

# ESTUDIO

de las últimas disposiciones legales sobre

## EMPRESAS DE TRANSPORTES


## Y TARIFAS



BARRANQUILLA

—1920—

Imp. Eléctrica "EL SIGLO"



## Cuestión Jurídica

**N**uestra tradición constitucional partiendo de los albores de la República consagra el principio de libertad absoluta para el comercio y las industrias. La Constitución vigente expresó claramente en su artículo 44, que toda persona podía abrazar cualquier oficio u ocupación honesta sin necesidad de pertenecer al gremio de maestros o doctores. La única reserva que estableció tal disposición es la de que las autoridades inspeccionarían las industrias y profesiones en lo relativo a la moralidad, la seguridad y la salubridad públicas. Esa tradición, a cuyo amparo pudieron organizarse y crecer, aunque trabajosamente, las industrias todas que podían aclimatarse en un país de organización económica incipiente, se rompió desgraciadamente en 1907 con la expedición de la Ley 4a., violatoria a todas luces del principio constitucional, como hubo de sentenciarlo, más tarde la Corte Suprema de Justicia, pues en esa ley se decretó la inspección sobre todas las empresas públicas de conducciones y transportes con fines distintos de las reservas consignadas en la Constitución, y se las sometió a la aprobación de sus tarifas y reglamentos, quedando de consiguiente bajo la autoridad discrecional del Gobierno.

El Art. 50. de la Ley citada dió la razón de aquella imposición expresando que tenía por objeto impedir que aun las empresas que por contrato u otro título cualquiera podían fijar libremente sus tarifas, excedieran los límites de la equidad y conveniencia públicas.

Más tarde los legisladores de 1917 comprendieron que no se podía renovar disposición semejante por carecer de fuerza constitucional y para ello sin duda propusieron la reforma que el año siguiente fué sancionada con el carácter de acto legislativo número



primero de 1918, sustitutivo en letra y en espíritu del Art. 44 de la Constitución. La reforma dice así: «Art. Toda persona podrá abrazar cualquier oficio u ocupación honesta sin pertenecer a gremios de maestros o doctores. Las autoridades inspeccionarán las Industrias y Profesiones en lo relativo a la moralidad, la seguridad y la salubridad públicas. La ley podrá ordenar la revisión y fiscalización de las tarifas y reglamentos de las empresas públicas de transportes y conducciones».

En desarrollo de tal reforma el mismo Congreso de 1918 expidió la Ley número 53 de 23 de Noviembre, cuyo artículo 1º es copia textual del 5º de la Ley 4ª de 1907 y dice así: “Las tarifas y reglamentos de las empresas públicas de conducciones deben ser sometidas a la aprobación del Gobierno y no podrán regir sin ella. La aprobación tienen por objeto impedir que aun aquellas empresas que por contrato u otro título cualquiera puedan fijar libremente sus tarifas, excedan los límites de equidad y conveniencia públicas.”

Adviertese a primera vista que el legislador reconoció que por virtud de contratos o de otros títulos (sic) las empresas de conducciones tenían libertad para señalar precios a sus servicios, y se advierte también que la disposición legal no encaja ni en el texto ni en el espíritu de la reforma constitucional, cuando impuso el derecho o la facultad al Gobierno de aprobar tarifas.

La facultad concedida en el acto legislativo para que él pudiera ordenar la revisión y fiscalización de las tarifas y reglamentos no comprende la de aprobarlas, ya por que el significado gramatical y jurídico de aquellas palabras [revisar y fiscalizar] no se extiende hasta la determinación de actos esencialmente diversos en su forma y consecuencias, o ya porque tratándose de sobreponer a la conveniencia de las empresas transportadoras la autoridad del Gobierno, el texto de la reforma lo diría claramente, sin necesidad de velar esa anulación de un derecho con palabras que tienen distinto sentido o por lo menos no sirven para justificar una ilimitada intervención oficial en el dominio privado.

Cuando la reforma constitucional abrió campo para que por mandato expreso de la Ley se revisaran y fiscalizaran las tarifas y reglamentos de las empresas públicas de transportes y conducciones, no señaló en los términos que lo hizo la ley el objeto de su mandato, ni podía entrar en tales explicaciones, desde lue-



go que las palabras *revisar* y *fiscalizar* tienen sus significados propios en el lenguaje jurídico, inconfundibles con el de la palabra *aprobar*, y que el de esta última sí contraría en sus efectos aquella libertad de industria y de comercio que no coarta en ninguna manera el acto legislativo número primero. Y sería contrario a esa libertad por la potísima razón de que sometidas las tarifas a la aprobación del Gobierno, queda entendida la posibilidad de la improbación, y desde que esto ocurriera, la intervención oficial en el manejo de intereses particulares—y no públicos—y de sus conveniencias económicas sería absoluta é incontestable. De hecho y de derecho el Gobierno se substituiría en el manejo y dirección de esos intereses a los encargados por sus dueños para administrarlos y de ahí surgiría violación expresa de aquel otro principio constitucional: Artículo 5º del Acto Legislativo número 3 de 1910. "En tiempo de paz nadie podrá ser privado de su propiedad en todo o en parte, sino por pena o apremio, o indemnización o contribución general, con arreglo a las leyes. Por graves motivos de utilidad pública, definidos por el legislador, podrá haber enagenación forzosa mediante mandamiento judicial, se indemnizará el valor de la propiedad antes de verificarse la expropiación".

La fuerza constitucional que pudiera tener el artículo 1º de la Ley 53 de 1918 dependería de que la palabra *aprobar* fuera sinónima de *revisar*. Pero como *revisar* significa *rever* y esta palabra jurídicamente no se usa sino para expresar que una causa se ha visto segunda vez y que por otra parte *aprobar* es calificar o dar por bueno y equivale jurídicamente a una acción de superioridad y de imperio, tenemos que llegar a la conclusión de que el error cometido por los legisladores de 1918 tiene todos los caracteres de una violación constitucional, y que en esa parte no obliga de un modo absoluto al Gobierno para que limite las tarifas, ni siquiera las apruebe, pues ante el conflicto que nace de dos disposiciones, constitucional la una y legal la otra, prima la primera por mandato del artículo 40 del acto legislativo número 3 de 1910

Profundizando un poco más en el exámen de la cuestión constitucional que tratamos, inquirimos el espíritu que guiara a los reformadores de 1917 y 1918 al disponer que la Ley podrá ordenar la revisión y fiscalización de tarifas y reglamentos. Si la libertad de industria es un hecho reconocido, o más bien un prin-



cipio del que nadie ha pretendido hacer tabla rasa, a menos que no se entronice entre nosotros e funesto socialismo de estado, y si en recto criterio la revisión de una tarifa no es acto que determina el derecho a variarla, modificarla o limitarla ¿qué objeto tiene la facultad consagrada en el acto legislativo de 1918.? En nuestro concepto no tendría significación práctica alguna si se considera aisladamente; pero si se tiene en cuenta que en la reforma se habla de revisar y fiscalizar, entonces tendremos que asociar las dos palabras y las dos ideas que ellas sugieren y se cae a la cuenta de que el legislador quiso que mediante una ley, ajustada al principio constitucional, el Gobierno pudiera fiscalizar e impedir que fueran violadas las tarifas por quienes las dictaran. Sería un recurso preventivo contra posibles especulaciones que afectarían al público, pues así como la Constitución impone que ningún nuevo impuesto se debe cobrar antes de seis [6] meses de decretado, de análogo modo podía obrar con respecto a empresas particulares que puedan hacer uso de sus tarifas intempestiva y mañosamente lanzadas, para causar perjuicios a los embarcadores. De manera distinta no es posible penetrar en el espíritu de la disposición constitucional que comentamos, y salirse de esa interpretación es ir rectamente al error en que cayeron los legisladores de 1918, que trocaron lo que apenas es una saludable previsión por la facultad imperativa de imponer a los particulares la tasa de remuneración de servicios que se contratan libremente y que caen bajo el dominio de las leyes civiles y comerciales, lo cual es como queda dicho anteriormente, la intromisión oficial contraria a la equidad, al derecho y a la misma Constitución.

Pero hay razones de orden aún más elevado que hacen comprender que acaso no entró en la mente del legislador imponer la autoridad del Gobierno en el manejo estrictamente económico de las empresas de conducciones y transportes, sobre todo tratándose de las que explotan la industria de navegación en el Río Magdalena y sus afluentes de las cuales vamos a tratar someramente:

La ciencia del Derecho Administrativo es, por desgracia, muy desconocida en Colombia, especialmente por nuestros legisladores. De ahí proviene que muchas de nuestras leyes, de nuestros decretos y reglamentos pugnen, abiertamente con principios generalmente aceptados de derecho administrativo.

Así por ejemplo, al hablar de empresas públicas de conduc-



ciones como lo hace el Art. 10. de la Ley 53 de 23 de Noviembre de 1918, sin determinar cuales son estas se presta a abusos, no solo en aplicación del mandato legal, si no también a confusiones en la interpretación del texto y del espíritu de la disposición.

No todas las empresas de conducciones que prestan sus servicios al público, son públicas. Considerándolas desde el punto de vista del Derecho Administrativo, *son tan sólo aquellas que prestan servicios al público mediante concesiones, contratos o privilegios otorgados por el Estado.*

Una autoridad en Derecho Administrativo—Profesor Feze de la Universidad de París, dice así en su libro «Les principes généraux du droit administratif» [2me. édition Paris. No. Giard a Briere libraires—éditeurs, pag 240|241]

«En todos los países civilizados la administración tiene por misión satisfacer las necesidades de interés general...Desde luego ella no satisface a *todas* las necesidades de interés general.....

«Por otra parte hay necesidades de interés general que la administración se encarga de satisfacer con *exclusión de particulares*: justicia, policía, comunicaciones telegráficas, telefónicas, transporte de correos etc.

«Hay otras en fin que se satisfacen concurrentemente por la administración y por los particulares

«Consideramos las necesidades de interés general de las cuales la administración asume, en un *momento dado* la satisfacción, sea ella sólo o sea concurrentemente con los particulares. Entonces dos procedimientos se emplean a este respecto:

«Primero: El procedimiento de *derecho privado*, del cual usan los simples particulares cuando dan satisfacción a las necesidades de interés general;

«Segundo: El procedimiento de *servicio público*. Y, se pregunta el profesor; qué es servicio público? Y responde:

«Hay servicio público cuando para dar satisfacción regular y *continúa a necesidades de interés general*, existe un régimen jurídico especial y este régimen puede ser modificado en todos los instantes por leyes y reglamentos.»

Desde cuándo, es el caso de preguntar, estableció o proclamó en forma alguna, el gobierno de Colombia que la navegación de los ríos interiores era un servicio público.? Es perfectamente



sabido que nunca se ha formulado tal declaración en la forma explícita y terminante en que ella debe hacerse.

La industria de conducciones y transportes por nuestros ríos interiores satisface necesidades del comercio, pero es de aquellas que caen bajo el procedimiento del *derecho privado*.

El Art. 271 de nuestro Código de Comercio define así lo que son empresarios *particulares* y empresarios *públicos* de conducciones:

“Hay empresarios *particulares* y empresarios públicos de conducciones. Son empresarios particulares los que, ejerciendo la industria de conductor, no han ofrecido sus servicios al público y se encargan libremente de la conducción de personas o mercaderías a precios convenidos.”

“Son empresarios públicos los que tienen anunciado y abierto al público un establecimiento de conducciones y las ejecutan en los períodos, por el precio y las condiciones que prefijan sus anuncios.”

Es claro y obvio por estas definiciones que no todas las empresas fluviales de conducciones son públicas y que aquellas que han tenido o tienen el carácter de públicas pueden pasar a ser particulares cuando no se los impidan contratos celebrados con el Gobierno, de cumplimiento estricto.

El capítulo 3º del Código de Comercio sobre el transporte ajustado con empresarios públicos aclara y refuerza más este concepto. El artículo 318 dice así:

“Las disposiciones de este título son aplicables a los empresarios públicos de conducciones”

“Ellos están, además, sujetos a los reglamentos que se dictan para regularizar el ejercicio de su industria, *determinar sus relaciones con el Gobierno y los particulares*, evitar los accidentes que comprometan la vida de los pasajeros, y consultar la conservación de los caminos públicos”.

Las relaciones de un empresario con el Gobierno no pueden nacer sino de contratos o concesiones y cuando esos contratos o concesiones no existen, los empresarios no pueden ser considerados como *públicos*.

La navegación de nuestros ríos interiores fué declarada libre para nacionales y extranjeros, solemnemente por la Ley de 24 de Mayo de 1856 expedida por el Senado y la Cámara de Representantes de la Nueva Granada, reunidas en Congreso. Y aun antes de la expedición de esta Ley en algunos tratados públicos fué pac-



tada con las otras partes contratantes la libertad de navegación de nuestros ríos interiores. Ejemplo casi único, por cierto, en los anales del Derecho Internacional pues aunque en principio general está aceptada la libre navegación de los ríos como *conveniente*, en su aplicación no están de acuerdo las naciones ni los mas renombrados tratadistas de la ciencia. [Véase Calvo, Derecho Internacional ]

Y dice R. F. Seijas en su Derecho Internacional Hispano Americano página 167:

“Las libertades que han venido concediéndose a la navegación de aguas mediterráneas, así de estrechos marítimos como de aguas fluviales, han tenido origen siempre en tratados y convenciones, en los cuales aparecen a veces los resultados de la negociación, que son los más con excepción de las condiciones o concesiones que los han equilibrado. En cada época y en cada caso, se encontrarán fácilmente, en los protocolos respectivos, las propuestas, réplicas, y contraréplicas, en que expresa o tácitamente quedaron establecidas *compensaciones* o probaron un *interés del cedente* que sirvió de origen a la concesión”.

La libertad de navegación supone naturalmente la potestad del estado dueño del río para reglamentar esta, para imponer los impuestos o gravámenes por el uso de la vía y establecidos para la conservación y mejora de ella pero esa libertad sería nugatoria e írrita desde el momento mismo en que el estado entrara a fijar los precios de transportes de cargas y pasajeros. Libertad de navegación no puede entenderse restrictamente en el sentido de navegar libremente de un punto a otro; libertad de navegación es la del armador o navegante para fijar él mismo, sin intervención del estado, el precio de los transportes o sea su tarifa de fletes y pasajes.

Es pues evidente que si por ley expresa o tratados públicos, Colombia estableció la libertad de navegación de sus ríos interiores debió existir de parte de ella un interés que la impulsó a hacer la concesión.

La navegación de los ríos interiores de Colombia ha sido pues, declarada desde la fundación de nuestra nacionalidad, industria libre y no *servicio público*, monopolizado o administrado por el estado.

Solo cuando éste declare que asume como servicio público el ejercicio de esa industria y se haga él mismo cargo de explotarla



o entre en su explotación conjuntamente con los particulares por medio de contratos o concesiones, podrá fijar, aprobar o revisar las tarifas respectivas de fletes y pasajes.

La obligación impuesta a quienes ejerzan una industria libre de someter el precio de los servicios que presta a quienes de ellos los soliciten en un absurdo jurídico, un atentado no solo contra la libertad del industrial, sinó también contra la del ciudadano, pues libre es este para fijar el precio del servicio que solicita de común acuerdo con quien va a prestárselo

De tal manera que en nuestro concepto las empresas de navegación de los ríos interiores de Colombia pueden prestar sus servicios a los particulares mediante contratos estrictamente privados sin sujeción a tarifas, y que en consecuencia, sobre la validez e interpretación de ellos no podrían decidir sinó las propias partes contratantes o el poder judicial llegado el caso, pero nunca el poder administrativo.

La obligación de someter las tarifas a la autoridad administrativa nace — fuerza es repetirlo — de una promesa, de una concesión especial, de un privilegio. Declarar que el Gobierno asume como *servicio público* las conducciones y transportes por nuestros ríos interiores, o sea que hace de esta industria un monopolio del estado, debe ser simultáneo con la acción de indemnizar a los extranjeros y nacionales que en ella comprometieron sus capitales. Pero si no existe siquiera por mandato del legislador la institución de las conducciones y transportes como servicio público, la reforma constitucional de 1918 que hemos venido comentando y la Ley del mismo año, no pueden aplicarse sino a aquellas empresas que por contratos privilegios o concesiones, son *públicas* y pueden en estricto derecho llamarse *públicas*.

Nosotros tenemos la convicción de que sometida esta cuestión a tribunales Contenciosos Administrativos competentes tendría que ser resuelta así, como lo ha sido en donde quiera que existe una jurisprudencia administrativa; tan cierto es ello que aun en el momento actual sobrepasada en Europa la funesta política del Socialismo de Estado y ésta, francamente orientada hacia el *comunismo* que anula toda iniciativa y toda libertad individual en el campo del comercio y de las industrias, la intervención oficial se ha declarado impotente jurídicamente para entrar en la fijación del precio de los servicios y se ha echado por el ca



mino de las expropiaciones, en forma más o menos brutal. Así lo veremos en la parte de este estudio que tratará el asunto desde el punto de vista económico.

## **CUESTION ECONOMICA**

El estado conserva sobre la industria libre un poder de tutela y de policía. Establecida como libre la navegación de los ríos interiores de Colombia y consecuentemente industria libre la de navegación, a aquel poder de tutela y de policía debe quedar limitada la acción del Gobierno en las empresas privadas y aun en las públicas de transportes que no tengan contraída con el estado la obligación de someter previamente a su revisión y fiscalización sus tarifas. Aun los economistas mas partidarios de la intervención del estado, reconocen que los servicios públicos que no implican una obligación para el individuo de hacer uso de ellos, ni monopolio, no pueden lesionar sino de manera muy indirecta intereses particulares. Las empresas que explotan esos servicios no obtienen la confianza del público y de su clientela, si no en la medida de lo que ellas valen.

Las leyes, decretos y reglamentos que se dictaron en Colombia antes de mil novecientos siete [1907] sobre navegación de los ríos interiores se limitan a ese poder de tutela y de policía y atendieron sólo a la seguridad de los tripulantes y pasajeros y de los cargamentos que transportan las empresas de conducciones, pero antes de mil novecientos siete [1907] jamás se le ocurrió al legislador estorbar la libertad de la industria de navegación señalando, que a ello equivale la facultad de aprobar o dejar de aprobar tarifas, precio a los servicios el industrial y el primer paso que en este camino se dió fue la iniciativa de la intervención arbitraria del estado en la industria de transportes por el río Magdalena y no era exótico en un sistema de gobierno y de administración que no se caracterizó precisamente por el respeto a las libertades públicas y a la libertad económica. La ley 4<sup>ª</sup> de mil novecientos siete [1907] fué inspirada por un régimen de gobierno paternal, que aspiraba a que los ciudadanos se habituaran a contar para todo con él y que le miraran como a una providencia. Tan cierto es ello que aquella ley fué expedida cuando a consecuencia de una competencia llevada al extremo las empresas de navegación del río Magdalena, tenían las tarifas más bajas de



que hubiera entonces memoria. Y el celebre memorandum de Apulo fué inspirado tambien en el paternal deseo de que tales Empresas no fueran a la ruina continuando en la lucha.

El concepto económico de la libertad de industria y comercio es indesligable de la responsabilidad; el individuo o la sociedad que explotan una industria, no pueden declinar la responsabilidad que tienen en el manejo de sus propios intereses o de los ajenos cuya administración se les ha encomendado.

Será inútil buscar un antecedente de que algún estado se haya reservado la potestad de aprobar o improbar las tarifas de las empresas de conducciones por ríos interiores, salvo que hayan obtenido subvención o auxilio oficial o concesión especial. Si se estudia en Economía Política las atribuciones del estado en lo que concierne a los medios de transportes, no se encuentra ningún tratadista, ni aun entre los más acérrimos partidarios del *etatismo*, que cite un caso semejante. El control como dice P. Cauwes del estado sobre las tarifas se limita a las de ferrocarriles, por que para construir un ferrocarril se necesita permiso y concesión especial del estado y la ayuda de este en una u otra forma. Para navegar por un río o por un canal basta cumplir con los reglamentos de policía que se hayan dictado o que se dicten en lo futuro.

Los rios son de uso público y los estados pueden fijar los impuestos de pesaje que consideran convenientes para mantener en ellos una fácil y segura navegación, impuestos que pueden variar en cualquier tiempo. Ellos repercuten naturalmente sobre las tarifas, pero así como el empresario sabe que en cualquier momento el estado puede aumentar los impuestos y que está en la obligación de pagarlos en compensación si la industria que explota es libre lo será para fijar el precio o la tarifa de los transportes.

El régimen fiscal de navegación de los ríos que atraviesan mas de un estado se regula por medio de convenios internacionales. pero tampoco hay antecedentes de que sean materia de ellos las tarifas de las empresas de conducciones. Recientemente la comisión Europea del Bajo Danubio ha hecho saber que al partir del 1o. de Julio del presente año cobrará sobre la navegación de los vapores que circulan en el bajo Danubio impuestos triples de aquellos que estaban en vigor desde mil novecientos ocho [1908]. La prensa rumana se muestra muy descontenta



por el aumento y dice que pasará sobre los fletes del petróleo y de los víveres, pues consecuencialmente traerá el alza de las tarifas que estaban cobrando las empresas de transportes.

Pero aun tratandose de tarifas ferroviarias la intervención o el *control* del estado sobre ellas ha resultado en la experiencia contra producente. La ola de huelgas que ha pasado sobre el mundo entero ha venido a demostrarlo. La creciente alza de los salarios motivada en gran parte por la carestía de la vida ha sido, justo es reconocerlo, ha sido la causa inmediata de casi todas las huelgas y éstas han podido preverse oportunamente con el aumento de salarios o han cesado cuando el aumento se ha conseguido. Y las empresas ferroviarias no han podido proceder libremente en ese sentido y de acuerdo con las circunstancias, pues a su vez les ha faltado la libertad de alzar sus tarifas. De ahí que en casi todas las naciones europeas se estudie en estos momentos un régimen nuevo para los ferrocarriles; se trata de una reorganización fundamental de lo existente. En Francia, por ejemplo, el parlamento estudia dos proyectos: el de la Confederación General de Trabajos y el del diputado Le Trocqueur, inspirados de tendencias y doctrinas absolutamente distintos, pero ambos a dos coinciden en este punto: quitar al Gobierno exclusivamente el *control* de las tarifas.

El proyecto de la C. G. T. tiende naturalmente a nacionalizar todas las vías férreas, pero la dirección técnica y económica no pasa al Gobierno, sino a una organización central constituida por una asamblea general compuesta de delegados de las asambleas regionales, de federaciones obreras de las industrias, de federaciones de técnicos, de grupos sindicales, industrias y agrícolas, de Cámaras de Comercio, de la Federación Nacional de Cooperativas, de la Confederación de trabajadores intelectuales y de un Consejo Central compuesto de delegados de la federación de ferroviarios, de la organización de técnicos de ferrocarriles de la Confederación general de la producción, de la Federación Nacional de las Cooperativas, del "Touring Club" y de los Comisarios del estado etc.—El mecanismo como se comprende es muy complicado, pero la idea dominante es la de privar al estado del control absoluto en la dirección económica de las empresas que antes ejercía por medio de la improbación de tarifas; pues los ferroviarios se han convencido de que la negativa del estado a autorizar el alza de ellas es en primer término la causa de que sus



salarios no vayan aumentandose en relación con la carestía de la vida.

En el proyecto de Le Trocqueur se propone: obtener el máximo de rendimientos establecer una buena gestión, y asegurar por el alza de las tarifas la participación del personal en los beneficios. Todas las disposiciones principales del proyecto tienden a este último, dejando a las Compañías en libertad de fijar sus tarifas de acuerdo con un Concejo Superior de Ferrocarriles y donde tendrán asiento: los representantes de las Compañías, representantes del personal y representantes de los intereses generales de la nación, [Industria, Comercio y Agricultura]. Ese Concejo Superior tendrá facultades absolutas para regular las cuestiones comerciales y financieras.

En la exposición de motivos del proyecto se hace el análisis crítico de un sistema como el actual en que el Gobierno solo tiene la facultad de aprobar o de improbar tarifas desatendiendo los legítimos intereses de los accionistas de las compañías, de sus empleados del comercio y de la agricultura, que ni aun suponiendo dotados a los Gobiernos de una enorme sapiencia, ni de un deseo vehemente de armonizar todos los intereses, se concibe que tengan en sus manos los medios de lograr esto último por la sola virtud de aquel deseo.

El negocio de transportes—así marítimos como fluviales y ferroviarios—se ha resentido como es natural de la crisis económica universal. Todas las empresas de transportes aumentaron en lo más grave de esa crisis sus tarifas. Cuando el estado, tratándose de empresas a quienes tenía el derecho de fijarles la tasación de aquellas se negaba a autorizar el aumento sobrevinían las huelgas de los empleados que a su turno solicitaban de las empresas el justo aumento de sus salarios. Para no citar sinó casos concretos, diremos que la compañía de Ferrocarriles del Norte de España ha podido comprobar con el exámen de sus libros que en los años de 1917 y 1918, por haberse negado el Gobierno a autorizar un aumento en las tarifas tuvo pérdidas efectivas de 664 687 y 19 250.447 pesetas respectivamente, porque no pudo desatender el clamor de los empleados que solicitaban el alza de salarios, al mismo tiempo que el carbón y todas las otras materias que entran en la explotación de una empresa ferrocarrilera subían de precio. Han demostrado las compañías ferrocarrileras de España que la elevación de

las tarifas no repercute sobre los beneficios permanentes de ellas, puesto que hoy reparten a sus accionistas dividendos menores de los que repartían antes de la guerra de las naciones, cuando las tarifas eran más bajas.

Concretándonos al caso particular de las empresas de navegación fluvial en el río Magdalena y sus afluentes vamos a demostrar que las tarifas actualmente en vigencia, con la aprobación del Gobierno son las mismas que han regido desde hace 30 años, con solo un aumento de un 20% que no compensa el aumento de los gastos de aquellas empresas:

AÑOS	SUBIDA	BAJADA
1890	\$ 17.16	\$ 17.16
1895	20.60	20.60
1900	20.60	14.42
1904	23.17	23.17
1905	14.00	10.50
1908	14.00	10.50



La Tarifa de 1908 fué acordada con el Gobierno Nacional con motivo a una intervención dictatorial que tomó entonces el señor Presidente de la República, quien lanzó al Público el célebre *Memorandum de Apulo*, en el cual se ordenaba vender las Compañías Fluviales al señor don Luis Gieseken. En esta época dictatorial se tuvo respeto por el derecho de propiedad, porque para disponer de las Empresas se hizo primero esfuerzo para comprarlas y luego, como esto no se logró de un todo, para poder intervenir el Gobierno en el precio de sus servicios, se celebró un contrato por el cual se las subvencionó en cambio de que establecieran rebajas considerables en sus tarifas.

Estas mismas Tarifas de 1908, o sea de \$ 14.00 para la subida y de \$ 10 50 para la bajada, con un aumento de 20% rigieron desde Noviembre de 1919 hasta la fecha. Hacia pues once



años que no se habían variado dichas tarifas, excepción hecha de algunos períodos de competencia en los cuales han estado a punto de arruinarse las Empresas. Lo mismo podemos decir respecto al Alto Magdalena. En esta sección, en 1907 valían los fletes lo mismo que valen hoy.

Ahora, comparemos cuales eran los precios de los artículos de consumo y el valor de los sueldos y salarios entonces, con relación a estos mismos valores hoy, para ver si será justo que las Empresas se sometan a cobrar estas mismas tarifas, con un 20% de aumento, o si consulta los límites de la *equidad y conveniencias públicas* el alza de dichas Tarifas tal y conforme han sido presentadas al Gobierno para su aprobación.

En 1908 valía un jornal en el río .....\$ 0,50  
y hoy vale..... 1,50  
con tendencia al alza.

Un Capitán ganaba.....\$ 100,00  
y se elevó después a..... 165,00  
un Contador ganaba.....\$ 60,00  
y se elevó a..... 90,00  
y así sucesivamente todo el personal de abordaje y de las oficinas:  
y sin embargo de esta alza, hoy este personal clama por aumento de sus sueldos, anteponiendo como razón para ello el encarecimiento de los elementos de la subsistencia que consigo ha traído la anormal situación creada por la guerra mundial.

Un buque gastaba entonces en un viaje redondo, al rededor de \$ 400 00 en leña, y hoy gasta.....\$ 1.700,00  
la lista de provisiones de un buque costaba entonces al rededor de \$ 500,00, y hoy cuesta.....\$ 2.000,00  
un novillo de 10 arrobas costaba entonces de \$ 10,00 a \$ 12,00 y hoy vale \$ 50,00 con tendencia al alza; un tubo de caldera costaba \$ 2,00, y hoy cuesta .. .....\$ 15,00  
y así podríamos seguir enumerando cosa por cosa, hasta llegar a la conclusión de un alza general de todos los artículos y del trabajo, o lo que es lo mismo, a la disminución del valor adqui-

sitivo de la moneda. Para consultar *los límites de la equidad y la conveniencia pública* sería necesario constituir un tribunal compuesto de personas honorables, competentes y donde no faltará la representación del gremio de los transportadores, para que dicho tribunal diga qué tanto por ciento juzga ha disminuido en Colombia el poder adquisitivo de la moneda en relación con el mayor valor de las cosas y del trabajo; para luego aplicar ese porcentaje de aumento a las tarifas de los servicios que al público presten las empresas fluviales. Si no se procede de esta manera no se estará obrando dentro de los *límites de la equidad y de la justicia*, porque se obligará a las empresas a ir a la ruina en beneficio del público y esto sería una *enorme injusticia tratándose de capitales particulares* invertidos en aquellas al amparo de la libertad que consagra el estatuto constitucional de Colombia.

O sería necesario que éste fuera modificado en el sentido de poder disponer libremente la fijación del precio de todas las cosas, para que al decretar la limitación del precio de los servicios reglamentara también el de las cosas, de manera que si las tarifas fluviales se dejaran al mismo precio que en 1908 con solo un 20% de aumento, las empresas pudieran obtener *por decreto del Gobierno todas las cosas, materiales, provisiones y servicios del personal al mismo precio que se obtenían entonces con el mismo aumento del 20%*.

O que, si se desea disponer de la propiedad en beneficio del público—puesto que disponer del precio del servicio de una cosa es disponer de ella misma—debería entonces el Estado tomar las medidas conducentes para librar el capital particular que fue invertido en dichas empresas, sin más limitaciones para disponer ellas libremente del valor de sus servicios al público, que aquellas que la libre concurrencia consagra para la libertad de industria bien entendida, con las únicas restricciones inherentes a la moralidad, la salubridad y la seguridad públicas.

El siguiente cuadro demuestra el alza de los artículos de primera necesidad en el cual han basado los empleados el aumento de sus sueldos:



		Marzo	Abril	Más 12% desde	
	Por 1918	1919	1920	1920	1918
Carne Beefsteak	aumento 15.10	.15	.24	.25	150%
filete	14.18	.22	.30	.32	77 "
Huevos	c. u. .03	.04	.07	.07	133 "
Arroz	lb. .10	.14	.20	20	100 "
Azúcar	" .10	.12	.14	.16	60 "
Papas	" .07	.07	.09	.10	44 "
Manteca	" .23	.30	.34	.40	74 "
Café	" .24	.30	.24	.28	16 "
Leche	botella .04	—	—	—	—
Sal	lb. .05	.05	05.08	.05	—
Harina	" .15	.15	.15	.16	7%
Pan (pieza pequeña),	" .05	.05	.05	.05	—
Pollos	c. u. .45	.45	.80	1.70	300%
Mantequilla (mesa) lb.	.65	.80	1.00	1.50	130 "
" (cocinar) "	"	.60	"	1.00	66 "
Carbón 2 sacos 50 lbs.	.70	.80	3.00	2.00	185 "
Cerveza	Caja 7.50	8.50	12.00	12.00	60 "
Vestido Dril	c. u. 6.50	10.00	13.00	13.00	100 "
" Palm Beach	9.00	13.00	16.00	16.00	77 "
Zapatos blancos canvas	4.50	5.00	6.00	7.50	66 "
" cuero	5.00	"	"	9.00	80 "
Renta (casa pequeña)	20.00 mes	"	"	40.00	100 "
(casa mediana)	40.00 "	"	"	90.00	120 "
(Actualmente sus dueños están pidiendo hasta	"	"	"	120.00	200 "
Ladrillos	1000 7.50	10.50	"	23.00	205 "
Madera para construcción	.08	.20	"	.20	150 "
Hoteles	3.00	5.00	"	5.00	66 "

Apesar de que las tarifas de las empresas fluviales no eran sometidas antes a la aprobación del gobierno y que eran fijadas libremente, no puede decirse que el negocio de transportes en el río Magdalena haya sido en ninguna época excepcionalmente provechoso y de que a su sombra se hayan alcanzado enormes utilidades, sea por el estado malo del río que demanda una reparación constante de las naves, sea por el escaso volumen de nuestro comercio, lo cierto es que nadie en Colombia puede ufanarse de haber ganado enormes capitales en la industria de navegación.

Como negocio este no resiste comparación con el de la introducción y venta de mercancías extranjeras, con el de ciertas



explotaciones agrícolas y aun con el mismo de explotación de ciertas vías férreas privilegiadas con concesiones liberales otorgadas por el Gobierno.

Debe pensarse en el porvenir incierto que se prepara a las empresas de navegación, que se dedican exclusivamente a explotar esta industria, si continúan sometidas a la tutela del gobierno en la fijación de las tarifas. El volumen del comercio del país va aumentando y es notorio que los medios de transportes son insuficientes, pero las empresas no podrán construir nuevos vehículos porque las escasas utilidades que obtienen no les permiten siquiera distribuir un dividendo halagador para sus accionistas. Exceptuamos de esa triste perspectiva a las compañías que tengan la industria de navegación como un auxiliar indirecto de otros negocios más lucrativos y a las que persiguen el propósito de arruinar a sus competidores para poder ejercer así de hecho un monopolio en la navegación del río Magdalena.

Quedaría demostrada así la tesis que sostiene la exposición de motivos presentado a la Cámara de Diputados de Francia por Le Trocqueur en el proyecto de que hemos hablado arriba: Cuando los gobiernos se sustituyen en la fijación de tarifas a los administradores de las empresas de transportes, preparan el régimen de la fusión de empresas competidoras por la eliminación de las menos capaces en capital y en organización y entonces es realmente cuando queda el público a merced de las más fuertes.

Adviértase el absurdo, no sólo jurídico si nó también económico de que las empresas de transportes no tengan ni siquiera la libertad de rebajar sus tarifas cuando las circunstancias se lo permitan, o cuando el derecho de la defensa comercial se los indique. De manera que el Gobierno aparece en cierto modo como protector de las tarifas altas que en un momento dado se hayan podido obtener de la condescendencia de un Ministro o de circunstancias transitorias provocadas por una crisis como la que ahora se atraviesa.

Porque si desaparecidas las causas que hoy justifican un alza de tarifas alguna de las empresas de navegación fluvial quisiera rebajar las suyas posiblemente no encontraría buena voluntad



en las otras en el sentido de coadyuvar a una solicitud que hiciera ante el Gobierno con ese objeto y quedaría así demostrada otra de las tesis que sostiene en su exposición de motivos el proyecto de Le Trocqueur: La intervención del estado en la fijación del precio de los servicios que prestan las empresas de transportes tiende a centralizar intereses financieros y pugna abiertamente con la libre concurrencia, solidarizando empresas e industrias que por su constitución y sus fines pueden y deben entrar en un momento dado en lucha franca, ofreciendo sus servicios en competencia de precios, de seguridad, de rapidez, etc.

Barranquilla, 10 de septiembre de 1920.

