tercera, que al emprender tales obras sin perjudicar á la navegación, ni contrariar la ley suprema del comercio, usa del derecho que le da la Constitución por el artículo 107 autorizándola expresamente á fomentar sus intereses económicos y trabajos de utilidad común en conocimiento del Congreso, fomentando su industria, la construcción de ferrocarriles y canales navegables, exploración de sus ríos con recursos propios, lo que implícitamente comprende la obra de que nos ocupamos una vez que ella está dentro de sus límites territoriales, y la Nación renuncia al derecho de dictar la ley suprema para ejecutarlas por sí.

Tengo otra razón más, y no es la menos importante. La provincia de Buenos Aires es no sólo propietaria de los terrenos en que se trata de construir los diques, sino que es propietaria de la idea de hacer el puerto, teniendo á la vez que la propiedad, la prioridad de la invención. Esta propiedad data de la época en que Buenos Aires asumió la personalidad política de provincia federal, y se comprueba con su propia historia. Desde entonces, desde 1821, en que Rivadavia dió forma á los elementos del régimen provincial, creando el tipo de las futuras provincias federales,

desde entonces siempre fué su aspiración la mejora de su puerto.

La Junta de representantes de Buenos Aires en el año 1821 puede considerarse como la nebulosa, el núcleo de la soberanía legislativa de las provincias argentinas. Uno de sus primeros actos legislativos en 22 de agosto de 1821, fué sancionar una ley propuesta por el gobierno, por cuyo artículo 1 se «facultaba al Ejecutivo para la construcción de un puerto en la ciudad de Buenos Aires.» (V. Reg. Of. de 1821, página 30.)

El 7 de diciembre de 1822, en cumplimiento de la ley de la legislatura, el Ejecutivo provincial expidió un decreto organizando el departamento de ingenieros hidráulicos, al cual se recomendó se encargase con preferencia «de la construcción del puerto, y provisión de agua á la ciudad.» (Reg. Of. de 1821, página 318).

En 1823, el ingeniero Bevans, uno de los más capaces que hayan venido anteriormente á nuestro país, presentó, en cumplimiento del decreto del gobierno, tres proyectos sobre construcción del puerto. Por el primero, se proyectaba una dársena al pie de la barranca del Retiro, bajo la batería vieja, y ; singular coincidencia ! precisamente en el mismo punto que proyecta sus diques el concesionario, sirviéndose para el efecto, como sus ingenieros lo proponen, del canal inmediato de las Catalinas para alimentar la dársena, del mismo modo que ellos sus diques, ; lo que es otra coincidencia ! Por el segundo proyecto, proponía la construcción de diques en el bajo de la Residencia, comunicando con balizas interiores y ; nueva coincidencia ! es la misma clase de obras que propone hoy ; con la circunstancia casual de que Bevans daba á sus diques treinta acres de extensión, ; y los ingenieros del concesionario proponen también treinta acres de extensión para los suyos ! El tercer proyecto era el puerto de la Ensenada, muy popularizado ya por la prensa, y que el señor Wheelwright ha prohiado posteriormente. El gobierno aceptó el segundo proyecto, es decir, los diques, y desde entonces la idea de esta

obra es propiedad de la provincia de Buenos Aires. (V. Revista del Plata de Pellegrini, tomo I, página 74.)

Así, señores, hace cincuenta y siete años que la provincia de Buenos Aires se ocupa en la mejora de su puerto, y que sus títulos de propiedad á la idea, le fueron extendidos por la ley y por la ciencia bajo el mismo plan que hoy se presenta como una novedad.

¿Será que aquellos fundadores de las instituciones provinciales de Buenos Aires, germen de las instituciones federales de las demás provincias, estaban animados de las pasiones mezquinas que el señor ministro ha atribuído á sus poderes públicos en la actualidad ? ¿Será que Rivadavia hacia competencia anticipada al proyecto del señor Madero, que toma hoy la localización, el canal y la calidad de construcciones que entonces se estudiaron ? ¿O será que estaban animados del noble anhelo del progreso, como lo están los que hoy como entonces perseveran en la idea ? De todos modos la prioridad de la idea es suya.

Recuerdo con este motivo que, siendo el señor Sarmiento senador de la provincia de Buenos Aires, decía con mucha razón, tratándose del Ferrocarril de San Fernando, que el señor Hopkins era el propietario de la idea del camino, por ser él quien primero había concebido la idea y hecho los primeros estudios, y apoyado en este principio sostuvo su derecho á la prioridad del proyecto y á la propiedad de la idea.

Después de aquella inteligente iniciativa, pasaron largos años de desgracias, en que la provincia no pudo contraerse á la idea que en días mejores se había impuesto. Pero apenas se disipa la obscuridad de la tiranía, y brilla un rayo de libertad en su horizonte, todas las aspiraciones, todos los esfuerzos, todos los trabajos se concentran en la idea de la mejora del puerto. En tal sentido dicta sus primeras leyes económicas, y en 1854 manda á buscar á su costa en Europa un ingeniero hidráulico de primera clase, y su representante allí, señor Balcarce, envía contratado el señor Coghlan. Este presenta en 1859 sus planos de mejoras proyectando un puerto de abrigo, diques futuros en

el bajo de la Residencia, comunicándose con el Riachuelo, redacta su informe sobre la base de los estudios del señor Sidney, del mismo modo que los ingenieros del señor Madero hoy, y antes que todos, establece la regla fundamental de hacer concurrir las fuerzas naturales á las obras que se hayan de realizar.

Posteriormente no ha cesado la provincia de Buenos Aires de perseverar en la misma idea, no sólo como Estado disidente en que obraba sin sujeción alguna, sino también como provincia que podía y debía concurrir en su capacidad de tal á las mejoras internas, dentro de los límites de su territorio y de su derecho.

¿Cómo, pues, se le pretende despojar de este derecho, asegurado por la Constitución, de la propiedad de sus tierras que es incuestionable, y de la propiedad de la idea en que ha invertido inteligencia, trabajos y capitales, y todo ello con menoscabo de su soberanía y de sus intereses? Es un triple despojo; una triple violación del pacto federal.

U. A. N. L.
Pero el señor miembro informante de la comisión de Hacienda corta y no desata estas cuestiones, diciendo que el Congreso tiene la facultad de legislar sobre la materia del puerto. ¿Quién lo duda? Pero, ¿de dónde deduce que la provincia no puede ni debe hacerlo, cuando no es la Nación que se encarga de la obra sino un simple particular que ofrece condiciones más onerosas? Así, el despojo que se pretende hacer no está justificado por ninguna razón de supremacía; ni siquiera de utilidad y conveniencia.

Ahora, quiero encarar la cuestión desde otro punto de vista menos popular en que las ideas vulgares son las únicas que tienen circulación, tal vez por no darse cuenta clara de ellas, ó por no tomarse el trabajo de profundizarlas y aplicarlas. Hablo de los gobiernos empresarios.

Se dice que los gobiernos son malos empresarios. Si los gobiernos se hacen empresarios para luchar con el público, y usan de las rentas del pueblo para hacer competencia á la industria privada; si distraen las fuerzas y los recursos del gobierno en obras que perjudiquen al interés de

la comunidad, no sólo los gobiernos son malos empresarios, sino que usurpan facultades que no tienen, violando abiertamente su mandato. Pero hay una porción de empresas que por necesidad y conveniencia públicas, deben estar radicadas en el gobierno, principalmente aquéllas que tienen conexión con los impuestos, las vías de comunicación y las mayores facilidades del comercio y la navegación, obras que los gobiernos deben hacer y que sólo ellos pueden hacer consultando el interés de todos más bien que la ganancia de unos pocos. Por eso dije antes que obras de la naturaleza de la que nos ocupan debían realizarse por los poderes públicos con preferencia á una empresa particular, y voy á demostrarlo.

La necesidad ha creado los impuestos obligatorios sobre las cosas y las personas, porque los Estados necesitan rentas para vivir. De otro modo no se explica la razón de ver cotizar la producción, el capital, el consumo, el trabajo personal, y hasta las evoluciones de la riqueza particular. Es la ley suprema, hija de la necesidad suprema.

¿Qué razón hay para levantar una casa que se llama Aduana y á todo el que pase por ella con cuatro pipas, quitarle una para el gobierno?

¿Qué razón hay para meter la mano en el plato del consumidor y comerse el Estado la cuarta ó quinta parte de su alimento?

¿Qué razón hay para sacar del bolsillo á cada contribuyente uno ó dos pesos de cada diez que tenga en él?

La necesidad y nada más que la necesidad. Ciertamente que es á título de la retribución, con la condición de volver ese importe en seguridad y beneficios para los contribuyentes. Ciertamente que el impuesto no es sino la asociación de los pequeños capitales, que aislados no tienen importancia; pero reunidos producen grandes resultados multiplicando su acción y su eficacia. Pero mejor sería que el impuesto tuviese razón de ser más lógica; que el Estado como los particulares viviesen de lo que ganase, entendiendo por ganancias la retribución de los servicios reales que prestase á

la sociedad. Tal debe ser el ideal económico de los pueblos y de los gobiernos libres.

¡Poema económico! se dirá. Sí, poema económico, escrito con números, y comentado por uno de los economistas más juiciosos de nuestro siglo. Poema económico que, sin embargo, ha realizado en parte un pueblo que tiene la inteligencia de la vida práctica, y el cual cada día agrega nuevos cantos en honor de la verdad de tal sistema.

U. A. N. L.
Cuando el economista Chevalier estuvo en Estados Unidos, tuvo ocasión de asistir al espectáculo prodigioso del desarrollo de Nueva York en materia de obras públicas, y de comprobar por sí mismo sus portentosos resultados. Llamóle sobre todo la atención observar el espíritu nuevo que presidía al movimiento económico del nuevo Estado, dando á su Constitución una elasticidad que así para los pueblos como para los individuos es la condición de una larga y próspera existencia. El nos dice en sus célebres «Cartas sobre la América del Norte», que, mientras los publicistas discutían en Europa si era conveniente ó no que un gobierno emprendiese trabajos, sus reyes, que no habían dudado de su derecho de levantar millares de millones de impuestos sobre los pueblos para ensangrentarlos y devastarlos, prestaban atento oído al debate para convencerse si les era lícito enriquecer á los pueblos por medio de trabajos creadores, como lo hacía Nueva York. Mientras tanto, las modestas autoridades de este imperio en miniatura, como él lo llama, «se hacía empresario de sus obras (son sus propias palabras) y le iba muy bien: después de haberlas ejecutado por sí, las explotaba por su cuenta, y le iba mejor.» (V. Lettres sur l'Amérique, etc., tomo III, página 212.)

Quando el gobernador de Wit Clinton concibió el plan de la estupenda obra del canal del Erie que debía comunicar este lago con el Hudson, en el espacio de 146 leguas, los primeros hombres de la Unión hicieron las más sinietras predicciones sobre los resultados de la empresa. Jefferson escribía á Clinton que se necesitaría un siglo para acometer semejante empresa. Madison le escribía al mismo

tiempo que era insensatez en el Estado de Nueva York, emprender con sus solos recursos una obra que todos los tesoros de la Unión no bastarían para realizar. El gobernador Clinton, impertérrito, se lanzó á la empresa, y haciendo participar á sus compatriotas de su noble confianza en el porvenir del país, dió la primer palada del canal de Erie el 4 de julio del año 1817. Ocho años después, en 1825, el canal estaba terminado y 146 y media leguas de nuevas aguas navegables ligaban el lejano Oeste con el Atlántico, derramando nueva savia de vida en las entrañas de la sociedad. Al fin de la jornada el gobernador Clinton caía muerto en medio de su triunfo, y á esta circunstancia desgraciada se debió que no fuera elegido presidente de la Unión, por los títulos que á la estimación pública le habían dado su constancia y sus trabajos.

En virtud del resultado obtenido, los demás Estados siguen el ejemplo. Pensilvania construye á su costa, y explota por sí su canal combinado de 158 leguas y cuarto, que terminó en 1826. Virginia, por medio de una compañía cuyos recursos se reducen á las suscripciones del Estado, abre un canal de Este á Oeste. El Estado de Ohio realiza también á su costa el canal de 122 leguas que lo atraviesa de un extremo á otro. Indiana y otros Estados que sería largo enumerar, siguen la impulsión de Nueva York, y se hacen gobiernos empresarios de obras públicas, y gracias á esta iniciativa de los gobiernos se vigoriza la potencia de la iniciativa particular, subordinándola al interés común. Estos ejemplos son lecciones.

El mismo Wáshington, el padre de la democracia americana, prohió también estas ideas, y por dos veces lanzó á sus compatriotas en vía de los trabajos públicos de utilidad general por cuenta de los gobiernos. La primera vez fué desde su retiro en Mount Vernon durante la confederación, en que presentó á su Estado natal el vasto plan de comunicaciones interiores, que la Virginia aceptó decretándole una recompensa representada en acciones de la obra misma. La segunda fué cuando habiendo terminado su gloriosa carrera pública, aconsejaba á su sucesor el canal

Chesapeake al Ohio, en cuyo favor el Congreso votó un millón de pesos y al que los Estados de Virginia y Maryland concurrieron con 757.000 dollars, presidiendo el mismo gobierno general la suscripción de Washington que subía á un millón, no alcanzando á 600.000 las demás suscripciones particulares, que se subordinaron también al interés general. (V. de Whit, Hist. de Washington, página 213, y Chevalier, tomo II, página 123.)

Pero volvamos á Nueva York, porque su lección va más allá. Este Estado que en 1817, cuando empezó el canal, sólo contaba un millón doscientos mil habitantes, acreció la población de la capital en 80.000 habitantes en sólo diez años; y quince años después era el tercero, sino el segundo puerto del universo. Hoy la ciudad cuenta más de un millón y todo el Estado más de cuatro millones de habitantes, con una iniciativa privada tan activa y poderosa como lo ha sido y lo es la de su gobierno. Pero no es esto todo. Con el producto del canal del Erie, cuyos peajes con una tarifa moderada alcanzaron luego á cerca de dos millones de pesos, se pagó el servicio de la deuda, se completó su sistema de canalización en el espacio de sólo ocho años y se mejoraron á la vez sus puertos.

Todavía hay más. Este Estado, que en diez y ocho años había invertido como 65.000.000 de francos en la construcción de 247 leguas de canales, amortizó la primitiva deuda con el producto de ellos, convirtiéndolos en una inagotable fuente de renta del género de la que hablaba antes. Así, en 1862, al principio de la guerra, Nueva York tenía 30.000.000 de deuda, de los cuales poco más de seis correspondían á la general, siendo los 24.000.000 restantes pertenecientes á la deuda de canales. En 1861 la renta de sólo los canales de propiedad del Estado, era de más 3.400.000 pesos, y en 1862, un año después, subían á 4.800.000 fuertes. («Annual Record, for 1867», página 461.) En el año 1867 la deuda de canales había disminuido á 15.000.000, poco más. («American Annual Ciclopædie», año 1867, página 541.) En esta proporción la deuda estará amortizada

en 1878, y la renta de los canales desempeñada bastará para las primeras necesidades del Estado.

Hoy la renta de los canales constituye un tercio del producto de la renta general. En 1861 las principales rentas del Estado ascendían á 10.500.000, incluyendo 3.331.655 pesos (recuerdo hasta el pico), correspondientes al importe de escuelas que sólo se emplean en la educación, de manera que ya tenemos dos tercios de la renta producto de servicios reales prestados por el gobierno. ¿Sería imposible que el otro tercio de la renta sea sufragado por el mayor producto de los canales luego que la deuda esté extinguida y la renta pueda aplicarse á tal objeto? Se ve que no.

Cuando esto suceda estará completamente concluido el poema económico de que veníamos ocupándonos, y existirá un pueblo en el mundo que habrá realizado el ideal de no cobrar impuesto sino por servicios efectivos, viviendo honradamente de su trabajo retribuido, para retribuir las ganancias sociales. ¿Tal resultado será debido á las grandes obras de utilidad pública hechas por los gobiernos, es decir; á los gobiernos empresarios!

Pero sin fijar la atención en nada de esto, se dice que todas las naciones y todos los gobiernos han seguido el sistema opuesto, entregando las obras del género de las que se trata al interés particular, sin dar más razón que el hecho. ¿Otro error vulgar, en que hasta el hecho mismo que se invoca es falso!

Conviene para desvanecer este error adoptar puntos determinados de mira para llegar al fin que nos proponemos.

Tomo por ejemplo los diques de Londres, construídos por la Compañía de las Indias Occidentales. Este es el caballo de batalla de los que sostienen que los gobiernos no deben hacer ni un pobre muelle, y que deben dar toda clase de privilegios á unos pocos particulares, aun cuando sea para tiranizar con ellos á la inmensa mayoría de los particulares. Yo le citaré al señor ministro para refutarle una autoridad que él no podrá negar, porque es un libro que él respeta y en el que ha aprendido mucho de lo que

sabe: me refiero al Diccionario de Economía Política, de Coquelin.

Allí puede verse que cuando se dió la autorización para construir esos diques, el privilegio que se le concedió no chocaba de ningún modo con los usos establecidos, porque entonces, bajo la denominación de muelles legales, una gran parte de las márgenes del Támesis gozaba ya de prerrogativas análogas, y esos muelles eran explotados por la misma aduana. (V. Dic. de Econ. Polít., tomo I, página 570.)

En la última edición de 1859 de otro libro no menos autorizado que adelanta sobre los datos de Coquelin, publicado en 1854, en el Diccionario de Comercio y Navegación de 1859, después de hablar de los cinco muelles legales que existían antes de 1796, y que eran verdaderos diques cuya dársena era el Támesis, existían en Londres 87 muelles de trabajo; además de las bodegas que tienen prerrogativas idénticas á las de los diques por lo que respecta á las bebidas, y que están bajo la dependencia de la aduana. Así todos los diques de Londres no representan sino una parte del movimiento general del puerto de Londres, y por supuesto una muy limitada porción de frente de agua de la ciudad. Y como allí, á pesar de haber una corona que respetan hasta las jurisdicciones municipales que aquí se miran en tan poco, el lord mayor de la ciudad de Londres, como si dijéramos el presidente de la municipalidad de Buenos Aires, es director nato de esos diques como superintendente del Támesis con independencia del gobierno general.

Los diques de Liverpool, otro de los argumentos de los enemigos de los poderes públicos como constructores de obras públicas, han sido hechos por la municipalidad, y á esto se debe que el público los goce en común después de obtener el beneficio de construir un puerto artificial sobre el Mersey.

Es que Inglaterra, aun cuando allí no está proclamado el sistema federal, está regida por principios de descentralización administrativa, que agrandan la acción de los

poderes públicos, á la vez que hacen más eficaz la acción de las localidades; y la tendencia general es siempre subdividir el gobierno, sin abdicar sus prerrogativas y deberes para con la sociedad.

Pero si además de la Inglaterra aun encontraran otros países dominados por el centralismo en que el mismo hecho se repitiera, mi aserción quedaría doblemente confirmada.

Veamos lo que sucede en Francia donde todo está centralizado. Cuando se trató de hacer diques en Marsella, el gobierno entregó la obra á la municipalidad, la que la contrató con una compañía por el término de 99 años, quedando los productos á beneficio de la ciudad, y éste es el primer dique del Mediterráneo.

Cuando se trató de los diques en el Havre, se procedió del mismo modo.

El gran puerto de Génova, que ha recordado el señor ministro, es hecho á costa de la provincia de Génova, y está á cargo de la municipalidad provincial, y del gobierno general. Lo mismo sucede con el puerto de Liorna.

Los diques de Amberes son conjuntamente hechos por la municipalidad y el gobierno, que perciben sobre ellos derechos proporcionales.

Y ya que hablo de Amberes diré que en la Bélgica ha sucedido lo mismo que en Nueva York: su gobierno se ha hecho empresario de obras públicas, y las ha explotado por su cuenta, y le ha ido bien y mejor tanto á él como al público, al punto de que, gracias á los ferrocarriles del gobierno, se realiza allí este prodigio de economía que cuesta menos dar vuelta á la Bélgica en ferrocarril que lo que costaría la suela de los zapatos que se gastasen haciendo á pie el mismo camino.

Pero si además de estas condiciones generales hubiese otras de un orden menos elevado aunque no especial, si además de la conveniencia teórica y de los ejemplos que la abonan, se plantease la cuestión en sus términos más rudimentales para resolverla á la pata y á la llana, según la verdad sabida y la buena fe guardada, y se dijese: Hay