

COLECCION

DE

PAPELES CIENTIFICOS, HISTORICOS, POLITICOS

Y DE OTROS RAMOS

SOBRE LA ISLA DE CUBA

YA PUBLICADOS, YA INEDITOS

POR

DON JOSÉ ANTONIO SACO

TOMO PRIMERO

PARIS

IMPRENTA DE D'AUBUSSON Y RUEGELMANN

CALLE DE ORANGE RATELIERE, N. 13

1838

MEMORIA

SOBRE

CAMINOS EN LA ISLA DE CUBA

POR DON JOSÉ ANTONIO SACO,

Premiada por la Real Sociedad Patriótica de la Habana, é impresa en sus Memorias en 1830, y tambien en Nueva York.

Observaciones y documentos relativos á esta Memoria.

Cuando la Sociedad Patriótica de la Habana propuso en abril de 1829 el programa que fué asunto de la Memoria que por tercera vez sale á la pública luz, apenas eran conocidos los caminos de hierro en América y Europa. Ella, pues, no pensó entonces sino en la construccion de calzadas de que Cuba tanto necesitaba, porque en aquel tiempo aun no habia en toda ella ni una sola legua de buen camino.

La idea de hacerlos de hierro nació despues; pero nació sin duda del impulso comunicado por la Sociedad Patriótica, pues el programa que ella propuso, y las Memorias que sobre él se publicaron, sacando á muchos de la inercia en que yacian, se empezó á discurrir acerca de los caminos. Existia desde fines del pasado siglo el proyecto de abrir un canal que pudiese al partido de Guines en comunicacion con la Habana y el mar del sur; mas este proyecto retardado de año en año, se trasformó en otro mas ventajoso, cual fué el de construir un camino de hierro. Formóse al efecto, desde 1830 una Junta especial, compuesta de las dos primeras autoridades de la isla, y de varios miembros del Ayuntamiento, del Consulado ó Junta de Fomento de agricultura y comercio, y de la Sociedad Patriótica de la Habana. Celebráronse sesiones, discutiéronse en ellas las noticias y datos reunidos; y asociándose la prensa á este movimiento saludable, la *Revista bimestre Cubana* de que yo era órgano, alzó tambien su dóbil voz, y en un artículo que sobre caminos de hierro escribí en Junio de 1834, me expresé en estos términos:

« Aun las desgracias suelen ser origen de felices resultados. Adormecido el hombre con la realidad ó con las apariencias de un bien sólido ó transitorio, deja correr el tiempo sin fijar la consideracion en el porvenir, ni siquiera recelar que las causas de su actual prosperidad son á veces un efecto de las circunstancias y no de la prevision y combinaciones del entendimiento humano. Largos años de ventura ha gozado la agricultura cubana, y el hacendado que contando mas bien con la feracidad del terreno que con los esfuerzos de su industria, sacaba de sus fincas gran provecho, hoy encuentra mil rivales que salen á disputarle la ganancia que antes tuviera casi monopolizada, y le hacen conocer á su pesar, que no obstante las ventajas naturales que posee este suelo privilegiado, tiene que buscar nuevos medios para presentarse en los mercados y salvarse de la ruina. Tal es sin duda el principal motivo que entre las economías ya introducidas en nuestros ingenios, nos obliga á pensar en la construccion de caminos de hierro, que á juzgar por el ejemplo que nos dan la Gran-Bretaña y los Estados- Unidos, naciones que tanto entienden sus intereses, parece que son los medios de comunicacion á que debe darse la preferencia. Si así fuere, no será perdido el tiempo que empleáremos en escribir un artículo sobre una materia que lleva en sí la mayor recomendacion, y que debe ser objeto de nuestro constante anhelo. »

Tal fué entonces el lenguaje de la prensa cubana. Poco despues la Junta de Fomento, con autorizacion del gobierno, y sostenida por la influencia de su presidente el conde de Villanueva superintendente de la Real Hacienda de Cuba, negoció un empréstito en Londres, y con él pudo llevar á cabo la construccion del primer camino de hierro. Esta empresa, aunque costosa, como sucede generalmente con las nuevas, y con casi todas las de este género que acometen los gobiernos, dió sin embargo un buen ejemplo. Los habitantes de Cuba conocieron entonces prácticamente las ventajas de tan cómodas y rápidas comunicaciones; el gobierno concibió en 1839 la acertada idea de vender aquel camino, segun aparece de las Reales Ordenes de 28 de abril y 30 de junio de aquel año, y una compañía de opulentos capitalistas lo compró en pública subasta el 11 de enero de 1842, en la cantidad de tres millones y medio de pesos fuertes, con la obligacion de construir en los dos primeros años un ramal de San Felipe á Batabanó para poner en comunicacion el mar del norte con el del sur; en los dos siguientes otro ramal del Riacon ó del Bejucal á San Antonio; y en los cuatro posteriores el de Güines á los Palos. Tal fué el origen y progreso

del primer camino de hierro construido en Cuba, camino que sirviendo de modelo y de estímulo al espíritu de empresa, abrió la puerta á la formacion de otros tan útiles á sus dueños, como á la isla que los posee.

Oficio de D. JOSE ANTONIO SACO remitiendo su Memoria sobre caminos al Sr. Director de la Real Sociedad Patriótica de la Habana.

Con esta fecha tengo el honor de dirigir á V. S. una Memoria sobre caminos en la isla de Cuba, conforme á uno de los programas que por acuerdo de la Real Sociedad Patriótica de la Habana se publicaron el 10 de abril del presente año en el Diario de Gobierno de aquella ciudad. Si el cuerpo ilustre á quien la consagro, puede encontrar en ella una sola idea que contribuya á la gran empresa que medita, quedarán satisfechos mis deseos, y recompensado mi trabajo.

Dios guarde á V. S. muchos años. Nueva York y setiembre 16 de 1829.—JOSE ANTONIO SACO.—Sr. Director de la Real Sociedad Patriótica de la Habana.

Dictámen de la comision nombrada por la Sociedad Patriótica de la Habana para calificar las Memorias que se le presentaron.

»... Las Memorias, números 16, 17 y 18 sobre el asunto octavo del programa para proponer el modo de construir y conservar los caminos, mantenerlos y mejorarlos con menos dispendio y mas pública utilidad, han merecido todas una consideracion particular.»

La número 16 con el epígrafe siguiente :

« Despues de la influencia etc., es un trabajo distinguido, profundo, y que manifiesta en su autor tan vastos conocimientos, como un celo no menos ilustrado que libre de ilusion. La Junta la cree, no solo acreedora al premio que está ofrecido en el programa, sino que para aprovechar las utilísimas y luminosas ideas del autor, en cuanto sea posible en nuestro estado actual, deben recomendarse al Esmo. Ayuntamiento de esta ciudad, y en particular á la Junta de Gobierno del Real Consulado, á fin de que si no en todo, en parte al menos, se realicen las mejoras que ha sabido proponer con tanto tino y acierto.»

Cuando esta Memoria fué premiada, yo me hallaba en la ciudad de Nueva York; y el distinguido cubano D. Joaquin Santos Suarez que entonces desempeñaba con tanta brillantez las funciones de Secretario de la Sociedad Patriótica de la Habana, fué quien me comunicó la noticia de las muestras de aprecio con que aquella Corporacion habia acogido mi Memoria. El oficio que con este motivo recibí, imprimíralo con mucho gusto; pero prohibiéndome la modestia, lo haré tan solo del que pasé en contestacion á él.

« He recibido el honroso oficio en que V. S. me incluye la patente de sócio de mérito que la Real Sociedad Patriótica de la Habana me ha concedido por la Memoria que sobre el modo de construir y conservar los caminos, túve el honor de presentarle. Tambien me participa V. S. que como yo obtuve todo el premio ofrecido en el programa, puedo librar contra los fondos de aquella Corporacion hasta la cantidad de 200 pesos que constituyen el premio pecuniario; y que no me remite V. S. la medalla de honor que tambien me corresponde, por no estar aun grabada. »

« V. S. como órgano de la Sociedad se servirá manifestarle, que acepto con el mas profundo respeto la patente de sócio de mérito y la medalla que se ha dignado concederme, pues siendo entrambos para mi el símbolo que me une á tan ilustre Corporacion, multiplican mis deberes para con la patria; pero que los 200 pesos que se ha servido adjudicarme, me permita cederlos á favor de las escuelas gratuitas que están bajo de su inmediata inspeccion. »

« Las medidas particulares que V. S. me anuncia haberse propuesto con respecto á mi Memoria, me son tan lisonjeras, cuanto nacen de un cuerpo á quien caracterizan la ilustracion y la imparcialidad. »

« Y ya que V. S. ha sido el conducto por donde he recibido tan agradable comunicacion, sírvase V. S. aceptar la expresion mas sincera de mi gratitud por las finezas con que me honra. » »

Dios guarde á V. S. muchos años. Nueva York y enero 14 de 1830.—Señor Don Joaquin Santos Suarez, Secretario de la Real Sociedad Patriótica de la Habana. »

ADVERTENCIAS

Que puse á la Memoria al tiempo de imprimirla en Nueva-York.

PRIMERA. En setiembre de 1829 dirigí á la Real Sociedad patriótica de la Habana la Memoria que hoy vé la luz pública, y por motivos que se espresan al principio de ella, supuse haberla escrito en aquella ciudad y no en Nueva-York, donde ahora resido.

SEGUNDA. El justo temor de que mi nombre fuese descubierto, me forzó á callar el de la persona á quien debo las tres tablas itinerarias que acompañan esta Memoria. Cambiadas las circunstancias, mi gratitud puede ya decir, que las obtuve de los curiosos manuscritos que sobre Cuba conserva el teniente coronel de artillería Don José María Calleja.

TERCERA. Juzgando yo que la Real Sociedad Patriótica de la Habana no aceleraría la publicación de esta Memoria, me resolví á imprimirla en Nueva-York, dándole la última lima que no pudo recibir en las apretadas circunstancias en que la escribí. Mas habiendo sabido, que aquella Ilustre corporación está imprimiendo en la Habana el manuscrito que tuve el honor de remitirle, el público verá circular á un tiempo dos Memorias que debiendo ser idénticas, varían sin embargo en algunos puntos, pues que la impresa por mí contiene algunas correcciones y adiciones importantes de que carece la que va autorizada con el nombre respetable de la Real Sociedad patriótica.

CUARTA. La importancia de las leyes que sobre caminos acaban de publicarse en el Estado de Nueva-York, me han inducido á formar un extracto de ellas, agregándolo al fin de esta Memoria. Si alguna de sus disposiciones pudiere aplicarse á la isla de Cuba, me contentaré con decir que este nuevo trabajo no ha sido inútil.

QUINTA. Patente de socio de mérito de la Real Sociedad Patriótica de la Habana, una medalla de oro, y doscientos pesos, fué el premio ofrecido á la persona que mejor desenvolvese el programa sobre que recae esta Memoria. La comision calificadora no solo le adjudicó todo el premio, sino que la recomendó al Excmo. Ayuntamiento y á la Junta de gobierno del Real Consulado de aquella ciudad: pero su autor, considerándose superabundantemente recompensado, aceptó tan solo la parte honorífica, cediendo la pecuniaria á las escuelas gratuitas de su patria la isla de Cuba.

MEMORIA, ETC.

« Despues de la influencia general de las estaciones y del clima, sin la cual no podríamos satisfacer nuestras necesidades, ni proporcionarnos gran parte de nuestras comodidades, no hay quizá ninguna circunstancia mas interesante á los hombres en el estado de civilizacion, que la perfeccion de los medios de las comunicaciones internas. »

Primer informe de la comision nombrada por el Parlamento británico sobre las ruitinas del Reino Unido en 1806.

Laudable costumbre es de la Sociedad patriótica de la Habana proponer á la entrada de cada año, varios programas sobre objetos de grande importancia á la prosperidad cubana. A su resolucion convoca, no solo á los habitantes de este hermoso suelo, sino á los que han nacido en estraños y apartados climas. Ni el orijen, ni la lengua, ni la diferencia de usos y costumbres, ni ninguno de aquellos obstáculos que opone una política rastrera y sombría; nada de eso impide hoy, que sobreponiéndose la Sociedad á tan fatales preocupaciones, llame indistintamente á los hombres de todos los paises, y estimulándolos con recompensas, los convida á que vengan á depositar en las aras de la patria, el fruto de su aplicacion y sus talentos. Cubriránse de ofrendas esas aras, y entre tantas como aparecerán dignas del númen á quien se consagran, yo tambien me atrevo á presentar la mia; y si no he acertado á escojer la mejor, ni tampoco he sabido prepararla cual conviene al noble fin que se destina, quedame por lo menos la satisfaccion de haber hecho cuanto mis fuerzas alcanzaron, por cumplir un deber que me impone el suelo en que nació. Acaso no sería tanta mi desventaja, si mi pluma no encontrase ningun tropiezo en el campo que tiene que correr; pero queriendo el cuerpo patriótico decidir con imparcialidad del mérito de las memorias que se le presenten, encarga que no aparezca en ellas el nombre de sus autores: y como éste, aun sin estamparle, podria descubrirse por algunos indicios; héme aquí en la necesidad de omitir varios hechos y referencias, que dando de una parte mas peso á mis razones, servirian de otra para desahogar mis sentimientos de gratitud. Así pues, pasando en silencio todo cuanto pueda oponerse á las rectas intenciones de la Sociedad,

volveré exclusivamente mi atención al programa que me va á ocupar.

Entre los catorce publicados en el Diario de la Habana el 40 de abril del presente año, ninguno está á mi entender tan íntimamente enlazado con todos los ramos que constituyen la riqueza cubana, como el marcado con el número 8º, y cuyo tenor es el siguiente:

« *Se presentarán en una Memoria sobre caminos, las causas generales de sus descomposiciones y las particulares de esta isla; y al presentar el método conveniente para conservarlos en buen estado, se dará un proyecto de mejorarlos y mantenerlos siempre buenos con menos dispendio y mas pública conveniencia.* »

La simple lectura de este programa claramente me indica, que debo dividir mi Memoria en cuatro partes principales.

PRIMERA. Causas generales de la descomposicion de los caminos y particulares de la isla de Cuba.

SEGUNDA. Modo de mejorarlos.

TERCERA. Modo de mantenerlos siempre en buen estado.

CUARTA. Lograr estos fines, á saber, su construccion y conservacion, con menos dispendio y mas pública conveniencia.

Pero *mejorar* los caminos, supone que ya existen; y dicha sea la verdad, entre nosotros aun están por hacerse. Así, permítaseme sustituir la palabra *construirlos* á la *mejorarlos*, y convertir la segunda parte en la siguiente: *modo de construir los caminos*. De esta manera, me parece que doy mas ampliacion al programa, y sin mutilar ninguna de sus partes, entraré mas de lleno en las grandes miras del cuerpo ilustre que lo propone.

PARTE PRIMERA.

Causas generales de la descomposicion de los caminos y particulares de la isla de Cuba.

Su *mala construccion* debe de contarse como la primera causa general. Sea cual fuere el grado de polficia con que quieran conservarse, sea cual fuere la influencia ó variedad de los climas, los caminos siempre cederán mas ó menos pronto al impulso de esta causa irresistible. Que así debe suceder, cosa es tan clara que no necesita de pruebas ni demostraciones: no lo es empero, que todos la consideren como causa general, pues que su accion no se estiende á todos los paises, ni tampoco á todos los caminos. Mas si prescin-

diendo de abstracciones, pasamos á observar las cosas, no como puede representarlas un espíritu sutilizador, sino como realmente son, muy luego se conocerá que tengo algun fundamento; porque todos los caminos están espuestos al descuido ó ignorancia de sus constructores, porque su deterioro en todas partes más ha proveni- do de ésta que de las demás causas, y porque siempre que se construyan mal, su descomposicion será un efecto necesario. Esto basta para que se numere entre las causas generales; y lo único que podrá decirse, es que su accion no es constante, porque cuando los caminos estuvieren bien contruidos, ya no tendrá lugar. Pero de aquí nada puede inferirse contra su generalidad, porque una causa bien puede ser general siendo inconstante, ó ser constante, siendo particular. Ulteriores esplicaciones sobre materia tan clara lastimarian la delicadeza del cuerpo respetable á quien tengo el honor de dirigirme.

El *tránsito* es la segunda causa que contribuye á la descomposi- cion de los caminos; mas sus efectos varian segun el método de construirlos y el modo de usarlos, siendo evidente, que los caballos y demás animales causan menos daño que los carruages; y que la carga de éstos, el número y anchura de sus ruedas, y la rapidez con que corren, influyen notablemente en la descomposicion. Es tan palpable la existencia de este mal, que me parece superfluo dete- nerme á presentar sus pruebas; pero no siéndolo el influjo que ejer- ce cada una de estas circunstancias, reservaré su ocásiun para lu- gar mas oportuno.

¿Duda alguno que las *aguas* ablandan á veces los materiales de que se componen los caminos, que otras los arrancan ó dislocan, y que casi siempre los penetran aflojando la trabazon que debe exis- tir en todos ellos? Pues véase aquí la tercera causa general de su descomposicion tanto mas rápida, cuanto mas activo fuere el trá- fico, y cuanto menos perfecta hubiese sido su construccion.

Pero esta misma agua aun puede producir mayores daños, quan- do se congela; y como el frío predomina durante un período del año en la mayor parte de los países del globo, bien puede, sin mucha impropiedad, considerarse tambien como la cuarta y última de las causas generales. Sucede, que por una anomalia tan estraña como sábia, el agua congelada ocupa mayor volúmen que cuando se ha- lla en estado de liquidez, haciendo tan grandes esfuerzos contra los obstáculos que impiden su expansion, que si con ella se llena una bomba ó un cañon de hierro, éstos se tapan perfectamente, y se es-

ponen á un frío que pueda helarla, ambos reventarán. Nace de aquí, que penetrando el agua los caminos por todos los intersticios que dejan los materiales de que se componen, y descendiendo muchas veces al fondo de ellos, allí permanece libre ó mezclada con la tierra hasta que entrando el invierno, adquiere el estado de sòlidez, y disloca los materiales, ya levantando unos, ya hundiendo otros, ya alterando por todas partes la superficie y estructura del camino.

De todas estas causas, las tres primeras comprenden á la isla de Cuba; pero la última afortunadamente no estiende hácia ella su perniciososa influencia. ¿Y somos acaso tan felices, que aquellas sean los únicos obstáculos que tengamos que vencer? Esto nos induce á preguntarnos

¿Cuáles son las causas particulares que descomponen los caminos en la isla de Cuba?

Antes de responder á esta pregunta, es menester advertir que varias de las causas generales ya espuestas, deben considerarse, por el modo con que obran, como particulares de la isla de Cuba, pues ciertamente producen efectos muy diversos de los que se observan en otros países donde también existen. Sentada esta advertencia, ya podré marchar con paso mas libre, y entrando desde luego en materia, reduciré á cuatro las causas particulares que en el estado presente ponen intransitables nuestros caminos en varios meses del año. De esperar es, que la mano del hombre hará desaparecer algunas con su industria y su constancia, pero otras serán tan durables como el clima de las regiones en que habitamos. A estas pues, deben dirigirse principalmente nuestros esfuerzos, y ya que no nos es dado remover su influencia, empeñémonos al menos en prevenir sus estragos.

He numerado las lluvias entre las causas generales; pero la cantidad que, y la fuerza con que cae en algunas regiones tropicales, exigen que se las considere como particulares de la isla de Cuba. *Cantidad* y *fuerza* digo, porque hay países donde podrá llover tanto ó mas que en ella, sin que por eso se deterioren sus caminos con la prontitud que sucedería entre nosotros. Y la razon es bien clara, porque repartidas las aguas en todo el año, cada vez que llueve, cae menor cantidad, y por consiguiente se disminuye esa causa destructora. Mas si toda su fuerza se reconcentra para un periodo

del año, y cada aguacero es como un torrente lanzado de las nubes, claro es que entonces los estragos serán mucho mayores; y esto es cabalmente lo que acontocería en la isla de Cuba. No hay duda que nosotros tenemos que luchar con esta desventaja, pero ella lejos de acobardarnos, debe infundirnos aliento y osadía. Ni se nos saque el ejemplo de la Francia y la Gran Bretaña, diciéndonos que si ésta tiene mejores caminos que aquella, débelos tan solo á la menor fuerza con que caen las lluvias; porque en los lugares montañosos del principado de Gales y en las regiones septentrionales de Inglaterra, las lluvias son tanto ó mas fuertes que en Francia, y los caminos sin embargo, se conservan en el mismo estado que los demás de aquella nación. La diferencia pues, solo consiste en el celo y espíritu público del pueblo y del gobierno británico; y tal es el influjo de estas causas, que aunque se trocaran las circunstancias lluviosas, Gran Bretaña en este ramo no sería inferior á su rival. Y pues que los ingleses y aun otros pueblos, luchando con inconvenientes, han sabido proporcionarse un bien tan inestimable, imitemos nosotros su ejemplo; y ya que no podemos vencer la naturaleza, arrostremos sus obstáculos y aprendamos á resistirla.

De las fuertes lluvias nace la segunda causa que consiste en las grandes avenidas de nuestros ríos. Verdad es, que sus efectos ni son generales á toda la isla, ni tampoco se reproducen en periodos fijos; pero ni lo uno ni lo otro basta para que dejemos de tomar algunas medidas contra los males que deben temerse. ¿Necesitaré yo probar que inundados nuestros campos por las avenidas de los ríos, habrá casos en que sufran detrimento los caminos? Si alguno lo duda, que recuerde la catástrofe causada por los ríos de Glúnes y del Calabazal en los días memorables 21 y 22 de junio de 1790; y sin subir hasta aquella época, el año de 1810 nos presentó en lo interior de la isla otra escena cuyos estragos fueron semejantes.

Sucede á veces en los lugares bajos, que juntándose las aguas de los ríos con las que caen en los campos, éstos quedan inundados por algunos días, llegando hasta el extremo de cortar la comunicación de un punto á otro. Que esto debe perjudicar los caminos, cosa es que no admite duda; pero este mismo obstáculo es un nuevo motivo que tenemos para darles mas solidez, evitando los quebrantos de esta tercera causa.

Contra la cuarta y última que consiste en el tránsito de los ganados que se llevan de un lugar á otro para abastecer las necesidades del mercado, y en las carretas que conducen los frutos y demás efectos mercantiles, fácil es hallar el remedio. Construidos que sean

los caminos, cesarán del todo los perjuicios que causan aquellos, y los que producen éstas, se disminuirán considerablemente, adoptando las medidas de que hablaré en el discurso de esta Memoria.

Yo no sé si existe en la isla de Cuba alguna otra causa que no esté comprendida en las que van indicadas. Si así fuere, á espíritus mas sagaces ó á personas mas versadas que yo en la materia, toca advertirla y remediirla. Lo que sí sé es, que aun una de esas mismas causas destructoras, á veces se convierte en un principio conservador de los caminos; la lluvia quiero decir, pues la misma fuerza con que cae, arranca el polvo de ellos, y los limpia perfectamente. No se logra esta ventaja, cuando las aguas no son fuertes, porque entonces mojan el polvo, y no pudiendo arrastrarlo, se forma un lodo ligero que al paso que influye en la mas ó menos lenta descomposicion de los caminos, retarda algun tanto las prontas comunicaciones.

PARTE SEGUNDA.

Modo de construir los caminos.

Para tratar con acierto esta parte interesante de mi Memoria, dividiréla en dos artículos principales; á saber: *configuracion ó parte esterna de los caminos, y parte interna, ó íntima estructura de ellos.*

Bajo el primero comprenderé su longitud, anchura y forma de su superficie. Bajo el segundo, la preparacion del terreno, la naturaleza de los materiales y el orden en que deben colocarse.

ARTICULO PRIMERO.

Configuracion.

Longitud. La de los caminos puede considerarse ó en la *direccion vertical*, esto es, siguiendo una línea recta; ó en la *horizontal*, ya sea que se estienda por una superficie plana, ya por una inclinada.

Direccion vertical, ó en línea recta.

Nada parece tan conforme al fin con que se hacen los caminos como el acortar las distancias de un punto á otro. Los menores gastos de construccion y la prontitud de los viages son razones suficientes para decidirse en favor de los que corren en línea recta:

pero ni siempre puede dárseles esta rectitud tan decantada, ni tampoco es tan necesaria como generalmente se cree. Si volvemos la vista á los de la isla de Cuba, los encontraremos en aquel estado que corresponde á los países donde sin haberse hecho jamás buenos caminos, todos los esfuerzos del hombre solamente se han dirigido á abrir una senda por entre bosques para comunicarse de un lugar á otro: senda que sobre ser irregular ó imperfecta, hubo tambien de ser tortuosa por necesidad, puesto que el estado anegadizo de algunos terrenos, el hondo ó rápido curso de los rios, la altura de las montañas, la profundidad de los precipicios y otros muchos obstáculos que á cada paso le presentó la naturaleza, hubieron de obligarle á torcer continuamente su primitiva direccion. Que éstos deben enderezarse, acercando por decirlo así, nuestros pueblos y ciudades; que al viajero deben ahorrarse los gastos y fatigas de una jornada en que anda inútilmente leguas y mas leguas, son puntos ni tan desconocidos ni tan olvidados entre nosotros que no hayan dejado de merecer la atencion pública, y aun de ser el objeto de trabajos importantes. Entre los documentos que yacen sepultados en los archivos de Santiago de Cuba, existe una Memoria que sobre abertura y construccion de caminos estendió en 1797 D. Juan Francisco Salazar entonces Administrador tesorero de aquella ciudad. Acompaña la varias tablas, y en una de ellas se demuestra la distancia que entre sí tienen la mayor parte de los pueblos comprendidos entre la Habana y Baracoa: en otra se manifiesta la disminucion de las distancias de un lugar á otro, abriendo los caminos en línea recta; y en la última se indica la diferencia de leguas entre los caminos viejos y los nuevamente propuestos. Y pareciéndome que estas tablas podrán derramar bastante luz en la materia que nos ocupa, me atrevo á insertarlas aquí, recomendándolas como dignas de la consideracion de la Sociedad.

TABLA TERCERA. — Leguas que se abarcan por los nuevos caminos según resulta de la primera y segunda tabla.

| | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|---------|-----|--------------|-----|--------|-----|--------|----------|------------|----------|---------|----------|
| Baracoa. | | | | | | | | | | | | |
| 63% | Bayamo. | | 79% Bejucal. | | Caney. | | Cuba. | | Filipinas. | | Guinea. | |
| 143% | 48 | 15% | 95% | 0 | 127 | 38 | 25 | 2 | 83 | 74% | Goiza. | 83 |
| 146% | 152 | 95% | 0 | 89 | 98 | 98 | 112 | 85 | 2 | 83 | Hanana. | 83 |
| 175 | 111% | 23 | 137 | 19 | 112 | 85 | 74% | Goiza. | 83 | 83 | Hanana. | 83 |
| 146 | 82% | 0 | 98 | 98 | 29 | 0 | 2 | 83 | 83 | Hanana. | 83 | 83 |
| 137 | 73 | 0 | 89 | 89 | 115 | 66% | 85% | Holguin. | 85% | Holguin. | 85% | Holguin. |
| 68 | 80% | 49 | 19 | 112 | 85 | 74% | Goiza. | 83 | 83 | Hanana. | 83 | 83 |
| 146 | 82% | 0 | 98 | 98 | 29 | 0 | 2 | 83 | 83 | Hanana. | 83 | 83 |
| 65 | 3 | 67 | 18 | 18 | 115 | 66% | 85% | Holguin. | 85% | Holguin. | 85% | Holguin. |
| 146% | 75 | 0 | 98 | 98 | 29 | 0 | 2 | 83 | 83 | Hanana. | 83 | 83 |
| 64 | 0 | 79% | 16 | 16 | 114 | 82 | 73 | 82 | 1 | 81% | Harcno. | 81% |
| 141 | 77% | 4% | 93 | 93 | 33 | 5 | 0 | 78 | 5 | 80% | Harcno. | 80% |
| 84% | 21 | 63% | 36% | 36% | 91% | 61% | 61% | 15 | 61% | 21 | 77% | Harcno. |
| 140 | 83% | 0 | 101 | 101 | 26 | 0 | 0 | 84 | 2 | 77% | Harcno. | 77% |
| 142 | 48% | 33% | 64 | 64 | 59 | 30 | 21 | 49 | 30 | 42% | Harcno. | 42% |
| 146 | 83% | 0 | 98 | 98 | 28 | 0 | 2 | 84 | 0 | 77% | Harcno. | 77% |
| 144 | 83% | 0 | 97 | 97 | 26 | 0 | 0 | 82 | 1 | 75% | Harcno. | 75% |
| 143 | 40% | 32 | 65 | 65 | 61 | 33 | 40 | 50 | 33 | 43% | Harcno. | 43% |
| 143 | 49% | 21 | 65 | 65 | 27 | 22 | 21 | 50 | 22 | 43% | Harcno. | 43% |
| 121 | 57% | 36 | 73 | 73 | 54 | 25 | 53 | 58 | 25 | 61% | Harcno. | 61% |
| Malanzas. | | | | | | | | | | | | |
| Puerto Principe. | | | | | | | | | | | | |
| San Antonio. | | | | | | | | | | | | |
| San Juan de los Renterios. | | | | | | | | | | | | |
| Santa Maria del Rosario. | | | | | | | | | | | | |
| Santiago. | | | | | | | | | | | | |
| Santo Espiritu. | | | | | | | | | | | | |
| Trinidad. | | | | | | | | | | | | |
| Villa Clara. | | | | | | | | | | | | |

Trescientas quince leguas de un camino penoso y casi insopor-
table; tal es la distancia que hoy tiene que andar el viajero desde
la Habana á Baracoa: pero esta larga jornada quedaria reducida
por nuevos caminos á 469 leguas, resultando una diferencia de
446, ó casi la mitad; que es decir, poco menos de la mitad de los
gastos de conduccion y del tiempo que hoy se emplea en correr esa
misma distancia, aun suponiendo que fuese por buenos caminos.
Estos datos no sólo prueban la facilidad y rapidez con que se ha-
rian los viajes, sino la grande reduccion de los costos y capitales
que se necesitan para realizar la empresa. Nuevos reconocimientos,
nuevas operaciones geodesicas darán quizá resultados más favora-
bles, y contribuirán de este modo á desvanecer la idea espantosa que
nos aterra, figurándonos que la construccion de caminos en la isla
de Cuba es un gigante contra quien no tenemos fuerzas para luchar.

¿Pero seremos tan afortunados que todos nuestros caminos pue-
dan hacerse en línea recta, ó por lo menos disminuirse en lo posi-
ble sus numerosas curvaturas? ¿No encontraremos obstáculos tan
dificiles de vencer que los gastos y trabajos sean mayores que la
utilidad? Nacen estos obstáculos ó de la naturaleza, ó del estado
social en que vivimos; y á veces sucede que el vencimiento de
éstos es mucho más difícil que el de aquellos. Una montaña eleva-
da, un rio caudaloso, un torrente que se precipita, un campo ane-
gadizo y que á cada paso se hunde bajo los piés del viajero, son
embarazos que la mano del hombre está acostumbrada á burlar:
pero destruir de un golpe y en un día la obra de muchos años, las
ideas del interés individual, los derechos concedidos por las leyes,
sancionados por la práctica, y confirmados por el comun consenti-
miento, hé aquí lo que pocas veces sucederá entre los hombres; y
hé aquí cabalmente el escollo donde casi siempre se estrellarán las
tentativas del incauto legislador.

Yo bien sé que en lo interior y aun en casi toda la parte oriental
de la Isla, la rectitud de los caminos no encontrará más obstáculos
que los que le oponga la naturaleza; porque abiertos los campos, no
poblados todavía en la mayor parte, y dedicados generalmente á
la crianza de ganados, muy rara vez podrá haber algun tropiezo
que impida su recta direccion; pero cuando vuelvo la vista hácia
la parte occidental, cuando observo que los campos de la jurisdic-
cion de la Habana están casi esclusivamente dados á la agricultura,
que están cercados y convertidos en propiedad particular, que va-
rios pueblos se hallan en continuas comunicaciones, y que muchas

de éstas se hacen por sendas muy tortuosas, confieso que me siento inclinado á proponer que nó se haga en ellos alteracion; ó por lo menos, que si se trata de disminuir su curvatura, no se les dé una rectitud que si bien parece muy conforme á los públicos intereses, está espacista, cuando se reflexiona, á males de grave trascendencia.

La primera cuestion que se presenta es, cuál será el número de propietarios por cuyas tierras hayan de pasar los caminos, y cuál el carácter ó influjo social que tengan estos propietarios. El estado en que hoy se halla la agricultura de la Habana y Matanzas muestra bien á las claras que no será corto su número, y que entre ellos se encontrarán algunos de alto carácter y representacion. ¿Y cuáles serán en este caso las consecuencias? Seránlo, que estos individuos formarán una clase ó cuerpo, y que unidos por el interés comun, que es el mayor de los vínculos, pondrán en juego todos los resortes que están en sus manos, y cuando no paralicen, entorpezcan á lo menos toda tentativa para llevar á efecto la empresa proyectada. ¿Necesitaré yo de decir cuáles son esos resortes? La Sociedad sabe mejor que yo cuán fecunda es la malicia en inventar recursos, y en nuestro suelo, donde por desgracia está tan difundido y tan arraigado el espíritu forense (1), nada es mas fácil quedar entrada á las cavilaciones del interés, sembrando de obstáculos aún los asuntos mas claros y sencillos. Pero la autoridad, se me dirá, podrá removerlos prontamente. Pero, la autoridad, contesto yo, si quiere ser justa, como siempre debe serlo, no puede proceder en esta materia sin guardar las formulas legales, y estas formulas que son la garantía de la propiedad, se convierten por la malicia en medios de entorpecer y embrollar.

Concédase enhorabuena, que todos los propietarios estén dispuestos á permitir que los caminos pasen por sus haciendas; todavia queda por resolver otra cuestion de grave dificultad. Y al hablar de permiso, no se me atribuya la mala intencion de que los hacendados deban concederle gratuitamente. Sé muy bien cuales son los inviolables derechos de un propietario, y que todo lo que puede exigirse de él, en obsequio del bien comun, es que se desprenda de su propiedad, y se prive de los gozes que ella le proporciona; pero la eterna justicia clama por la completa indemnizacion de sus pérdidas y quebrantos.

(1) Felizmente ya hoy, este mal no es tan grave como en los tiempos en que escribí esta Memoria.

¿Mas cómo se hará esta indemnización? Muy fácil es responder, que por mútuo acuerdo entre los propietarios y el gobierno, corporacion, ó compañía encargados de la empresa de caminos. Pero cuando no pueda haber convenio entre las partes interesadas, ¿como se decidirá esta controversia, sin comprometer los sagrados derechos de la propiedad? Si el ejemplo de otros pueblos pudiera ser aplicable á nosotros, ciertamente que encontraríamos en Inglaterra un modelo muy perfecto. (1) Cuando allí se quiere enderezar un camino por alguna parte, el inspector de él ajusta primero el precio con el propietario del terreno por donde ha de pasar; y si amigablemente no pueden convenirse, un juez de paz va entonces á reconocerle y á tomar todos los informes necesarios. Después hace una relacion esacta á los jueces de paz, quienes reunidos en sesion especial, convocan al efecto un jurado de doce personas. Estos doce hombres imparciales, pesando detenidamente todas las circunstancias que puedan influir en el precio del terreno, fijan el que debe darse al propietario; y si éste rehusa recibirlo, ó está ausente, el dinero se deposita en la escribanía del juez de paz de la parroquia á que pertenece el terreno comprado. Debe advertirse, que semejantes disposiciones jamás se extienden á los edificios ni á los lugares cercados.

Ni es esta la parte mas bella de la legislacion inglesa. Si bien respeta religiosamente el derecho de propiedad, ha querido al mismo tiempo contener las demasias de los inspectores de caminos, é impedir las estravagancias de los propietarios. ¿El precio que fija el jurado no escede al del inspector? El propietario paga entonces todos los gastos del reconocimiento. ¿Escede el precio al señalado por el inspector? Los gastos se sacan de los fondos comunes, y á éste se obliga á pagar una suma igual á los gastos de la visita. De este modo se concilian los intereses públicos con los individuales, resultando de aquí que muy rara vez sea preciso llevar al jurado disputa de esta naturaleza.

Pero leyes tan sabiamente fundadas quedan para nosotros en la clase de una brillante teoria. ¿Es acaso Cuba, la Inglaterra? Y nosotros los cubanos ¿somos por ventura los ingleses? Y pues que no lo somos, escribamos para Cuba, y solo como enbanos. ¿Cual será, pregunto yo, cual será el partido que convendrá adoptar cuando no pueda haber acuerdo amistoso entre los pro-

(1) En el apéndice á esta Memoria se ilustrará mas este punto importante.

pietarios y los compradores del terreno? ¿Se ocurrirá á los tribunales? No quiera Dios que así sea. Esto seria revestirlos de facultades que no deban estar dentro de su esfera, seria hacer un ultrage al derecho sagrado de la propiedad, y seria abrir un campo inmenso donde se perderia todo proyecto, todo ensayo para mejorar los caminos. ¿Se apelará á árbitros nombrados por las partes discordantes? hé aqui una medida justa, pero que no puede llenar la espectacion pública. Por mas que los interesados deseen terminar prontamente sus desavenencias, es imposible evitar las demoras, pues cada uno de ellos se tomará tiempo para ver quién es la persona ó personas que mas les conviene nombrar; y trascurrido que sea este plazo, casos habrá en que los árbitros, para alejar todo compromiso, todavía no acepten este nombramiento. Entonces será preciso hacer otro nuevo, y suponiendo que se haga con la mayor prontitud, y que le acepten las personas nombradas, quien responde de su imparcialidad? porque los caminos se hacen ó por cuenta del gobierno, ó por empresas particulares, ó por alguna corporacion. Si lo primero, se ponen en conflicto los derechos de un individuo con todo el poder del gobierno y con todo el prestigio que le rodea, siendo muy probable que todos los árbitros, temerosos de incurrir en su desagrado, inclinen la balanza á su favor, y sacrifiquen al propietario. Puede á veces suceder lo contrario, porque si los árbitros nombrados por el gobierno conocen que él no se empeña en la controversia, cesa el temor de ofenderle, y es muy fácil que se inclinen á favorecer al propietario, pues considerando á éste, respecto del gobierno, como á un ser digno de proteccion, y no teniendo ellos por otra parte ningna responsabilidad, sentirán el doble placer de disponer á su autojo de los fondos públicos y de labrar la fortuna ó de aumentar el patrimonio de un hombre, padre quizá de una numerosa familia.

Quisiera poner un candado á mi boca, antes de decir lo que acaso sucederia alguna vez. ¿Pero quién puede impedir que algun propietario infame intente corromper por medio de ofertas y de dádivas la integridad de los árbitros, para que aleen el precio de los terrenos en perjuicio de los fondos del gobierno? ¿Y quién podrá asegurar que esos árbitros tendrán siempre bastante firmeza para resistir á las tentativas seductoras del interés?

¿Se hacen los caminos por empresas particulares ó por alguna corporacion? En ambos casos tendrán los árbitros mas libertad; y no hay duda que si se les dejara consultar únicamente á su con-

ciencia, deberíamos prometernos una justa decision; pero esto no sucederá con frecuencia, porque interesados, el propietario en vender sus tierras al mas alto precio, y los empresarios en comprarlas al mas bajo, no es de esperar que depositen este interés sino en personas de su confianza, y de quienes esperen una decision favorable. De aquí resultará muchas veces, que los árbitros formarán causa comun con las partes que respectivamente los nombren, y no pudiendo acordarse entre sí, será preciso recurrir á otro remedio para dirimir la controversia. ¿Se apelará al nombramiento de un tercero en discordia? Sea enhorabuena. ¿Pero quién le nombra? ¿Serán las partes? Y dependiendo de este individuo la resolution definitiva, ¿no opondrán los interesados mil dificultades para encontrar una persona que merezca su confianza, ó que sea de su agrado? Y nombrada que sea ¿cuán peligroso no será poner intereses, que bien podrán ser de grave consideracion, en las manos de un solo hombre que no tiene á quien responder de sus operaciones, y que en muchos casos se verá estrechamente atacado por los empeños de las mismas partes? Libertarse de estos compromisos y salir con honor en tales lances, haciendo siempre resplandecer la justicia, es uno de los monumentos mas difíciles que pueden presentarse á la probidad de los hombres (1).

¿Y habrá quien diga, que todos estos inconvenientes quedarán vencidos fijando un precio determinado á cada vara de tierra ó á otra cualquiera medida que se tome por unidad? Nada seria tan fácil como hacer reglamentos de esta naturaleza; pero cuando de la teoría se pasase á los hechos y llegase el caso de aplicarlos, entonces se conoceria cuán incompatibles son con los principios de la justicia; porque la naturaleza de los terrenos, el uso á que estén destinados, su mayor ó menor distancia á los puertos, y otras muchas circunstancias de que es imposible prescindir, alterarán considerablemente su valor, y alejarán aun la posibilidad de determinarle por aproximacion.

He manifestado hasta aquí todos los inconvenientes á que están espuestos los medios, que segun las leyes ó la práctica admitidas entre nosotros, podrian adoptarse para conciliar las disputas á que daría origen el proyecto de estender en línea recta los caminos de

(1) Las ideas que acaban de leerse en el párrafo anterior, aunque de una rigurosa exactitud, cuando escribí esta Memoria, hoy seria injusto aplicarlas á Cuba, pues de entonces acá, ha cambiado mucho en ella la opinion en punto á caminos.

la jurisdiccion de la Habana. Acaso podré haberme equivocado, y confieso de buena fé que tendria un gran placer en estarlo, porque así se conseguiria el acierto con cualquiera de los medios indicados: pero si mis temores no son vanos, forzoso es, ó resignarse á recoger todos los males que resultarían de su aplicacion, ó apèlar á nuevas disposiciones capaces de conciliar el derecho de propiedad con el interés y órden público. Bien quisiera aventurarme á prbponer algunas de esas disposiciones; pero ni yo tendré la presuncion de aparecer aquí como legislador, ni aun cuando la tuviese, la Sociedad me ha llamado en calidad de tal. Prescindiré, pues, de la parte legislativa de los caminos, y contentándome únicamente con recomendar la importancia del objeto, seguiré el curso de la Memoria empezada.

Dije tambien al principio de este artículo, que la rigurosa rectitud de los caminos no es tan necesaria como generalmente se cree. Edgeworth, á quien citaré varias veces en el progreso de esta Memoria, observa que es muy extraordinario encontrar perfectamente derecho un camino de diez millas de largo, ó sean tres leguas y un tercio; y que aun cuando este camino fuese tan encorvado, que puesto el viagero en cualquiera de sus puntos, solamente alcanzase á ver la distancia de un cuarto de milla, todavía su longitud no se aumentaria más de ciento cincuenta varas. Por esta demostracion ya se infiere cuán corto será el exceso de gasto y de tiempo empleados en los caminos que tengan algunas sinuosidades; mientras por otra parte se consigue darles mas variedad, pues pudiendo presentarse al viagero nuevas y agradables escenas, se apartará de sus ojos la monotonía fastidiosa de una senda, que estendiéndose hasta el horizonte, le atormenta incesantemente con la idea de la larga distancia que aun tiene que caminar.

Dirección horizontal.

Esta depende de las quebradas que presentare el terreno; y aun que la isla es muy montañosa por algunas partes, principalmente por la region oriental, tambien es llana por otras muchas. Aun en aquellas, ni las montañas son inaccesibles, ni su configuracion es de tal naturaleza que siempre pongan al viagero en la necesidad de pasarlas, pues á escepcion de la parte oriental, entendiendo por tal, toda la jurisdiccion de Baracoa y Santiago de Cuba por donde las cordilleras atraviesan la isla desde el mar del norte hasta el cabo de Cruz

sobre el mar del sur, las demás se extienden por la parte central de ella formando grupos acá y allá, y dejando franco el paso así por un lado como por otro. Esta indicacion sencilla manifiesta claramente, que bien podrá salvarse en muchas partes el escollo de las altas montañas dando otro rumbo á los caminos; pero en el estado imperfecto de los conocimientos que tenemos sobre la isla, es imposible designar cuales serán los lugares donde nos podremos desviar de la recta direccion, pues esta depende de la estructura, estension y elevacion de las montañas. Mas cuando sea preciso atravesarlas ¿cuál es la inclinacion que debe darse á las subidas y bajadas? Aun entre los autores mas célebres, han sido varias las opiniones; pero en medio de esta incertidumbre presentaré algunos datos que derramando alguna luz, podrán conducirnos al acierto.

En Inglaterra, cuyos caminos son un modelo digno de imitacion, los caballos que tiran los coches, pueden subir y bajar al trote los terrenos quebrados; y á la verdad que esto no podria hacerse sino fuesen muy suaves las inclinaciones de los caminos. Edgeworth calcula que la mayor inclinacion de estas rampas debe ser una trigésima parte por unidad de longitud, verbí gracia, de un pié en cada treinta. En tal caso opina tambien, que mientras se corre esta distancia de treinta piés, es preciso levantar la trigésima parte de todo el peso que tiene el coche, su carga, y los caballos unidos á él, resultando por consecuencia, que durante esta operacion, la trigésima parte de todo el peso se opone continuamente al tiro de los caballos; de manera, que un carro de seis toneladas debe experimentar una resistencia igual á la fuerza ordinaria de dos caballos.

Telford refiere, que algunos de los caminos de la Gran Bretaña compuestos en estos últimos años, tenian una inclinacion de un pié en cada seis, siete, ocho, nueve ó diez. Tan rápido descenso es incompatible con la seguridad del viagero y con la prontitud de las comunicaciones; y para impedir que en lo sucesivo se reproduzcan males de semejante naturaleza, propone como modelos, los caminos que bajo su direccion se han construido en los lugares montañosos del norte del principado de Gales, cuya inclinacion longitudinal generalmente es de casi un pié en cada treinta; y aunque hay partes donde su declive es de un pié en veintidos, y de uno en diez y siete, todavia los coches y carros no experimentan inconveniente, por que el camino tiene en esos parages gran consistencia ó igualdad.

El Baron Dupin confiesa en una de sus obras, intitulada *Viages por la Gran Bretaña*, que no habiendo la Francia reducido toda-

vía la inclinacion de sus caminos á los límites que ofrecen los del principado de Gales, recomienda que sería útil darles una trigésima parte en las rampas largas, y una vigésima quinta en las cortas. ¡Felices nosotros, si enseñados por la esperiencia de pueblos que marchan á la vanguardia de la civilizacion, podemos evitar todos los escollos en que han caído, y sabemos aprovecharnos de las ventajas que han alcanzado!

Casos hay en que las colinas tienen tan rápido declive, que no puede darse á las subidas y bajadas una suave inclinacion sin alargar la ruta demasiado. Para entonces convendrá adoptar un método distinto que consiste en rebajar la cima del collado, pues al paso que así se disminuye la altura que ha de subirse, los materiales de que se compone, pueden servir para rellenar los valles ó partes interiores del camino.

Cuando estos hayan de correr por una estensa montaña, bueno será hacer de trecho en trecho esplanadas horizontales donde puedan las bestias pararse á descansar. Piensan algunos, que omitido este requisito, la senda no quedará bien trazada: pero si se trae á la memoria, que la inclinacion dada recientemente en Inglaterra á varios de los antiguos caminos que pasan por largas montañas, es por todas partes uniforme y sin interrupcion, entonces se conocerá cuán equivocado es el concepto de los que así piensan.

Aun entre hombres de mérito es válida en Inglaterra la opinion de que las sendas ondulatorias ó compuestas de pequeñas inclinaciones, deben preferirse á las enteramente planas; y fúndanse para esto en que la alternacion de subidas y bajadas permite á los animales poner en accion distintos músculos, dando á los unos tiempo de descansar, mientras trabajan los otros: ventaja que dicen no se consigue, cuando los caminos son planos. Pero yo creo, que el escámen de esta cuestion, despues de dar origen á brillantes teorías y á calculos científicos, muy poca ó ninguna utilidad podrá ofrecer en la práctica; así que, contentandome con indicarla, pasaré sin discutirla á tratar de la

Anchura de los caminos.

Una latitud estrema y una estrechez reducida son los escollos en que puede caerse al tiempo de construirlos. Si son mas anchos de lo necesario, mayores gastos y tiempo para hacerlos y repararlos, y terreno perdido para la agricultura, son las consecuencias que se deri-

van. Si son mas estrechos de lo que exigen las necesidades del país, habrá dificultad en el tráfico, pérdidas de tiempo considerables y grandes erogaciones que hacer para remediar estos males, comprando á los propietarios el terreno que se necesite para darles mas amplitud. Francia ha caído en la primera falta. Inglaterra en la segunda, no obstante que en muchas partes tienen sus caminos la latitud suficiente. Cautos nosotros, y hallándonos en circunstancias muy ventajosas, por lo mismo que todavía carecemos de ellos, bien podemos salvar ambos estremos, abriendo los nuestros conforme á las necesidades presentes y futuras de nuestra agricultura y comercio. Y pues que éstos son la base en que debe fundarse su anchura, ya se deja percibir que no puede ser igual en todos ni por todas partes. Un camino muy transitado claro es que pidemas amplitud que otro de poco tráfico. Un camino que conduzca á la capital, ciudades principales y puertos de mucho comercio, debe irse ensanchando á proporcion que se vaya acercando á ellos, puesto que son los puntos de gran confluencia. Ni será nuestra norma en su construccion, el estado presente en que nos hallamos. Nuestras miras deben estenderse á lo futuro; y en aquellos lugares donde la naturaleza ó la industria del hombre pueden llamar un gran curso, allí debemos trazar las rutas, no conforme á lo que hoy somos, sino á lo que con el tiempo serémos.

No es posible prescribir desde ahora reglas fijas sobre la anchura que debe dárseles, porque ésta debe variar segun las circunstancias á que he aludido, y lo único que puede hacerse, es dar el máximo y el mínimo, sugelando siempre estos términos á las modificaciones que dicte la necesidad ó la conveniencia. Si quisiéramos guiarnos por el ejemplo de otros pueblos, Gran Bretaña nos ofrece una acta de su parlamento en que se manda, que los caminos tengan en las inmediaciones á las grandes ciudades sesenta piés de ancho. Todavía es mucho mayor la de algunos caminos reales de Francia; pero sin deslumbrarnos con tan brillantes modelos, tengo para mí, que tanta amplitud no es necesaria entre nosotros fuera de los puntos de gran confluencia, pues un camino de diez y seis varas castellanas es suficiente para permitir con bastante desahogo el tránsito simultáneo de tres carros apareados y gente á caballo y á pié. La mínima anchura de los caminos reales, particularmente en los que sean de algun tráfico, nunca debe ser menos de diez á doce varas, á fin de que así quede paso franco á dos carruages y á los viageros á caballo y á pié; debiendo contarse con que mejoradas los caminos,

habrá muchos que emprendan esta marcha, ya por necesidad, ya por mera diversion. Estrechar los límites que acabo de señalar, sería esponerse á los mismos males que todavía se experimentan en algunas partes de Inglaterra, donde estando reducida su latitud á veinte piés, no solamente quedan muchas veces embarazados los caminos con los carruages, sino que tambien suceden algunas desgracias. Bien sé que el movimiento de los nuestros no es igual al de los de aquella nacion; pero ninguno negará que ya en algunos parages es muy considerable; y como de dia en dia se irá aumentando, conviene darles desde ahora la forma que dentro de un periodo acaso no muy distante, vendrá á ser necesaria. Hubiera la Gran Bretaña construido sus caminos desde un principio, no conforme al estado que tenia entonces, sino al de sus futuras necesidades, seguro está que despues hubiese tenido que hacer tantas y tan costosas alteraciones. ¡Que este ejemplo no sea perdido para nosotros, y nunca olvidemos que la prevision ha de ser el fundamento de nuestra felicidad!

Figura de la superficie de los caminos.

Cinco son las que se le pueden dar : *plana en todas direcciones : plana á lo ancho é inclinada á lo largo : inclinada transversalmente, esto es, formando un solo declive de un lado á otro : cóncava ; y convexa.*

A primera vista parece que la superficie *plana* es la mejor, porque yendo los carruages á nivel, su carga no se inclinará mas á una parte que á otra, las ruedas trabajarán por igual, sufrirán menos los caminos, y los viajeros gozarán de mas comodidad. Pero estas ventajas son puramente ideales, porque no teniendo los caminos ningun declive, las aguas se estancarón, y abriendo surcos las ruedas, y baches los animales, en breve los descompondrán. Asi lo ha demostrado la experiencia en todos los paises donde se han construido calles y caminos de superficie plana en todas direcciones.

Mas cuando solamente son horizontales en su anchura, y muy poco inclinados en su longitud, entonces cesan estos inconvenientes, porque las aguas pueden correr con libertad, las cargas no se inclinan á un lado ni á otro, sufren menos los carruages y caminos, y éstos son por todas partes igualmente transitables.

La *inclinacion trasversal* es muy poco usada en los caminos reales : ni conviene que lo sea, porque no pudiendo ir los carruajes en equilibrio, trabajarán mas de un lado que de otro, y se descompondrán mas pronto. Las personas que vayan en ellos sufrirán tambien bastante incomodidad, particularmente las que tomen asiento en el lado inclinado. Hay casos, sin embargo, en que la construccion de estos caminos se recomienda como mas segura que ninguna otra ; y es, segun opina Edgeworth, cuando hayan de correr al costado de una montaña, pues dándoles entonces un declive contrario al borde exterior de ella, se dificulta la caída de los carruajes en el precipicio : caída que sin esta precaucion, es tanto mas fácil, cuanto conspiran á ella la fuerza centrifuga de las ruedas, el peso del carruaje, y el ímpetu que llevan los caballos en su descenso. Así se ha hecho en algunas partes de Escocia, y así conviene hacerlo en varias de nuestra isla, principalmente en la region oriental. Aumentariase la seguridad, poniendo al lado del precipicio una baranda de hierro ó de madera, ó levantando un muro pequeño de mas de vara de altura, el cual serviria para mantener siempre á los caballos dentro del camino.

Si sólo en estos casos se recomienda la inclinacion trasversal en los caminos reales, no sucede lo mismo con las veredas y otras sendas privadas, cuya anchura ya se sabe que es muy poca. Dábase á éstas en Inglaterra la figura convexa, pero la esperiencia manifestó que á poco tiempo se formaban dos surcos profundos á los costados, en los cuales se depositaba el agua, y que en el centro se hacian baches con el tránsito de los caballos : mas dióseles una inclinacion trasversal, y desde entonces se conservan en buen estado, pues corriendo el agua de un lado á otro, queda siempre seco uno de ellos para la gente á pié. Observa con razon el baron Dupin, que para impedir que las lluvias inunden esas sendas por el borde superior, será menester abrir una zanja estrecha á lo largo de él ; y que si el terreno lo permite, aun será mucho mejor darles su declive por el lado donde corren las aguas de los campos vecinos. Lamentase Dupin de que no se siga en Francia una práctica tan provechosa. Lamentémonos tambien nosotros ; pero deprequemos al cielo que nuestros lamentos no sean inútiles.

Yo no he visto, ni sé que hoy exista algun camino de figura *cóncava*. La única noticia que tengo, es que en el siglo pasado se construyó uno en la Gran Bretaña bajo la direccion de Mr. Wilkes, y que comparado con el de distinta figura que existia antes, costó

menos, y duró mas. Bakewel, que era partidario decidido de éstos caminos, habla tambien de otros dos, que aunque cortos, se conservaron en mejor estado que los inmediatos ; y para inducir á la formacion de otros bajo el mismo plan, recomienda las ventajas, de que se tiene agua á mano para regarlos, puesto que se deposita en el centro de ellos ; y de que presentan tres direcciones para los carros, á saber, una por el centro, y dos por los lados. Pero estas consideraciones tendrian lugar en aquella época, cuando todavía se ignoraba el método verdadero de construir buenos caminos. Así es, que la misma Inglaterra donde se hicieron esos ensayos, no ha adoptado semejante construccion ; y lo seria mucho menos en la isla de Cuba, porque es de advertir que los caminos cóncavos tienen la desventaja de recoger en su centro todas las aguas que bajan de los costados, y como el curso de ellas se hace por la línea central, es preciso darles mucha solidez en esos puntos para que puedan resistir al desagüe mas ó menos rápido. Presentau tambien el inconveniente de que ó el centro está á perfecto nivel, ó tiene alguna inclinacion. Si lo primero, el agua no correrá libremente, y depositándose en algunos parajes, éstos se descompondrán con el tráfico. Si lo segundo, el curso acelerado que adquirirán las aguas con este declive, contribuirá tambien á su descomposicion. Pero una causa todavía mas poderosa influye entre nosotros. Las lluvias de Europa no pueden compararse á las tropicales, donde cada aguacero parece un torrente asolador ; y muchos de los caminos que en Inglaterra y otros países europeos pudieran resistir fácilmente á la fuerza de las lluvias, en nuestra isla quedarian en breve destruidos, pues las aguas que allí se deslizan blandamente por el centro de los caminos cóncavos, aquí presentarian la imágen de un rio impetuoso que arrastrando consigo aun materiales bastante sólidos, nos pondrian en la forzosa necesidad, ó de repararlos continuamente, ó de darlos una consistencia mucho mayor que la que podria exigirse construyéndolos de otra manera. No hagamos pues, tentativas que puedan costarnos caro ; dejemos á otros pueblos mas adelantados el cuidado de hacer nuevos ensayos ; y pues que nosotros somos principiantes, limitémonos á seguir el ejemplo que nos dan los que en este ramo casi han llegado á la perfeccion á fuerza de tiempo y de dinero.

Altos por el centro, y bajos por los costados, ó sean *convexos*, hé aquí la forma que generalmente se da á los caminos, y hé aquí la que en mi concepto conviene mas á los nuestros ; porque en vez

de bajar las aguas de los costados al centro, corren de éste hácia aquellos, y dividiéndose en dos porciones toda la cantidad que cae sobre su superficie, impiden su acumulacion en la parte central.

Varias han sido las opiniones sobre el grado de convexidad que conviene dar á los caminos. Por un error funesto se creyó en la Gran Bretaña que cuando es corta la curvatura, las aguas no podrian correr hácia los costados; y partiendo de esta suposicion, se dió á muchos caminos una convexidad difícil y aun peligrosa para el tráfico. Tan equivocado concepto se hubiera desvanecido con solo reflexionar: 1º Que un camino muy convexo impide la prontitud de las comunicaciones, pues espone los coches á volcar. 2º Que es muy incómodo á los viageros por el grado de inclinacion que llevan. 3º Que esta misma inclinacion hace gravitar la carga mucho mas de un lado que de otro, y resistiendo una de las ruedas la mayor parte del peso, no solamente se descomponen pronto los carros, sino tambien los caminos: porque supóngase que la consistencia de estos está calculada para resistir una tonelada por cada rueda; inclinado que sea el carro, parte de la carga del lado mas alto gravitará sobre la rueda inferior, y ésta, en vez de soportar solamente su tonelada, tendrá que sufrir el peso de ésta y de una parte de la otra. 4º y último, que cuando los caminos no están bien contruidos, nada se adelanta dándoles mucha convexidad, porque abriendo surcos las ruedas de los carruages, el agua siempre se deposita en ellos.

De estas observaciones, hijas de una larga y costosa esperiencia, claramente se infiere, que un corto grado de convexidad es suficiente para lograr el perfecto desagüe de los caminos bien contruidos. Así lo recomiendan Edgeworth, Telford y Mc Adam que son los hombres á quienes debe la Gran Bretaña la perfeccion de sus caminos; y así lo han ejecutado los dos últimos en los contruidos bajo su direccion. Edgeworth dice, que no debe dárseles mas curvatura que la necesaria para impedir que lleguen á ser cóncavos antes de repararlos. ¿Pero cuál es la elevacion que debe dárseles para impedir que esto suceda? Ninguna se determina: la regla pues, es muy vaga, al menos para nosotros, que sin práctica en la materia, no podremos acertar sino despues de alguna esperiencia. Telford se espresa en términos mas esplicitos, pues quiere que la seccion general del camino forme una elipse muy plana, dando á las partes centrales muy poca curvatura, y aumentando el declive hácia los extremos de los lados. De esta manera, un camino de treinta

y tres piés de ancho, tendrá del centro á las estremidades laterales, nueve pulgadas de inclinacion.

Todavía Mc Adam la reduce mucho mas, pues á los caminos de treinta y tres piés de ancho, solamente ha dado tres pulgadas de declive; y por corto que parezca, la esperiencia comprueba que facilita el curso de las aguas, y los mantiene siempre secos. Y esto no solo sucede en la Gran Bretaña, sino tambien en Suecia, cuyos caminos són los mejores de Europa, siendo tan poca su convexidad que á primera vista parecen enteramente planos.

Nosotros, pues, tomando por mínimo de curvatura las tres pulgadas de Mc Adam, y por máximo las nueve de Telford en un camino de treinta y tres piés de latitud, podremos construir los nuestros, ora mas anchos, ora mas estrechos, con el grado de convexidad proporcional á la amplitud que queramos darles.

ARTICULO SEGUNDO.

Parte interna, ó íntima estructura de los caminos.

Sin duda he llegado ya al punto mas interesante de esta Memoria; y por largo y prolijo que parezca, yo no puedo menos de esponer los diversos métodos que se han propuesto para la construccion de caminos. No me lleva, como pudiera pensarse, el ridículo empeño de ostentar una vana erudicion: impéleme sí, la urgente necesidad de manifestar los escollos en que cayeron nuestros predecesores y contemporáneos, y en que á no conocerlos nosotros, también pudiéramos hoy caer.

Si levantamos nuestra consideracion á las épocas remotas de la antigüedad, y buscamos en ella modelos que imitar, el viejo mundo nõs los presenta en los restos venerables de la soberbia Roma, y el nõuevo, en el opulento imperio de los Incas. La nivelacion y solidez, la rectitud y magnificencia que ostentaban los caminos romanos, son superiores á cuantas descripciones pudiera yo hacer. Hablando de ellos Menestrier, dice que en algunos lugares encontró grandes masas compuestas de cal y pedernales del tamaño de un huevo, formando hasta la profundidad de diez y doce piés, un sólido tan dõuro como el mármol; y que despues de resistir á las injurias del tiempo por espacio de diez y seis siglos, apenas pueden romperse al golpe del martillo ó de otros instrumentos.

De Roma salían como centro, en radios divergentes, once grandes vías *militares*, llamadas también *consulares* ó *pretorias*. Según varios pasajes de algunos clásicos latinos y de Bergier en su obra, *Caminos reales del Imperio Romano*, la construcción de ellos se empezaba por abrir un foso tan ancho como la parte que se destinaba al tránsito de los carruages y de los animales que los tiraban, y tan profundo, cuanto fuese necesario, hasta encontrar un fondo bien sólido, el que después de nivelado, se cubría con una capa espesa de arena fina. Sobre ésta se echaban generalmente cuatro capas mas de distintos materiales, llamándose la inferior *fundamento* (*statumen*); la segunda, *ruderación* (*ruderatio*, *rudus*); la tercera, *nucleo* (*nucleus*); y la cuarta, *superficie* ó *cubierta superior* (*summa crusta*).

El conjunto de estas cuatro capas formaba una masa de tres pies ó tres y medio de grueso. La primera, que era el *fundamento*, consistía en una capa de argamasa de casi 25 milímetros, sobre la cual se colocaban en hilera piedras planas y anchas, unidas entre sí por un mortero que adquiría gran dureza después de seco.

La *ruderación* era una argamasa mezclada con piedras del tamaño de un huevo ordinario de gallina, ó con otras mas pequeñas de todas formas y pedazos de tejas y ladrillos. Esta argamasa se apretaba fuertemente con pisones herrados hasta que quedase reducida al grueso de 245 milímetros.

Sobre esta capa se echaba en muchos caminos otra de cal y arena gruesa, y que después de comprimida con un rodillo de hierro, tenía el espesor ya de 100 ó 125 milímetros, ya hasta 300.

Por último, la *cubierta superior* se hacía de tres modos. 1º Mezclando cascajo con un cemento fuerte, el cual se esparcía sobre el *nucleo* hasta formar una capa, de 150 milímetros de grueso. 2º Cubriendo con esta capa, no el centro, sino solamente las partes laterales del camino, pues aquel se enlosaba para que los animales unidos ó los carruages pisasen con mas comodidad. 3º Empedrando ó enlosando todo el camino, lo que generalmente se hacía en los mas grandiosos, y en las inmediaciones de Roma. Estas piedras, de naturaleza volcánica y de suma dureza, eran unos polígonos irregulares, cuyos diámetros variaban desde uno hasta tres y mas pies, y sus lados desiguales se ajustaban tan perfectamente, que según la expresión de Procopio, todo parecía una sola piedra, y obra mas bien de la naturaleza que del arte.

La anchura ordinaria de la calzada en los principales caminos

era de trece á quince piés, y en los de segundo orden de doce y aun de ocho. Esto provino de que habiendo sido los carruages entre los romanos mucho mas angostos que en los tiempos modernos, necesitaron de menos espacio para correr libremente. Sin embargo, hubo caminos de mayor anchura que la que acabo de indicar, pues la *via Appia* tuvo en algunas partes veintiseis piés, y en otras hasta casi sesenta.

De los caminos del Perú, dicen los señores D. Jorge Juan y D. Antonio Ulloa, que « todos fueron fabricados por los indios gen- » tiles con gran prolijidad, la mayor parte de los cuales han sido » arruinados por el descuido de los nuevos habitantes. ¿ En qué » reino aun de los mas celebrados se han visto caminos de mas de » cuatrocientas leguas de largo de un piso sólido, de una misma » anchura, y continuamente guardados sus costados con murallas » ó paredes de suficiente grueso y ancho sino en el Perú? Los ves- » tigos publican todavía la grandiosidad de esa obra. »

Pero ignorados hoy los métodos que siguieron los Peruanos en la construccion de sus caminos, y sin recursos nosotros para imitar los de los romanos, inútil sería que yo viniese ahora á proponerlos como modelos. Quédense pues, en la clase de aquellos monumentos que al paso que escitan la admiracion, humillan tambien el orgullo de las naciones modernas.

Entre todas estas, Inglaterra es el pais modelo en punto á caminos, y sus mejores constructores distinguen dos operaciones: una que consiste en la preparacion del terreno que ha de servir de base, y otra en la formacion del camino propiamente dicho, ó sea en la colocacion de los materiales. Lo primero pues, que recomienda Beatson (inventor del método que voy á esponer), es que el terreno se prepare con los mismos materiales que se encuentren en él, y equivocadamente cree, segun veremos despues, que cuanto mas se acerquen á la calidad de la arcilla, tanto mejores son. Recomienda, que al terreno no se dé la figura convexa de costumbre, sino la angular, cuya cresta, formada por la reunion de los vértices, quedará en el centro, siendo la inclinacion lateral de casi una pulgada en cada pié. A los costados tambien se abrirán zanjas pequeñas para que sirvan de desagüaderos.

Preparado así el terreno, se asentará con un gran rodillo de madera tirado por caballos, y que atraviase todo el camino; pero como si fuera macizo, no podría manejarse fácilmente, se ahuecará y llenará de piedras, las cuales podrán sacarse é introducirse cada vez

que fuere necesario. Despues de aplanado y endurecido el terreno, se le echará una capa de arena, de cascajo menudo, ó de otro cuerpo poroso á fin de que el agua pueda penetrarle. Esta capa se extenderá á nivel por toda la anchura del camino, y se le echarán encima seis ó siete pulgadas de buen cascajo ó de piedra partida en pedazos muy pequeños. Cuando se usare de éstos, se los cubrirá con arena ó cascajo muy fino para llenar las cavidades; y por último, se asentarán todos estos materiales con un rodillo de hierro que tambien atravesase todo el camino. Beatson confiesa, que este método nunca se ha practicado, y aunque hace algunos años que hizo esta confesion, yo no he leido, ni menos oido decir que se haya puesto en uso; y afortunadamente que no, porque no es dable, segun se verá mas adelante, que pueda concebirse un sistema mas contrario á la sólida construccion de los caminos.

Si el terreno es arenoso, se emparejará su superficie, rellenando las cavidades que tenga; se asentará con el cilindro de madera; se echarán despues los materiales con que ha de hacerse el camino; y se procederá en todo lo demás del modo que se ha dicho en el párrafo anterior.

Mas si el suelo es un arenal profundo, entonces se trazará la anchura del camino, y se abrirá á lo largo de su centro un foso de diez y ocho ó mas pulgadas de profundidad y casi de la misma latitud. Este foso se llenará de turba ó de otras materias sólidas; pero á cada diez ó quince varas se formarán unas zanjas laterales para que el agua derrame por ellas. Hecho esto, ya cree el autor que los materiales no se esparcirán, cuya causa es la que principalmente contribuye á la pronta descomposicion de los caminos contruidos en arenales. A veces exige la forma del terreno que en lugar de abrir un foso, se levanten dos paredes laterales casi tan altas como la superficie del camino; pero si los materiales han de ocupar toda la amplitud de la senda trazada, y además hay cercas de un lado y otro, entonces no habrá necesidad de paredes.

Cuando el terreno sea blando ó pantanoso, se procurará secarle bien; y esto se consigue, abriendo zanjas profundas de ambos lados en una direccion paralela al camino, y dejándole así, por el espacio de un año á lo menos, á fin de que tenga tiempo de desaguar perfectamente, y de que aparezcan todas las desigualdades de nivel, producidas, ó por la distinta naturaleza de los materiales que componen el terreno, ó por la diversa profundidad del agua que le cubre. Estas cavidades se llenarán con los materiales de las partes

prominentes rebajadas, ó con otras sustancias; y sobre la base así dispuesta, se echará bastante turba ú otro cuerpo equivalente. Entonces se trazará la anchura del camino; cubriráse toda ella con arena ú otra sustancia porosa hasta el grueso de diez ó doce pulgadas; y esta capa se comprimirá con un gran rodillo tirado por caballos, ó por hombres, si el terreno no tuviere la firmeza necesaria para resistir el peso de aquellos. De este modo, dice Beatson, se hará un camino tan sólido sobre un terreno cenagoso como sobre la base mas firme: y esta asercion no se funda en meras teorías, pues asegura haber visto convertidos por este medio en buenos caminos, varios tremedales que se tenían por intransitables.

Piensa Edgeworth, que cuando no es firme el terreno que ha de servir de base, deben echarse en él ramos de pino ó de otros palos duros; y que si pueden conseguirse piedras planas, se pondrán encima de ellos para dar mas solidez al terreno. Concluida que sea esta operacion, se echarán sobre las piedras otras de distinta figura, y de seis ó siete libras de peso; se las cubrirá hasta la altura de ocho ó diez pulgadas con otras partidas, cuyo diámetro no esceda de pulgada y media; y encima de éstas se podrá echar una capa ligera de cascajo limpio y angular para que se introduzca en los intersticios de las piedras, y adquiera el camino toda la consistencia posible.

Telford recomienda, que al terreno se dé una forma elíptica, y que se prepare con fragmentos de piedra de seis ú ocho onzas de peso; pero que si el suelo es arcilloso ú de otra sustancia elástica que retenga el agua, se cubra con tierra vegetal, siempre que lo permita la forma del terreno. Conviene, segun él, dejar la superficie primitiva, y donde hubiese desigualdades, llenarlas con tierra vegetal hasta que quede cortada toda comunicacion con la arcilla. Donde no es muy firme el terreno, deposita una cama de piedras muy unidas, y las asienta por el lado mas ancho que será casi de cinco pulgadas. Sobre esta cama, echa, conforme lo exijan las localidades, ó cascajo lavado, ó pedazos de piedra; y por último, coloca del mismo modo una segunda capa de seis pulgadas de grueso. Es de advertir, que el cascajo debe lavarse ó cernerse para quitarle la tierra y demás cuerpos estranos que le estén adheridos; cuyas operaciones se harán en el mismo lugar donde se recoja, pues así se evita el trabajo y costo de conducir sustancias inútiles, y el de quitarlas despues de los parajes donde solo servirían de estorbo. Las piedras redondas que se encontraren en el cascajo ú

otras cualesquiera de que se usare, se romperán con un martillo, cuyo peso y tamaño debe ser proporcional al de las piedras. Estas dos circunstancias y el modo de manejar este instrumento son, según Telford, de mas importancia de lo que generalmente se cree, pues además de lo que influyen en la perfeccion de los caminos, dan en el producto del trabajo una diferencia de diez por ciento.

Tales son los métodos mas comunes, propuestos ó adoptados para construir los caminos, y todos ellos, salvo el último, distan mucho de la perfeccion. Ningun pais moderno ha hecho tantos esfuerzos por llegar á ella como la Gran Bretaña; pero por lo mismo, ninguno ha sentido tanto las fatales consecuencias de esas vanas teorías, y despues de gastos enormes y aun costosos sacrificios, el tiempo vino á manifestarle que era preciso abandonarlas, y buscar un nuevo sistema que pudiese conciliar la economía y duracion de los caminos, con la prontitud y seguridad de las comunicaciones. Tal fué la grande empresa que acometió el célebre Mc Adam; y al cabo de treinta años de aplicacion y constancia, logró coronar sus desvelos con el éxito mas ventajoso. Espondré sencillamente todas las reglas que él establece; y ya que la esperiencia ha confirmado en aquella nacion la solidez de casi todos sus principios, yo me atrevo á presentar los trabajos de este benemérito inglés como un modelo digno de imitacion en nuestro suelo cubano.

Si el hombre se vé en la necesidad de hacer caminos, es porque la humedad ablanda el terreno por donde transita. Pudiera éste mantenerse siempre seco, entonces nunca necesaria de composicion, porque sus materiales jamás cederian al peso de los carruages y animales. El gran objeto pues, de la construcción de caminos consiste, primero: en secar bien el suelo natural que es el que realmente sostiene el peso del tráfico; y segundo, en conservar le siempre seco por medio de una cubierta impenetrable al agua, cuya cubierta es el camino artificial. En el conocimiento, dice Mc. Adam, de las medidas necesarias para lograr estos fines estriha toda la ciencia de la construcción de caminos. Pero ¿cuáles son estas medidas? Hablemos antes de las relativas al suelo natural, y despues de las pertenecientes á la cubierta, ó sea al camino artificial.

Lo primero que debe hacerse, es elevar el suelo que ha de servir de base, procurando dejarle la caída suficiente para que derrame el agua por los costados, la cual, así como el terreno adyacente, deben quedar algunas pulgadas bajo del nivel del suelo destinado al camino. Esto se consigue, ó haciendo desaguederos á los costados para

rebajar el terreno; ó si no pudieren practicarse, porque el lugar no lo permita, echando algunos materiales sobre la cama ó base del camino, hasta que quede mas alta que el nivel del agua que exista en los desaguederos. Pero como la elevacion de ella depende de las localidades, la altura del terreno se aumentará ó disminuirá segun las circunstancias. Caminos hay en la Gran Brelaña que por estar espuestos á inundaciones ó grandes humedades, tienen por el espacio de dos leguas una altura de seis y medio y aun diez piés. Por tanto, si el gran objeto que se busca, es mantener siempre seco el terreno natural, nada, concluye Mc Adam, puede ser mas contrario á su formacion, que el abrir fosos en su centro que sirvan de depósito, ó de acueducto. Si esto es exacto, como me parece serlo, Patterson se equivoca, cuando recomienda que en los terrenos espuestos á grandes humedades ó inundaciones, se abra á lo largo del centro del camino un foso muy angosto de dos á tres piés de profundidad; que se llene de piedras hasta nivelarle con la superficie del terreno, procurando que las del fondo sean poco mas ó menos de seis pulgadas de diámetro; y que de este foso central salgan tambien á intervalos, otros contruidos del mismo modo, pero en términos que el agua derrame hácia las zanjas laterales del camino.

Hay parajes donde las alcantarillas contruidas para mantener secos los caminos, son de cuatro á ocho piés de profundidad, y casi tres de ancho. Formáronse, poniendo en su fondo una cama de haces de arbustos espinosos de dos piés de grueso, echando encima turba ó rastrojo, y cubriéndolos despues con tierra. Estos sumideros, dice Dupin, duran veinte y cinco años.

El que escribe esta Memoria no tiene ninguna esperiencia en la construccion de caminos; pero consultando á su sola razon, le parece que el método recomendado por Patterson, será únicamente aplicable á los caminos mal contruidos que dan al agua libre acceso para que penetre hasta su fondo; mas en el sistema de Mc Adam, semejantes sumideros serán costosos, inútiles, y á veces perjudiciales, pues que el agua no penetra los caminos.

Aunque el suelo natural debe estar siempre seco, jamás conviene que sea muy duro, pues la esperiencia enseña que los caminos hechos sobre rocas, presentan las mayores dificultades para su construccion, y duran mucho menos que los formados sobre un suelo seco y algo blando. Y la razon es muy fácil de concebir, porque así como un yunque puesto sobre una piedra, dura menos que sobre

un trozo de madera; del mismo modo, un camino artificial colocado entre el fondo duro del suelo y las ruedas de carros pesadamente cargados, se destruye mas pronto que otro construido sobre un terreno blando pero seco; porque aquel tiene que resistir todo el tráfico sobre una base inflexible, cual es la roca: mientras éste, hallándose como montado sobre un resorte, en virtud de la elasticidad del suelo blando y seco, puede soportar mas peso y sufrir menos detrimento. Siempre pues, que haya de construirse algun camino sobre un suelo roqueño, éste debe rebajarse y cubrirse con una capa de tierra comun ó de otro material blando y seco.

No exigiendo Mc Adam para la sólida construccion de los caminos, sino la sequedad del terreno que ha de servirles de base, condena como errónea y perjudicial la práctica de echar varias camas de piedras de distintos tamaños en los terrenos muy blandos, creyendo darles por este medio, no solo la consistencia de que carecen, sino impedir que penetren las aguas. A esta opinion atribuye él casi todos los defectos de los antiguos caminos de la Gran Bretaña, pues se ha observado que las piedras grandes suben poco á poco con el movimiento y choque de los carros; mientras las pequeñas se hunden por tener menos resistencia; y destruido entonces el nivel de la superficie, el agua penetra hasta el fondo del camino, y acumulándose en él, ora se congele, ora permanezca líquida, sus estragos son inevitables.

Huyendo Mc Adam de estos escollos, se atrevió á poner en práctica, y á consignar despues en sus obras un método enteramente contrario, aun en los terrenos pantanosos. Pensó, y yo no sé si piensa todavía, que para construir un camino sobre un tremedal, no era necesario poner piedras grandes, ni palos, ni ningun especie de materiales, sino que las piedras pequeñas de que usa son suficientes, para que estando bien colocadas, formen un solo cuerpo tan compacto como un madero. Todavía se estendió á decir, que cinco toneladas de piedras partidas en pequeños pedazos producian tan buen efecto, como siete sobre un terreno duro; pero la experiencia desgraciadamente ha venido á manifestar que es falsa esta parte de su sistema. Así es, que aunque los hombres mas célebres de la Gran Bretaña, versados en la construccion de caminos, siguen generalmente su método, creen que es necesario echar sobre los terrenos pantanosos camas de piedras planas ó de otros materiales fuertes.

Preparado ya el suelo natural, veamos de qué modo se manten-

drá siempre seco por medio de un camino firme y de superficie igual que impida la filtracion del agua hasta su base. Conseguiráselo esto, eligiendo buenos materiales, dándoles el tamaño correspondiente, y colocándolos en capas muy delgadas.

Varios son los materiales con que pueden hacerse buenos caminos. El granito, los pedernales, los guijarros, y toda clase de piedras ó de cuerpos duros que puedan resistir al tráfico, servirán para su construccion; y aunque á veces han sido algunos, desechados como inútiles, esto ha provenido no de su naturaleza, sino de la impericia de sus constructores. Debe sin embargo darse á algunos la preferencia, ocupando el último lugar las piedras calizas, porque si bien se consolidan mas pronto que los demás materiales, no son de muy larga duracion.

Con las escorias de los hornos de las fundiciones de hierro, y con las cenizas de las estufas de las máquinas de vapor se ha suplido la falta de cascajo y de fragmentos de piedras, y héchose en algunas partes del principado de Gales caminos no menos sólidos que duraderos; y á falta de buenos materiales tambien se han construido en varios parages de Inglaterra é Irlanda con arcilla cocida á manera de ladrillos, y partida despues en pedazos pequeños. Mas este recurso solamente ha sido adoptado por la necesidad, pues tiene contra sí el grave inconveniente del combustible.

El cascajo fué uno de los materiales ventajosamente empleados por Telford en algunas partes del camino de Irlanda, muy distantes de las canteras de piedra dura. El Baron Dupin trae en su obra ya citada, la tabla que aquí inserto, y en ella se representan el lugar y grueso que ocupan las capas inferiores, y las distintas porciones de la superior. La anchura del camino es de treinta piés.

| Grueso de las capas | Residuos del cascajo | Cascajo menudo | Cascajo grueso partido | Cascajo grueso partido | Cascajo menudo | Residuos del cascajo |
|--|----------------------|----------------|------------------------|------------------------|----------------|----------------------|
| 3 pulgadas | 3 piés | 4 piés | 8 piés | 8 piés | 4 piés | 3 piés |
| 3 pulgadas | Capa de greda | | | | | |
| 6 pulgadas | Capa de cascajo | | | | | |
| 6 pulgadas | Capa de greda | | | | | |
| Arcilla del terreno que sirve de base al camino. | | | | | | |

En la construccion de caminos proscribe Mc Adam enteramente el uso de arena, greda, arcilla, ú otra materia capaz de conducir

ó retener el agua, pues la práctica de mezclarlas con las piedras para dar firmeza al camino, ha sido una de las causas principales de su descomposicion. Así es, que desterrándolas absolutamente de sus trabajos, y usando solo de piedras, ha logrado darles el mayor grado de consistencia. Pero ¿cómo podrá ser que las piedras por sí solas se unan de manera que hagan el camino sólido y sin asperezas? Uniránse, despojándolas perfectamente de todo cuerpo extraño, y partiéndolas en pedazos pequeños que estén en proporcion con el espacio que una rueda de dimensiones ordinarias ocupe en una superficie plana; y como este contacto, dice Mc Adam, es longitudinalmente de casi una pulgada, todos los pedazos de piedra que excedan de esta medida en cualquiera de sus dimensiones, deben considerarse como perjudiciales.

Pedazos y no piedras enteras han de ser, porque aunque el cascajo tiene el tamaño que se requiere, carece de puntos angulares para ponerse en perfecto contacto y dar solidez al camión. Es pues preciso romper las piedras, y para hacer esta operacion con provecho y economía, los operarios, que pueden ser hasta niños, ancianos y mujeres, se sentarán junto al camino donde los materiales estarán apilados en pequeños montones. El martillo con que se trabaja, será de cabo corto, bien templado, la cabeza de casi una libra de peso, y su cara del tamaño de un real de á ocho. Ciertamente, que las dimensiones del martillo son esenciales á esta operacion, porque si es mas grande ó mas pequeño de lo que conviene, los pedazos de piedra no tendrán el tamaño correspondiente, cuyo peso jamás debe exceder de seis onzas: y para determinar así este como el tamaño, se darán á los operarios unos cedazos de hierro con agujeros circulares, y las piedras que no puedan pasar por ellos, no se echarán en los caminos. Los sobrestantes tendrán además una balanza para pesar dos ó tres de los fragmentos mas grandes de las piedras partidas, y saber de este modo si alguno excede del peso determinado. Pero á mí me parece que esta última operacion no es tan necesaria como se cree, porque siendo desigual el peso específico de las piedras, bien puede suceder con frecuencia, que los fragmentos tengan el tamaño que se requiere, y excedan sin embargo del peso de las seis onzas. Por tanto, el uso de la balanza solamente podrá dar un resultado exacto, cuando todas las piedras sean de la misma naturaleza.

Dispuestos así los materiales, se echarán en el camino con unas palas ó cucharas de boca ancha; pero esta operacion debe hacerse

con mucho cuidado, porque de ella depende en gran parte la perfeccion de los caminos. No se amontonarán, pues, sino que se echarán cucharada á cucharada, esparciéndolos bien sobre la superficie hasta que tengan diez pulgadas de grueso. De este modo, y sin el auxilio de ninguna otra sustancia que pudiera agregarse so pretexto de rellenar los intersticios, las piedras partidas tienen desde el fondo del camino un tamaño uniforme, y reuniéndose por sus ángulos, forman una superficie igual, firme, é impenetrable al agua, cuyos materiales no podrán ser dislocados por las ruedas, puesto que les pasan fácilmente por encima. (1) Pero como mientras los caminos nuevos no se consolidan, las ruedas, sea cual fuere su construcción, siempre han de abrir surcos en ellos, es preciso irlos rellenando hasta que se afirmen completamente.

Observa Mc Adam, que el grueso del camino no contribuye á su duracion, porque si las capas de que se forma, son suficientes para impedir que el agua penetre hasta el fondo, le preservarán en buen estado, por mas delgadas que sean; pero si puede atravesarlas y depositarse en el terreno que sirve de base, entonces el camino se descompondrá, sea cualquiera el grueso que se le dé. Ni es esta asercion una mera teoría, pues para comprobarla, cita el autor, el ejemplo de varios caminos de seis pulgadas de grueso, que espuestos, y particularmente uno, al tránsito continuo de carros pesadamente cargados por no distar mucho de Lóndres, todos se conservaron sin alteracion durante algunos años: mientras otros construidos por un método diferente, quedaron intransitables dentro de corto tiempo. Y con la particular circunstancia de que la reparacion anual de cada milla de estos últimos costaba mas que la construcción de los nuevos segun el sistema de Mc Adam.

Este tambien hace mencion de otro, que por deberse variar su direccion, permaneció mucho tiempo sin ponérsele la mano. Con este motivo, quedó reducido casi todo á solo tres pulgadas de grueso, sin llegar á cuatro por ninguna parte. Mas observóse, que el agua no le habia penetrado, y que el terreno primitivo estaba enteramente seco.

No hay; pues, regla fija que determine con precision el grueso de los caminos: pero como entre nosotros, las lluvias son tan fuertes y abundantes, parecome que para defender su base de la humedad, será conveniente darles mayor espesor que el acostumbrado en la

(1) Los caminos de Suecia son muy buenos, y sus materiales son fragmentos de granito tan pequeños, que ninguno pasa del tamaño de una nuez.

Gran Bretaña y en otros países europeos. Acaso diez ó doce pulgadas serán suficientes: acaso se necesitarán más ó menos; pero este es un punto que con algunos ensayos hechos á poco costo y en corto tiempo, podrá decidirse satisfactoriamente.

Tal es el método que me he atrevido á recomendar; mas como podrán hacerse algunas objeciones sobre su aplicacion á la isla de Cuba, no quiero proseguir sin primero desvanecerlas. Bien conozco, que la causa que mas descompone los caminos en la Gran Bretaña y demás países europeos, no existe entre nosotros. Congelándose el agua que se halla en el fondo y en las demás partes del camino, aumenta su volumen, y con su gran fuerza expansiva, ya levanta áé, ya hunde allá los materiales, abre brechas por donde puede introducirse de nuevo, y congelándose á su vez, hace un empuje violento que al fin destruye los caminos. Pero estos hielos destructores, se dirá, no existen entre nosotros, y dirigiéndose todas estas precauciones á prevenir sus estragos, necesarias no son en Cuba, donde nada hay que temerlos. Confieso que así es; pero no son los hielos los únicos enemigos que deben combatirse. El agua es nuestro formidable antagonista, y si los caminos no se construyen de manera que impidan su filtracion hasta el fondo, nuestros abundantes y fuertes lluvias se abrirán paso por entre sus materiales, llegarán hasta la base que los sostiene, y depositándose allí, causarán tarde ó temprano la descomposicion del camino. Y si todos los esfuerzos de Mo Adam se han dirigido á impedir la filtracion del agua hasta el fondo de ellos, y solo su método, y no otro alguno ha podido lograrlo, no obstante que la lluvia cae suavemente en la Gran Bretaña, ¿qué será en la isla de Cuba, donde las aguas son tan fuertes y copiosas que abriéndose las cataratas de los cielos, parece que sus campos van á sumergirse en una inundacion universal? Es pues evidente, que si recomiendo este método, no es siguiendo el espíritu de una ciega imitacion, sino porque realmente creo que existen razones para su aplicacion.

Mas no se piense por esto que mi ánimo es proscribir toda innovacion ó mejora que pueda hacerse. Alegrariame por el contrario, que fuésemos tan felices, que á las ventajas de que gozáramos con los buenos caminos, uniésemos tambien la gloria de haberlos sabido construir por un método peculiar nuestro. Tampoco me atreveré á negar que ninguno de los sistemas propuestos sea capaz de producir algun resultado favorable. Las palabras *buen camino* son muy

relativas, y entre los diversos grados de su bondad, media una enorme diferencia; así no es extraño, que uno llame camino *escelente*, el que otro llamará *bueno*, y tal vez *mediano*, ó acaso *malo*. Hago esta indicacion, porque acostumbrados nosotros á viajar por unos caminos casi intransitables en una parte del año, es muy posible que consideremos como *escelente y perfecto* el que otros pueblos mirarian como *mediano* y quizá *malo*. Estas comparaciones pueden hacernos incidir en errores, adaptando como modelo digno de imitacion, no lo que en sí sea *mejor*, sino lo que pueda parecernos tal. No olvidemos ni por un instante, que jamás hemos tenido caminos, ni que tampoco hemos hecho ensayos capaces de darnos un resultado, por el cual podamos decidimos en favor de éste ó de aquel sistema; y si porque alguna vez se ha cegado aquí y allí algun paso peligroso amontonando piedras y mas piedras, ya se cree que tenemos el método de construir caminos, es menester confesar que estamos muy equivocados. Luces debemos recibir de otros pueblos, y de pueblos que despues de haber hecho un largo y costoso aprendizaje, han condenado como ruinoso y contrario lo que en otro tiempo practicaron como útil y favorable.

Quizá podrán hacerse reparos de otra especie, á saber, el costo de las operaciones que exige el método de Mc Adam. Pero ¿cómo se sabe que será mas barato cualquiera de los otros? A juzgar por comparacion, yo diria que es mas económico que todos los demás, pues así lo comprueba la esperiencia en la Gran Bretaña; y aunque los cálculos de esta nacion no pueden aplicarse con exactitud á la isla de Cuba por la diversidad de sus elementos; con todo, pueden dar sino un dato, á lo menos una presuncion favorable; porque si dado cierto número de operarios y cantidad igual de materiales, los caminos construidos allí segun el método de Mc Adam, son mucho menos costosos que todos los demás, bien puede decirse que en circunstancias iguales tambien lo serán en la isla de Cuba. Convendrá pues, hacer algunos ensayos en pequeño, no solo para cerciorarse de la bondad de los caminos, sino para establecer sobre bases fijas el gasto comparativo. Pero es preciso que estos ensayos se practiquen por hombres inteligentes y versados en este género de construccion, pues de no hacerlo así, nos espondremos á cometer errores de grave trascendencia. « Jamas, dice Mc Adam, jamas ha habido opinion mas errónea, ni que haya producido peores efectos, que la de pensar que la construccion de caminos puede aprenderse en los libros, ó leyendo descripciones. »

Hé considerado hasta aquí los formados de varias capas de materiales, ya uniformes, ya distintos. Réstame ahora tratar de los empedrados ó enlosados que se usan en algunas ciudades, y que suelen recomendarse para los caminos como preferibles á los primeros. Hárse adoptado varios modos, y aunque puestos en práctica en algunos países, están muy lejos de prevenir los males que quieren evitarse; y como el ensayo que se hizo en la Habana en la calle de Bernaza, se ha ganado muchos partidarios, y no es muy improbable que algunos deseen estenderle á nuestros campos, forzoso es entrar en todos sus pormenores para que se conozcan los defectos de que adolecen.

De figura cuadrilátera, no enteramente plana, de cinco á siete pulgadas de largo, y de cuatro á seis de ancho, colocadas en una direccion paralela, segun representa la *figura 1^a*: tales han sido las piedras comunmente usadas en varios caminos.

Esta colocacion produce el inconveniente de que resbalando las ruedas (y sea *a* una de ellas) desde la parte superior de las piedras, y cayendo en la juntura de éstas, lentamente las van gastando por los costados, hasta que forman surcos y destruyen el empedrado.

Pensó remediarse este mal, colocando las piedras alternadamente segun se ponen los ladrillos de una pared, y segun aparecen en la *figura 2^a*.

Pero los obstáculos se aumentaron, porque la rueda *b*, subiendo la primera piedra *c* de la primera línea, cae en los bordes ó juntura de las que forman la segunda línea, y despues de hacer un esfuerzo contra ellas y contra la piedra inmediata *n* de la tercera línea, sube y vuelve á caer. Esta alternacion de subidas y bajadas, abrirá surcos cortos, pero tan anchos y profundos, que sin poder tocar las ruedas, ni en los costados de las piedras, ni en el terreno que se halla entre ellas, irán sañando y comunicando al carruage un movimiento insoportable.

Abandonóse pues tambien este método, y para obviar sus inconvenientes, se inventó otro que consiste en usar de piedras planas de doce ó catorce pulgadas de largo; y para impedir que las ruedas resbalén hácia las juntas, se colocarán oblicua ó trasversalmente, pero de modo, que la juntura de dos piedras en una línea no esté contigua á la que forman otras dos piedras en las líneas que inmediatamente le siguen ó preceden. Tal es el orden en que están representadas en las figuras 3^a y 4^a.

Verdad es, que las ruedas anchas no causarán daño á este em-

pedrado; pero las angostas caerán algunas veces sobre las juntas de las piedras mas grandes, particularmente sobre las de la figura cuarta; y gastándolas por los costados, llegará el caso en que las ruedas obren como cuñas, y que al fin las arranquen.

« Ningun empedrado, dice Edgeworth, por excelente que sea la piedra, podrá resistir por largo tiempo la accion de una rueda angosta, y el único medio de preservarle, consiste en dar á las ruedas una anchura de tres pulgadas á lo menos. »

Para los paises donde sean mas angostas, propone Mr. Large, y recomienda Edgeworth como barato y durable, el empedrado de piedras planas de tres pulgadas en cuadro, pues entonces es imposible que las ruedas se hundan en las juntas; pero es preciso que estas piedras tengan tambien ocho ó nueve pulgadas de grueso para que puedan sostenerse mutuamente por los costados. Antes de colocarlas, se prepara el terreno con materiales sólidos y uniformes; y esto se conseguirá mejor que de ningun otro modo, echándole cascajo de buena calidad, y dejándole espuesto por algunos meses al tránsito de los animales y carruages, segun lo hizo Taylor por primera vez en el empedrado de las calles de Dublin. Las piedras se asentarán entonces sobre este terreno, poniendo si es posible en perfecto contacto sus partes superior é inferior, pero no los costados, porque lo impedirá una cavidad lateral que se les forma para llenarla de arena, y darles mas firmeza. Debo tambien nivelarse la superficie, y aun sera útil cubrirla de arena, para que la presion desigual de las ruedas no descomponga el empedrado antes de consolidarse.

Algo semejante á este es el que propone Walker, bien que difiere de él en muchos puntos; y como su autor le recomienda mucho, yo no debo pasarle en silencio. Las piedras tendrán la figura de casi un prisma triangular; se clasificarán segun su tamaño para no mezclar las mas grandes con las mas pequeñas; pues de aquí proviene el hundimiento de algunas con notable perjuicio del camino: se colocarán muy unidas en una dirección que forme ángulos rectos con los lados del camino, pero en términos que las juntas de dos piedras en una línea, no estén contiguas á las de otras en las líneas anterior y posterior. Colocadas que sean, se apretarán para nivelarlas perfectamente; y si alguna estuviere floja, se quitará y pondrá otra en su lugar. Las juntas se rellenarán de cascajo muy fino, y si hay agua á mano, se dará mas consistencia al empedrado, em-

papando bien por la noche, lo que se haya trabajado en el día, y apretándolo otra vez á la mañana siguiente. Cubriráse entonces la superficie con una pulgada de cascajo muy menudo, á fin de mantener siempre llenas las juntas, é impedir que las ruedas se pongan en contacto con las piedras, antes que el camino esté firme.

Aumentaráse considerablemente su solidez, echando agua de cal en las juntas, pues combinándose ésta con el cascajo que se halla entre y debajo de las piedras, formará una masa muy sólida. Limaduras, ó pedacitos delgados de hierro, mezclados en corta cantidad con el cascajo, producirán efectos semejantes á los del agua de cal, pues el agua sola los convertirá en un óxido de hierro que dará al cascajo la consistencia de una roca.

No atinando la Gran Bretaña á remediar los males que la aquejaban, empezó á adoptar el sistema de empedrados; y en consecuencia, se construyeron éstos en varias partes; pero ni los nombres respetables de los autores que los recomiendan, ni el ejemplo de esa gran nación, deben arrastrarnos ciegamente comprometiéndonos en una empresa que despues de grandes sacrificios, solo vendría á darnos un funesto desengaño. En aquel mismo pueblo ha probado la esperiencia, que los empedrados ni son duraderos ni baratos. Los que se hicieron en las inmediaciones de Lóndres costaron diez veces mas que los caminos construidos en los distritos vecinos segun el método de Mc Adam; y sin embargo, se descompusieron casi todos dentro de poco tiempo. Los de Edimburgo, á pesar de ser formados de los mejores y mas baratos materiales, costaron muchísimo mas que los hechos por un método mas seguro y económico; y casi todos los de Lancashire, construidos con enormes gastos, siempre han existido en pésimo estado. Pero donde son mas perjudiciales y gravosos, es en las subidas muy rápidas á los puentes y á otros parajes semejantes, pues siendo resbaladizos, esponen el ganado de carga y tiro á caer frecuentemente. Existieron tambien estos empedrados en los suburbios de Bristol; pero hace algunos años que fueron destruidos, y aprovechándose de sus materiales, se construyeron segun el método de Mc Adam, caminos mucho mas sólidos y baratos. La misma operacion su ha hecho en varios campos y poblados, y siempre con gran ventaja, pues los gastos se han disminuido, y aumentádose la facilidad del tráfico. Tal es la breve historia de los caminos empedrados de la Gran Bretaña, y tals las consecuencias que nosotros debemos evitar.

Aun en Londres se compusieron algunas calles segun el método de Mc Adam; y si no ha producido en ellas el mismo resultado que en los caminos, por lo menos se han disminuido los males. Un suelo como el de esa ciudad, tantas veces removido con la formacion y reparacion de sumideros, tubos, etc., para conducir aguas y gases, y espuesto á la accion continua de una muchedumbre de carruages que corren á todas horas, es muy difícil que permanezca por algun tiempo sin grandes alteraciones. De aquí sin duda la necesidad de componer frecuentemente las calles de aquella inmensa capital, y de aquí el empeño en buscar nuevos modos de empedrarlas (1).

Países hay como la Holanda, donde por falta de piedras, se usa de ladrillos puestos de canto, y cubiertos de una capa de arena; pero semejante método, no siendo ni el mas perfecto, ni tampoco casi aplicable á los caminos de nuestra isla por la carestía de sus materiales, razon será que lo omita.

Acaso me he detenido en este artículo mas de lo que pensé; pero la importancia del objeto fué empujando mi atencion, y no quise pasar á otro sin presentarle en todas sus faces, pues tenemos que salvar los escollos á que puede arrastrarnos, ó una brillante teoría, ó un ejemplo pernicioso. Cerraré, pues, esta parte de mi Memoria con las palabras del célebre Mc Adam: « La medida de sustituir empedrados á caminos cómodos y útiles, es un remedio desesperado á que ha recurrido la ignorancia. La escasez ó mala calidad de los materiales no puede servir de excusa racional, porque la misma cantidad de piedra que se requiere para empedrar, esa misma basta para hacer un buen camino en cualquiera parte; siendo además evidente, que los materiales de mejor calidad que se emplean en los

(1) En el número XII del *Periodico trimestre de ciencias, literatura y artes* de la Real Institucion de la Gran Bretaña acaba de publicarse por el subteniente de marina J. H. Brown un plan para mejorar los empedrados de Londres. Propone, que dispuesto el terreno en la forma conveniente, y asentada su superficie, no se le oche arena, cascajo, ni otros materiales semejantes, sino una capa gruesa de hucu mortero, para colocar en ella ajustadamente las piedras, rellenando despues sus juntas con una argamasa muy fina. Desea tambien que las dimensiones de las piedras sean ocho pulgadas de largo, cinco de ancho, y un pié ó mas de grueso; y exige además otros requisitos, que no indico aquí, porque limitándose su plan al empedrado de calles, siendo el objeto de mi programa no éstas sino los caminos, y reconociendo el mismo Brown la excelencia del método de Mc Adam aplicado á ellos, no debo detenerme por mas tiempo.

caminos, se pueden obtener á menos costo que los que se usan en los empedrados (4). »

PARTE TERCERA.

Pero no basta que ya tengamos caminos; menester es mantenerlos siempre en buen estado, y por eso la Sociedad quiere tambien que se le propongan los

Medios de conservarlos.

Sea el primero, prohibir á toda clase de personas que arrojen piedras, basuras, ó tierras, que planten árboles, ó que hagan otra cosa cualquiera que impida ó embarace el libre tránsito de los caminos.

Sea el segundo, mantener siempre limpias las zanjas laterales para que las aguas no se queden estancadas; y si se hallan entre cercas de piedras, será conveniente abrir en ellas de trecho en trecho algunos conductos para que las aguas derramen en los campos inmediatos.

Cuando los caminos son estrechos proponen algunos como tercer medio, que la altura de las cereas no pase de cinco piés, á fin de que no impidan la accion de los rayos solares ni la libre circulacion del aire. Fundados en estas ideas, opinan tambien, que deben prohibirse los árboles á la orilla del camino, pues á los motivos espuestos se agrega, que depositándose el agua en sus hojas, quedan goteando por algun tiempo, y mantienen húmedo el terreno. Telford asegura, que la quinta parte de los gastos que se hacian en Inglaterra para su reparacion, provenian de esta causa. Mas yo, lejos de asentir á esta opinion, quisiera que se plantasen árboles á los

(1) Este sería el lugar mas oportuno para añadir un artículo sobre los caminos de hierro; pero estando este género de comunicaciones internas íntimamente enlazado con la construccion de canales, porque es asunto muy importante el saber á cual de los dos se debe dar la preferencia, me es imposible entrar en su investigación sin apartarme demasiado del objeto del programa propuesto por la Sociedad (a).

(a) El tiempo trascurrido despues de escrita esta nota ha demostrado la superioridad de los caminos de hierro sobre los canales, y mucho mas en los climas frios.

lados de nuestros caminos para que sirviesen de hermosura, diesen abrigo á los viajeros, é inspirasen á los hacendados el deseo de formar bosques, cuya falta deploramos amargamente en la parte occidental de la isla. Si allá en Inglaterra, cuyo clima lluvioso y anublado cielo mantienen húmedos por largo tiempo la atmósfera y el terreno, han probado mal los árboles; acá en la isla de Cuba, deben considerarse como un bien inestimable, pues ni el calor ardiente de nuestro sol, ni la claridad de nuestro cielo, ni el sople constante de nuestras brisas permitirán jamás que la sombra deliciosa de nuestros árboles sea un principio destructor de los caminos. Bajo circunstancias menos favorables existe hácia la mitad de la Europa una nación, la Holanda digo, cuya atmósfera y suelo son de los mas húmedos de aquel continente; pues á pesar de esto, todavía sus caminos están cubiertos por las ramas de los árboles, presentando al viajero en muchas partes la grata imágen de una alameda. Plantados tambien están de árboles los caminos de Francia. Que estas dos naciones, pues, sean nuestro modelo; y si las desventajas en que laboran sus habitantes, no son obstáculo para que tengan excelentes caminos, mucho menos lo serán entre nosotros que casi estamos libres de ellas.

No pienso decir por esto que la humedad media anual de la isla de Cuba sea menor que la de Inglaterra, Francia y Holanda. Sé muy bien que no es así, y lo que he querido dar á entender, es que sus perniciosos efectos son neutralizados en Cuba por el concurso de varias causas que no existen en Europa, y mucho menos en las naciones citadas. Háme sido preciso entrar en esta corta esplicacion, porque el sentido general en que me espresé en el párrafo anterior, pudiera dar origen á equivocadas interpretaciones.

Pero en lo que se ha de poner particular cuidado, es en el cuarto medio que consiste en la forma y anchura de las ruedas de los carruajes, y hasta cierto punto, en el peso que han de cargar: y aunque no es fácil prescribir desde ahora reglas fijas sobre una materia que depende en gran manera de la perfeccion de los caminos, haré sin embargo algunas observaciones que podrán servir de base.

Varias han sido las opiniones sobre la forma mas conveniente que debe darse á las ruedas; pero despues de los experimentos decisivos de Cumming y Edgeworth, no cabe duda en que la cilíndrica es preferible á la cónica, pues ésta se arrastra mucho sobre el camino, y al paso que los descompone, fatiga y acaba los animales.

Cuando una rueda se mueve por el eje, que es el centro de su movimiento, es arrastrada hácia delante en virtud de su gravedad; y si gira, es porque el terreno ó superficie por donde pasa, se opone al movimiento que la arrastra; pero como esta oposicion nunca le destruye enteramente, resulta que toda rueda se arrastra, y que este efecto se aumenta en razon compuesta de la velocidad con que corre y de los pesos que carga. Síguese de aquí, que cuanto mayor fuere el número de puntos resistentes que encontrare, y cuanto menores su velocidad y pesos que conduzca, tanto menos se arrastrará, y al contrario; pero una rueda ancha encuentra mas puntos resistentes que otra angosta; luego en circunstancias iguales descompondrá menos los caminos, y por consiguiente aquella debe siempre preferirse á ésta. Así se hace en los carros destinados á cargar grandes pesos, y así tambien se observa en las carretas de la isla de Cuba. Pero ¿cuál es el ancho que debe dárseles? Edgeworth dice, que una rueda de seis pulgadas puede resistir una tonelada, y que por tanto, un carro de cuatro ruedas de esa dimension puede cargar cuatro toneladas sin quebrantar la piedra caliza que es el material mas débil que se emplea en la construccion de caminos. Una rueda, segun el mismo autor, de dos pulgadas y media ó dos pulgadas y cuarto de ancho, cargada con media tonelada, y moviéndose lentamente, no romperá las piedras calizas, pero sí las dislocará dentro de poco tiempo. Esta observacion tendrá lugar, cuando el camino esté compuesto de materiales de diversos tamaños, y haya entre ellos, algunos grandes; pero no cuando se construyan segun el método de Mc Adam, porque no escediendo ninguno de una pulgada, las ruedas les pasarán por encima sin tropezar con ellos; y como que tampoco van muy cargadas, no hay temor de que los hundan.

Aunque una rueda de seis pulgadas de ancho puede resistir una tonelada sin romper los materiales del camino, aconseja Telford, que este peso se considere como el máximo, pues cuando es mayor, las piedras mas fuertes serán dislocadas, ó reducidas á pequeños fragmentos.

No opina así Mc Adam, pues cree, que cuando los caminos están bien hechos, y las ruedas de los carros tienen seis pulgadas, muy poco daño podrán hacerles, sea cual fuere el peso que soportaren. Fúndase, en que la descomposicion de los caminos proviene del choque de las ruedas con los materiales; mas cuando se evita este choque por la igualdad de la superficie, las ruedas lejos de trope-

zar con ellos y arrancarlos, les pasarán por encima, produciendo esta acción el beneficio de apretarlos entre sí, y darles mas consistencia. Fundada como es esta opinion, yo temeria que se la aplicase á la isla de Cuba en los illimitados términos en que está concebida; porque sin saber todavía cuáles son los materiales de que se compondrán nuestros caminos, cuál será el grado de perfeccion que se les dará, ni qué forma y número de ruedas se prescribirá á los carruajes, me parece aventurado dictar reglas desde ahora sobre un punto que esencialmente depende de todos esos elementos. Cuando todos ellos existan, entonces deberán hacerse algunos ensayos, y su resultado será la única norma á que deberémos atender.

La Gran Bretaña tantas veces citada en esta Memoria, por ser el país normal en punto á caminos y carruages, se ocupa seriamente en este negocio desde el siglo pasado, y por varias actas del Parlamento se determinó en 1816, que cuando los carros tengan dos ruedas, éstas sean de cinco pulgadas de ancho, y cuando cuatro, entonces se les den seis pulgadas. No basta que efectivamente tengan esa anchura; es preciso dársela tambien á las llantas, porque si estas son mas angostas que las pinas, la mayor anchura de las ruedas será inútil, y los caminos quedarán espuestos al daño que se quiere evitar. Se procurará además, que no sobresalgan las cabezas de los clavos con que se afirman las llantas, pues no solo descompondrán el camino, sino que impedirán la suavidad del movimiento.

Para determinar la anchura de las ruedas, solamente se ha tomado por base el peso que han de cargar. Algunos piensan que es mejor atender al número de animales que tiran los carros; pero esta opinion no puede conducir á resultados exactos, porque el tamaño, condicion y fuerza de los animales, aunque sean de una misma especie, y los sentimientos compasivos de las personas que los manejen, son cosas imposibles de reducir á regla fija y general. Un caballo fuerte podrá tirar 50 arrobas por ejemplo; mientras dos de menos fuerza serán tal vez necesar los para tirar el mismo peso. El detrimento del camino será igual en ambos casos; mas lo que se pague en el primero para su reparacion, será la mitad de lo que se pague en el segundo; y ciertamente que esta es muy grande desigualdad. Pero es preciso reconocer, que este método tiene ventajas preferibles al que regula por pesos la anchura de las ruedas.

Una entre ellas es la prontitud del tráfico, pues bien puede un

carro andar muchas leguas sin necesidad de que lo detengan para averiguar si lleva los pesos prevenidos por el reglamento, porque basta tender la vista sobre los animales que le tiran, para descubrir el fraude ó contravencion. Pero no sucede así segun el otro modo, porque ¿cómo se conocerá que un carro lleva mas carga de la permitida? Cualquier partido que se adopte, será embarazoso, porque si se establece que los envases de ciertos frutos como el azúcar y café tengan dimension determinada, y que esta se tome como representante del peso, sin permitir llevar en cada carro mas que cierto número de ellos, todavía para reconocer si efectivamente va ese número, y si tienen las dimensiones prescritas, será necesario hacer algunas paradas que siempre redundarán en perjuicio del hacendado y del comerciante, y redundarán tanto mas, cuanto mas pequeños sean los envases, pues así se aumentará su número, y con él la facilidad de cometer fraudes, resultando de aquí la mayor necesidad de reconocerlos. Redóblanse los obstáculos respecto de aquellos frutos que no se pueden someter á una medida comun; porque ¿cómo se averiguará la carga que lleva un carro cargado de frutas, verduras etc.? ¿Se atenderá al volumen que ocupen? Esto seria muy injusto, porque la gravedad específica de esos artículos es sumamente variable. ¿Se apelará al reconocimiento de ellos, sometiendo los á un exámen rigoroso? Esto seria un absurdo; pero absurdo que abria la puerta á los mismos desórdenes que se quieren impedir, porque deseando los encargados de la policia itineraria evitar la molestia de tan repetidas operaciones, podrian dejarse sobornar por los conductores ó dueños de los carros, y aprovechándose éstos de su mala fé, se burlarian impunemente de las mismas disposiciones establecidas para contener los abusos.

Pero graduar, se dirá, graduar la anchura de las ruedas por el número de los animales uncidos al carro, es permitir al propietario que los recargue en términos, que puedan ser perjudiciales al camino. Cesarán estos temores si se reflexiona, que esta graduacion no es tan arbitraria como parece á primera vista, pues se distinguirá la clase de animales de que se haga uso, y su número se establecerá atendiendo siempre á lo que proporcionalmente puedan cargar: de forma, que el exceso que pueda haber en algunos casos, será de poca consideracion. Y si bien es verdad, que el interés del propietario consiste en conducir los mayores pesos con el menor número posible de animales, esto produciria entre nosotros el be-

neficio de que se hagan esfuerzos por mejorar las razas de caballos y demás bestias de tiro.

Para conciliar ambas opiniones sin grave perjuicio del público ni de los particulares, podría escogerse un término medio, mandando que la regulacion se haga por pesos en todos los frutos y efectos que puedan conducirse en grandes envases; pero que solo se atienda al número de animales, cuando no es fácil determinar el peso de aquellos artículos, ora se encierren en pequeños envases, ora se trasporten sin ellos.

El quinto medio de conservar los caminos es su oportuna reparacion. Jamás se aguardará á que el detrimento que hayan sufrido, llegue á tomar cuerpo, sino que apenas se descubra el daño, cuando ya se aplique el e medio. Las reparaciones hechas á tiempo, sobre ser casi generalmente poco costosas, tienen la gran ventaja de hacer los objetos mas durables, dándoles siempre la apariencia de nuevos; y así como la diaria esperiencia confirma en las familias las saludables efectos de esta costumbre, así las naciones mas económicas y que mas avanzadas están en la carrera de la civilizacion, ofrecen tambien en el orden público claros ejemplos de esta verdad. Díganlo sino la Gran Bretaña, la Holanda, la Suiza, los Estados Unidos del Norte América, y en cierto grado la Francia; mientras la España (y sea dicho con dolor), la Italia, el Portugal, y otros muchos pueblos vienen á presentar, aunque en sentido contrario, un triste testimonio de lo que acabo de decir. Repárense pues, los caminos pronta y oportunamente, y habremos encontrado el secreto de mantenerlos siempre buenos y á poca costa.

Pero ¿cómo repararlos? Usando de los mismos materiales con que fueron contruidos, dando á estos el mismo tamaño, y colocándolos en el mismo orden; y como para dar solidez al camino, es necesario que los nuevos materiales se adhieran á los viejos, éstos se revolverán con picos á fin de romper la trabazon que tiene la superficie endurecida del camino.

Ultimamente, cuando éste se ha construido sobre un terreno pantoso, y por lo mismo se le ha dado alguna altura, será muy conveniente plantar entre las zanjas y el camino algunos arbustos muy unidos, pues esto, además de dar fuerza al terreno, impide el vuelco de los carros. Así se ha hecho con notable utilidad en algunos parages de Inglaterra.

PARTE CUARTA.

Muy poco se habria adelantado con esponer á la larga los modos de construir y conservar los caminos, si al mismo tiempo no se propusieran los *medios de conseguir estos fines con el menos dispendio y mas pública conveniencia*. Pero estos medios no se pueden conocer sin inquirir primero, cómo y de dónde se sacan los fondos para realizarlos; ni esto tampoco se puede averiguar, sin saber á quién se confia la construccion de los caminos. Así es, que estando ambas cuestiones íntimamente enlazadas, las comprenderé y discutiré bajo la siguiente pregunta:

¿Conviene que los caminos se hagan por cuenta del gobierno, ó por empresas particulares?

La primera dificultad con que se tropieza al responder á la primera parte de esta pregunta, es la falta de fondos para llevar al cabo esta empresa. Basta tender la vista sobre las tablas estadísticas que contienen las entradas y salidas de la isla de Cuba, para que desde luego se conozca, que en el estado en que se hallan sus rentas, el gobierno no puede destinar á este objeto importante las grandes sumas que se necesitan. Si volvemos los ojos al Consulado de la Habana á quien está especial, aunque no exclusivamente encargada la construccion de caminos, veremos que á pesar del celo que le anima por la pública felicidad, aun no ha podido cumplir uno de sus principales deberes. Concediósele desde su fundacion en 1794 el *derecho de avería* que consiste en medio por ciento sobre el valor de los géneros, frutos y efectos importados y esportados; y las cantidades que ha percibido desde entonces hasta fines de 1828, ascienden á 2.277,611 pesos 6 y medio reales. Establecióse tambien á su favor en 1818, otro derecho con el nombre de *caminos*, y su importe hasta el último de diciembre de 1828, llegó á 160,832 pesos 3 reales; de suerte, que estas dos sumas forman el total de 2.438,444 pesos y uno y medio real. Si esta cantidad hubiese entrado de un golpe en las arcas Consulares, y sus atenciones todas hubiesen estado circunseritas á la construccion de caminos, con razon podriamos culparle de abandono; pero heitiéndola percibida en el largo periodo de 34 años, y teniendo que atender á otros ramos que gravitan sobre él, injusticia sería de nuestra parte suponerle negligente en el desempeño de sus deberes. Resulta pues,

que ni el Gobierno ni el Consulado tienen fondos disponibles para acometer y concluir la gran empresa que nos ocupa.

Pero el gobierno, se dirá, puede inventar arbitrios; y hé aquí vencido ya ese gran obstáculo. Puede inventarlos, es verdad, puede imponer contribuciones, y de este modo conseguir los fondos que necesite. Pero no se trata aquí de las facultades que tiene el gobierno, sino de la conveniente aplicación de ellas, y de la mayor utilidad que debe resultar al público; y yo creo, que nada presenta tantas dificultades como la adopción de esa medida.

No es tan nuevo entre nosotros, como algunos pudieran pensar, el proyecto de construir caminos. Apenas abriera la Sociedad patriótica de la Habana sus primeras sesiones, cuando ya un miembro ilustre de su seno, el señor D. Nicolás Calvo, le presentó un plan acerca de su construcción, y avanzando un poco hasta 1797, nos encontramos con el proyecto del señor Salazar, citado ya en las primeras páginas de esta Memoria. Pero si desde entonces y aun mucho antes existían entre nosotros deseos de mejorar las comunicaciones internas, forzoso es convenir en que todos han echado esta obligación sobre los hombros del gobierno; y sin ocuparse (á lo menos que yo sepa) en los métodos prácticos de construirlos, tan solo han tratado de inventar arbitrios para ponerlos á disposición de aquel.

Entre estos arbitrios, unos pertenecen á las contribuciones directas, y otros á las indirectas. De los de esta especie, no haré expresa mención, porque á todos los abrazaré en las observaciones que tengo que hacer; pero sí de los de aquella, porque siendo de una naturaleza particular, dan margen á nuevas reflexiones.

« Que los hacendados paguen anualmente, y mientras se concluyan todos los caminos dos reales por legua, de cada negro de ambos sexos, destinado á la agricultura, conforme á la distancia que sus haciendas se hallen de la ciudad, villa ó lugar adonde lleva los frutos para su venta, esto es, de aquellas leguas nuevas que tuviere que transitar para espender dichos frutos »: hé aquí el primero de los arbitrios propuestos; y si un justo temor no me hiciese recelar que quizá podrá proponerse por segunda vez, yo me contentaría con solo mencionarle: pero fuerza será manifestar todos los inconvenientes que tiene, para alejar de este modo aun la posibilidad de que se reproduzca.

Consiste el primer inconveniente en que, como todos saben, la

produccion de las fincas no tanto depende del número de negros empleados en ellas, cuanto de la calidad y uso de las tierras cultivadas, y de la vigilancia de sus dueños ó administradores. Atender solo á uno de los elementos de la produccion, olvidándose enteramente del influjo que tienen los otros, es cosa por cierto que jamás podrá conducir á resultados justos, ni que merezcan la aprobacion pública. ¿Y cuáles serian las consecuencias de una contribucion que lleva impreso en sí el sello de la desigualdad y la injusticia? El cuerpo respetable á quien me dirijo, las percibe y conoce; y pues que las toca tan á las claras, mejor será no cansarle con su triste enumeracion.

Mas aun suponiendo que el producto de las fincas fuese esclusivamente proporcional al número de negros, todavia esta contribucion sería muy injusta; porque ¿cómo puede ser, que la finca donde casi todos sean varones, produzca tan solamente lo que otra donde abunden mas las hembras? ¿cómo puede ser, que la produccion de unos negros jóvenes, no sea mayor que la de otros ya viejos y cansados del trabajo? Pero concédase en teoria lo que jamás puede suceder en la práctica: esto es, que un número igual de negros produzca siempre en cualquiera hacienda la misma cantidad de frutos. ¿Cómo podrán evitarse las desgracias que muchas veces ni dependen, ni pueden alejar todo el cuidado y prevision humana? Un año lluvioso, ó un año muy seco, qué ya por escasez, ya por defecto destruya las cosechas; un trastorno en las estaciones, ya anticipándose, ya retardándose las lluvias; un incendio que arrase los campos del labrador, son acaecimientos que ojalá no presenciáramos con tanta frecuencia en el suelo de nuestra patria. ¿Y será justo, que los hacendados que hayan perdido el todo ó parte de sus cosechas durante uno, dos, ó mas años, paguen en ellos la misma contribucion que en otros prósperos y abundantes, tan solo porque conservan todavia el mismo número de esclavos? Un grito de indignacion se lanzaría contra la injusticia que los oprímiese; y el interés individual siempre fecundo en recursos, buscaría medios de evadit tan injusta contribucion.

Defectuosa es tambien, porque participando directamente del beneficio comun de los caminos, todos los hacendados, labradores, y aun otras muchas personas, la contribucion solamente se impone á cierto número de ellos. ¿Quién ignora, que en todo el interior de la isla, y aun en la misma jurisdiccion de la Habana, hay muchas haciendas de ganado y estancias de labór, que pertenecen, ó es-

lón á cargo de hombres blancos, y negros y mulatos libres? Pues segun los términos en que se propone esta contribucion, claro es que no les comprende, porque solamente se estiende á los esclavos empleados en la agricultura.

A los inconvenientes hasta aquí espuestos debe añadirse otro que no es de ménos importancia. Uno de los puntos esenciales de toda contribucion debe ser la facilidad de colectarla, siendo necesario para esto, alejar en cuanto sea posible todo género de fraude, así de parte de los recaudadores, como de los contribuyentes. ¿Y cómo se sabría el número de negros que tiene cada propietario? Se responderá, que ocurriendo á cada uno de ellos; pero esta es una operacion que si la hace el gobierno, tiene que valerse de sus agentes, quienes deseandó ahorrar trabajo, como es natural, formarán los padrones desde sus casas, segun lo han hecho otras veces; ó descansarán en algunos informes del todo inexectos. Pero supóngase en estos empleados todo el celo y actividad que se quiera; todavía tienen que luchar con un obstáculo el mas insuperable de todos; éste es, el interés individual. ¿Cuántos serán los hacendados que confesarán el verdadero número de negros que poseen? Sé muy bien que hay algunos, cuya suma honradez les hará decir la verdad; pero tambien sé que la mayor parte la ocultarán, porque tratándose de contribuciones, sería un delirio pensar de otra manera. Ni se diga, que la utilidad del objeto desvanecerá los temores que continuamente asaltan al propietario en punto á contribuciones. Formada entre nosotros la opinion de que son siempre gravosas, de que casi nunca bastan para lograr los fines con que se imponen, y de que muchas veces, administradores infames las han convertido en beneficio personal, ¿qué confianza, ni que garantía puede darse á los contribuyentes para que empiecen haciendo un sacrificio generoso, tan solo porque se les dice que es útil y laudable el objeto á que se consagra? Las tristes y lamentables lecciones de lo pasado inspirarán en el ánimo de todos el recelo y la desconfianza, y tratando solo de minorar la contribucion, negarán el número de sus esclavos, y de este modo frustrarán las buenas intenciones del gobierno. ¿Se apelará á la fuerza para descubrir los que posea cada propietario? Esto no es practicable, y aun cuando lo fuese, el remedio causaría mayores daños que la misma enfermedad.

Casos habrá en que la malicia de algunos hacendados y la inte-

gridad de otros vendrán á completar el catálogo de males causados por esta contribucion. El que pague conforme al número de esclavos que posea, no podrá ver con indiferencia, que otro con igual ó mayor número pague ménos. De aquí nacerán quijadas y reconvencciones; de aquí denuncias contra los vecinos; de aquí pleitos y aparatos judiciales; de aquí en fin una multitud de tropelías y vejaciones, que introduciendo el desórden y confusion en los campos, ahuyentarian la paz de su mas sagrado asilo.

Yo no puedo continuar esta Memoria, sin hacer primero una leve insinuacion sobre las consecuencias políticas que hoy envuelve esta medida. En tiempos pasados, cuando era permitido entre nosotros el comercio africano, no existía el grave inconveniente que ahora embaraza la formacion de un censo de esta naturaleza: pero desde que en 1820 quedó este tráfico prohibido para siempre, las circunstancias han cambiado mucho; y el temor de ser descubiertos aquellos que han hecho y bagan nuevas adquisiciones, será un obstáculo invencible á toda especie de investigacion. No conviene decir mas sobre un punto, cuya importancia conoce mejor que yo el cuerpo patriótico á quien tengo el honor de dirigirme, y á cuyas superiores luces me es grato recomendarle.

Que los hacendados pagasen por tres cuatrénios un nuevo diezmo; tal fué el segundo arbitrio propuesto. Prescindiendo de lo que pudiera ser allá en 1795, que fué cuando se hizo esta indicacion, ya hoy va acompañada de graves dificultades que no existieron entonces; pues estando exentos de esta contribucion desde principios de este siglo los nuevos ingenios, cafetales, y vegas de tabaco, el peso vendria á recaer sobre las fincas viejas; fincas que así por haber estado sujetas al diezmo desde que se fundaron, como por tener ya causadas sus tierras con el trabajo de tantos años, lejos de imponérseles nuevas cargas, son dignas de alivio y proteccion. Bien veo, que este tributo podria estenderse á toda especie de fincas rústicas; pero establecerle y arreglarle en unos términos que sean los menos onerosos á los hacendados, es cosa que está enlazada con materias del todo ajenas de esta Memoria, y que yo no podria ni aun ligeramente tocar, sin apartarme de mi objeto.

Pero enhorabuena que así estas como las demas contribuciones de cualquiera especie se recauden con la mayor facilidad; enhorabuena que el gobierno tenga ya en sus arcas todas las cantidades que necesita. Todavía quedan obstáculos, que si no son absolutamente in-

superables, son á lo menos muy difíciles de vencer. No pudiendo el gobierno intervenir por sí mismo en la construcción de caminos, es preciso que se entregue á manos de individuos, cuyos conocimientos y actividad, cuyo desinterés y patriotismo no pueden encontrarse en aquel sublime grado, y del que únicamente puede esperarse un éxito ventajoso. Nacen pues de aquí como consecuencias necesarias, el nombramiento de una multitud de empleados con crecidos sueldos, la lentitud y poca economía en todas las operaciones, el descuido é imperfección de los trabajos, la malversación de los fondos públicos en algunos casos, y lo que es mas doloroso, el descontento universal del pueblo al ver que sus contribuciones, fruto precioso de sus sudores, pasan á enriquecer á un puñado de individuos, dejando burladas sus esperanzas y la confianza del gobierno. No debemos alucinarnos. Una integridad á toda prueba, un patriotismo acendrado son virtudes que pueden encontrarse en este ó en aquel hombre, pero pensar que ellas sean el distintivo de un conjunto de individuos nombrados al acaso, ó por consideraciones de que no es muy fácil prescindir, de individuos que solo buscan una carrera ó un sueldo con que mantenerse, sin acordarse jamás de que el bien público debe ser el principio y fin de sus operaciones; pensar, repito, que estas virtudes sean el distintivo de tales hombres, es desconocer los resortes que mueven el corazón humano.

No deben ser pérdidas para nosotros las saludables lecciones de la experiencia. Gran Bretaña con todas sus virtudes públicas, con la inflexibilidad de sus leyes, y con el enorme peso de la opinion, víctima ha sido de esos desórdenes; y entre nosotros, por mas eficacia, por mas energía que desplegase el gobierno, los males necesariamente habian de agravarse, pues sin aprendizaje anterior en la construcción de caminos, sin conocimiento exacto de los terrenos ni de los materiales que hayan de emplearse, forzoso es pasar por varios ensayos, que cuando no sean inútiles, siempre serán muy costosos. No siendo probable que todos los caminos queden perfectos desde el principio, será preciso reparar las fallas cometidas, y hacer por consiguiente nuevos gastos. Y si esto ha de suceder, sea quien fuere el encargado de la empresa, ¿qué no será cuando su dirección se encomiende á personas, que en vez de procurar disminuir estos males, ó se muestran descontentados ó apáticos, ó tienen interés en fomentarlos? ¿Qué ancha puerta no se abrirá á las es-

peculaciones de la mala fé? ¿Qué difícil y tal vez imposible no será averiguar los fraudes, y exigir la responsabilidad á los culpables?

Ni paran aquí los males que se seguirían. El gobierno mismo, á pesar de sus buenas intenciones, sería el objeto de la execración pública. A él se imputarían todas las faltas y desórdenes que cometieran los empleados: á él se atribuiría, sino complicidad, á lo menos tolerancia de los abusos; porque el pueblo siempre atiende á los resultados, y no se ocupa en examinar las causas que los hayan producido. ¿Y qué podemos esperar de un pueblo, que después de haber anticipado sumas considerables, todavía se le exigen otras nuevas sin haber visto realizar el bien que se le prometió? Las murmuraciones pasarían á quejas, las quejas á representaciones, y convencido el gobierno de los fundamentos de su justicia, ó espresamente accedería á su solicitud, ó tácitamente contraria con él en una transacción, mandando suspender para mejores días todos los proyectos y trabajos. Así vendrían á morir las halagüeñas esperanzas concebidas por el pueblo; así quedarían inútilmente gastadas sumas considerables que pudieran haberse invertido en provecho público; así caería el gobierno en el descrédito, perdiendo gran parte de su fuerza moral; y así en fin se difundiría el desaliento y desmayo, y se apagaría en los habitantes el noble deseo de emprender obras de comun utilidad.

Camina el gobierno con otra desventaja, y es que la odiosidad que lleva consigo toda contribucion, en el presente caso se agravaría; porque siendo nueva, el pueblo no está acostumbrado á pagarla, y considerándola como un nuevo sacrificio, solamente puede tolerarla ó por las utilidades inmediatas que le proporciona, ó por la esperanza de verlas pronto realizadas. Pero si él no columbra el día en que ha de empezar á recoger el fruto de su contribucion, luego luego la condena como injusta, y creyéndose autorizado para evadirla, pone en práctica cuantos medios le sugiere su interés. De este modo el gobierno mismo, al paso que se espona á ser burlado por el pueblo, le enseña á mentir y engañar, dando así un fuerte ataque á los principios de la moral. El gobierno que quiere conservar su crédito, es menester que se maneje lo mismo que un deudor honrado. Las contribuciones que recibe, son un préstamo que el pueblo le hace para que le restituya su equivalente ó en la seguridad y protección que le dispensa, ó en obras de beneficio comun.

Yo no puedo pasar en silencio una reflexion dolorosa, cuya esac-

titud ojalá que no estuviese comprobada por la experiencia. Supóngase, que el gobierno ha vencido victoriosamente todas las dificultades que se le presentaron; supóngase que ya ha empezado los caminos, y que los continúa con todo el esmero, prontitud y economía que pudiera desearse. Todavía, bajo de tan albagüeña perspectiva ¿quién podrá responder de la conclusion feliz de la empresa? Son tantas y tan vastas las necesidades de la isla de Cuba, son tantas y tan grandes las erogaciones que tiene que cubrir, son tantas y tan extraordinarias las circunstancias en que suele á veces encontrarse, que el gobierno se vé en la precisa necesidad de invertir en objetos que considera mas urgentes, los fondos destinados á ramos particulares. ¿Y seremos tan felices que durante el trascurso de algunos años que se necesitan para acabar los caminos, nunca ocurrirá ningun acontecimiento que pueda interrumpir la marcha del gobierno, obligándole á tocar los fondos consagrados á su construccion? Bien podrá suceder; pero los hombres sensatos conocerán que esto no está en el orden de las probabilidades.

Si pues, he demostrado á mi entender, cuán difícil y espinoso es que el gobierno sea quien construya los caminos de la isla de Cuba, ¿á quién, es natural preguntar, á quién se confiará un objeto de tanta importancia? Confiarse debe al interes individual, permitiendo al hacendado, al comerciante, y á todo hombre industrioso que empleen sus capitales *libre y seguramente* en esta empresa. *Libre y seguramente* digo, porque si una mano estraña viene á dirigirlos en sus operaciones, enseñándoles el modo de gastar sus fondos, y si no se les da la firme garantía de que las condiciones de sus compromisos serán cumplidas inviolablemente, nada tenemos que esperar; pero si se les llega á infundir la fatima confianza de que estas dos grandes bases serán respetadas á todo trance, empezar debemos desde ahora á darnos los mas gratos parabienes.

Los caminos por empresas particulares están exentos de todos los obstáculos con que tiene que luchar el gobierno, cuando los hace por su cuenta. No pudiendo él dirigir personalmente los trabajos, así por su posicion, como por estar recargado de atenciones, tiene que valerse de agentos pagados, y depositar en ellos su confianza y su dinero: mas los empresarios, libres de cuidados, podrán velar noche y dia; y siendo tesoreros de sí mismos, no encomendarán á ningun estraño la peligrosa inversion de sus fondos.

El gobierno tiene que nombrar una muchedumbre de empleados, que no haciendo en desempeño de sus funciones sino lo que baste para conservar sus destinos y disfrutar de sus sueldos, no hay que esperar de ellos, ni prontitud en las operaciones, ni economía en los gastos, y quizá ni aun solidez en los trabajos : mas los empresarios, si nombran empleados, serán los que fueren absolutamente indispensables, asignándoles el menor sueldo posible, y haciéndoles desempeñar sus deberes con actividad y constancia. Los trabajos serán sólidos, porque á proporcion de su duracion, así será la utilidad de los empresarios, y porque cada reparo que tengan que hacer, será una disminucion de sus ganancias : todas las operaciones se harán con prontitud, porque cuanto mas se retarde la conclusion de los caminos, tanto mas tiempo estarán sin percibir el rédito de los capitales invertidos en ellos : habrá mas economía en los gastos, porque este es uno de los elementos principales que entra en todo género de empresas, y basta decir que está de por medio el gran interés individual. El gobierno tiene que empezar pidiendo al pueblo sumas considerables, las cuales deben invertirse mucho antes que este comience á disfrutar de sus utilidades; y si por desgracia, como es factible que suceda, las obras no corresponden á las esperanzas concebidas, el público queda perjudicado con la pérdida ó mala inversion de sus fondos. Mas los empresarios nada piden al pueblo con anticipacion : cuentan solamente con sus recursos ; y si los caminos quedan malos, ellos son los únicamente perjudicados, sin que el público pierda sus capitales. El gobierno se presenta con la desventaja de que el pueblo se convierte en censor severo de todas las operaciones de sus agentés, y como por mas empeño que ponga en evitar las negligencias de éstos, ó en reprimir sus desórdenes, jamas lo podrá conseguir ; hé aquí que se establecerá una lucha entre el pueblo y el gobierno, pero lucha que no producirá otros resultados que la desconfianza de aquel, el descrédito de éste, y la repugnancia de entrambos á todo proyecto de utilidad pública. No acontece así con los empresarios. El pueblo y el gobierno tienen un mismo interés ; caminarán ambos en la mas estrecha armonía ; y convirtiéndose en fiscales de los empresarios, éstos, sin mas apoyo ni amparo que el fiel cumplimiento de las promesas que han hecho ; agregarán á los estímulos del interés, el temor de dos jueces tan inexorables.

Ultimamente, los caminos por empresas tienen una ventaja que

no se puede lograr por alguno de los otros medios que se adopten ; esta es una igualdad relativa, la mas justa que puede desearse en cuanto á la contribucion que se exige. Porque ¿ quiénes son los que la pagan ? Tan solo los que transitan por los caminos. ¿ Y cómo la pagan ? En proporcion al uso que hagan de ellos. Si por cada carreta que pase, se cobran, verbigracia, cuatro reales ; claro es, que el individuo por cuya cuenta pasen veinte, hará doble uso del camino respecto de otro que solamente haga pasar diez ; y como que por una parte los descompone mas, y por otra saca doble utilidad, justo es que pague una suma proporcional á los perjuicios que causa y á las ventajas que recibe.

Sé que hay algunos que están prevenidos contra los portazgos, y que los consideran, sino imposibles, á lo menos muy difíciles de establecer entre nosotros. A sus temores yo agregaría el ejemplo de la Inglaterra, cuyo pueblo derribó las puertas del camino que va de Londres á Escocia, cuando se impuso este derecho por la vez primera ; y fué tal contra él la indignacion popular, que el gobierno tuvo que recurrir á la fuerza armada para sostener sus determinaciones. En Francia tambien se repitió la misma escena, cuando en tiempo de la revolucion estableció portazgos el Directorio en los caminos reales. Bastaria responder á estos ejemplos, que el pueblo de la isla de Cuba ni es, ni se halla en las circunstancias de los de Inglaterra y de Francia ; pero esta respuesta general no satisfaria las dudas que quiero desvanecer. Cuando en esas dos naciones se establecieron portazgos, ya existian caminos, que mas ó menos perfectos, al fin proporcionaban al viajero bastante comodidad, sin exigirle por ella y sobre la marcha, ninguna contribucion pecuniaria. Pedírsela despues, era á los ojos del pueblo una injusticia notoria que en el espíritu de libertad que reina en Inglaterra, y en el de extrema exaltacion que agitaba entonces la Francia, solo podia repararse con la violencia. Mas todo varia en la isla de Cuba. Sin haber tenido la dicha de pisar jamas sobre buenos caminos, la enorme diferencia que luego que se construyan, se encontrará en el tiempo, en la comodidad, y en lo barato de las conducciones, producirá tal contraste con el estado actual, que lejos de temer aquellos escesos, nuestro dócil y tranquilo pueblo besará agradecido la mano que le proporcione tan insignes beneficios.

Lo único que podrá suceder al principio, será que algunos se resistan á pagar el portazgo ; pero el pronto y condigno castigo que

debe imponerse á los reos por el desacato contra las leyes y la propiedad del empresario, servirán de freno para contener cualquier desórden. Al temor del castigo será conveniente añadir el de la opinion ; y aunque ésta no puede tener entre nosotros el influjo saludable que se experimenta en otros países, por lo menos producirá algun efecto. Publíquese pues, en los periódicos el nombre del infractor, sea cual fuere su clase ó gerarquía, y tambien la pena que se le imponga ; y si se dice que estas medidas serán ilusorias, porque el hombre fuerte siempre arrastrará al débil, no se olvide que los empresarios no serán personas desvalidas, pues que ya por sus capitales, ya por su número serán dignas de alto respeto ; viniendo á ser la última consecuencia el choque del fuerte contra el fuerte ; choque que estando de parte de uno acompañado de la justicia y de la opinion, siempre triunfará de los esfuerzos del otro.

Hemos hablado hasta aquí en la hipótesis de que existan empresarios ; pero supóngase que no se presenta ninguno, ó que en caso de haberlos, son tales, que ya por su corto número, ya por sus pocos fondos no pueden hacer los caminos que se necesitan. En estas circunstancias, se dirá, forzoso es apelar á nuevas contribuciones, ó abandonar el gran proyecto que nos ocupa. Ni uno ni otro, porque entre ambos extremos se encuentra un medio que nos libra de los males que se nos anuncian.

Puede ocurrirse á los empréstitos, dividiendo las cantidades que se necesiten en muchas acciones de poco valor, para que aun los cortos capitalistas puedan tomar algunas si les parece. Abrirase tambien la puerta á los extranjeros, quienes alhagados de la ganancia que les ofrece un país, donde el interés del dinero es mucho mayor que en el suyo, volarán á tomar parte en nuestras empresas, y á derramar aquí sus caudales. Para mas comodidad de los prestamistas y utilidad del público, estas sumas se irán dando en ciertos plazos, á proporcion de los gastos que se vayan haciendo ; porque si el costo de un camino se computa en cuatro millones de pesos, la exhibicion simultánea de toda esta cantidad pondría á muchos en la imposibilidad de suplir todos los fondos de que pudieran disponer parcialmente, y al público se gravaría desde el principio con el rédito de un dinero que no se hubiese empleado todavía. Hágase pues, la contrata con los constructores del camino : exljase de ellos que entreguen concluida, á periodos determinados, una parte de sus trabajos, y entonces se tomará de los prestamistas

tas la cantidad necesaria para indemnizar á aquellos, ó para hacerles alguna anticipación según los términos de la contrata; bien que en este punto debe procederse con muchísima cautela. Concluida así una parte del camino, y pagado su costo, el todo ó parte del rédito del dinero invertido se sacará del corto derecho que se imponga á todos los que le transiten, guardando la debida proporción entre volantes, carretas, caballos, etc. Continuando así estas operaciones, el camino quedará concluido dentro de poco tiempo, y como el tráfico se ha de ir aumentando, los derechos impuestos no solo serán suficientes para pagar el interés del dinero, sino que dejarán un sobrante anual con que redimir poco á poco el capital. De este modo, el público se encuentra insensiblemente con caminos, sin experimentar vejaciones, ni comprometer el respeto y decoro de la autoridad: se abre una nueva fuente abundantísima de riqueza pública: se ofrece á los capitales un nuevo ramo de industria en que emplearse útilmente: se presenta ocupación á las clases laboriosas: se convida al extranjero para que venga á invertir sus capitales en nuestro suelo, aumentando por una parte nuestra riqueza, y por otra engrosando nuestra población blanca: en una palabra, se despierta al pueblo del letargo en que yace, dándole la útil lección de que empiece á combinar su interés con el de la patria, y á condenar como un crimen el detestable egoísmo y la funesta apatía (1).

Pero tan afagüeña perspectiva desaparece de nuestros ojos con la triste reflexión de que esta patria querida nunca gozará de tantos bienes; porque ¿quién será el hombre que aventurará sus capitales en una empresa pública, si no se le asegura, y él se convence de que sus derechos siempre serán religiosamente respetados? Aquí invoco yo ahora la autoridad y la palabra sagrada del gobierno; aquí el honor y el deber del Consulado de la Habana, de esa corporación que tantas pruebas tiene dadas de su zelo y desinterés en obsequio del bien común; aquí las luces y desvelos del cuerpo respetable á quien consagro esta Memoria, y cuyos esfuerzos por mejorar la fortuna pública son bien patentes y conocidos; aquí en fin, el interés y noble patriotismo de todo hacendado y de todo el que se honre con el distintivo de buen Cubano. Cuando se des-

(1) El camino de hierro de Güines, que fué el primero que se construyó en Cuba, ofrece la mas plena confirmación de la exactitud de las ideas contenidas en este párrafo.

arrolle esta masa de poder y de fuerza moral, cuando se aplique toda la energía que encierran sus elementos al grandioso objeto que nos ocupa, cuando contribuyan unos con su autoridad y otros con su prestigio, unos con su crédito y otros con sus fondos, entonces se aumentará ó renacerá la confianza perdida, mil capitalistas nos ofrecerán sus caudales, y llenándose nuestras cajas de dinero, ya tendremos caminos y todo cuanto apetezcamos (1).

Ved aquí, Señores, el punto donde yo debiera terminar esta Memoria; pero una inquietud secreta turba mi corazón, y yo no puedo soltar la pluma sin desvanecer primero cualquier concepto equivocado á que tal vez pudiera dar origen la mala inteligencia de mis palabras. Acaso se podrá inferir, que porque yo doy la preferencia á los caminos construidos por empresas, mi intencion es alejar enteramente toda intervencion de parte del gobierno. Debo decir con franqueza, que nada dista tanto de mis ideas ¿ni cómo podría ser de otra manera? El gobierno como amigo y protector del pueblo debe proponer y acalorar todo proyecto que redunde en beneficio comun. ¿Y cuál de mas importancia se puede presentar en la isla de Cuba? Ciertamente que ninguno; y es de tal naturaleza, que aun cuando se considerasen distintos el interés del pueblo y el del gobierno, todavía éste sacaría grandes ventajas. La prontitud y facilidad con que puede circular sus órdenes, la rapidez con que puede mover sus tropas de un punto á otro, y la mayor renta que entrará en sus arcas con el impulso que se da á la agricultura y demas ramos industriales, son consideraciones tan claras que saltan al entendimiento aun del hombre mas obcecado. El gobierno, pues, debe influir con su autoridad, inspirando confianza á los empresarios, respetando y haciendo respetar religiosamente los derechos que se les hubieren concedido en virtud de las contratas, compeliéndolos tambien, cuando fueren llamados á su presencia, á cumplir estrictamente todas las condiciones á que se hubieren comprometido: en una palabra, removiendo cuantos obstáculos puedan impedir ó detener el buen éxito de un proyecto tan útil y tan necesario. Si el gobierno ademas, pudiere disponer de algun sobrante, en nada debe emplearle con tanta preferencia como en esta grande obra: pero que no sea él quien se ponga á invertir estos fondos por su cuenta; que los entregue á nuestra digna Diputacion Consular, ó á contra-

(1) Yo tengo la satisfaccion de decir, que á pesar de las dificultades con que se lucha, ya se ha cumplido una parte de este vaticinio.

tistas idóneos; y tomando las precauciones necesarias, entonces habrá hecho un bien que le colmará de eternas bendiciones.

¡Qué espectáculo tan grandioso no presentaría á los ojos del mundo el gobierno de mi pátria, ejerciendo estas funciones verdaderamente paternas! Yo repetiría de él, lo que del gobierno británico dijo el Barón Dupin en iguales circunstancias : "En Inglaterra, la autoridad suprema es la que concede á los ciudadanos crédito y fondos para que hagan por sí lo que interesa, tanto á ellos, como al gobierno; mientras en otros países, éste compele á los ciudadanos á que le entreguen sus fondos para ejecutar á su manera y cuando quisiere, lo que no pertenece sino á los administrados." ¡Que la sábia conducta del gobierno británico sea el digno ejemplo de nuestra imitacion; que así se verifique entre nosotros, ó ilustre Sociedad patriótica; y que llegando el venturoso día en que se cumplan nuestros votos, podamos tambien decir, que así sucede en la isla por escelencia, en la hermosa y envidiable CUBA !

APENDICE.

Estracto de las leyes itinerarias del Estado de Nueva-York.

Los ciudadanos que tienen voto, celebran juntas anuales en cada pueblo del Estado de Nueva-York, y como una de sus obligaciones principales es la construcción de caminos, hacen entre otros nombramientos el de tres comisarios de caminos reales, y el de un número de sobrestantes, igual al de los distritos de caminos pertenecientes á cada pueblo. Estos caminos se deben distinguir de los que se hacen por compañías; y así trataré primero de ellos, y despues de los de portazgo.

ARTICULO PRIMERO.

De los empleados á quienes toca el cuidado y construcción de los caminos reales y puentes, y de sus atribuciones y deberes generales.

COMISARIOS.

Estos mandarán reparar los caminos y puentes de sus pueblos respectivos, arreglar los ya abiertos; abrir otros nuevos en los términos que mas abajo se dirá; dividirlos en distritos (1), para su mas cómoda composicion; interrumpir los que en su concepto y bajo el juramento de doce propietarios territoriales no fueren ya necesarios; alterarlos segun convinieren todos ó la mayor parte; y requerir á los sobrestantes para que citen á las personas obligadas á trabajar en los caminos. Informarán tambien anualmente á la junta de auditores (2) acerca de las multas y demás cantidades que perciban, del estado de los caminos, de los trabajos asignados y hechos

(1) Aunque la palabra *distrito* es muy limitada, aquí se toma por la división que se hace de las ciudades y pueblos para varios objetos, como escuelas, caminos, etc.

(2) Esta existe en cada pueblo, y se compone del inspector, del escribano respectivo, y de dos ó mas jueces

en el discurso del año, y de las mejoras que convenga hacer, presentando el presupuesto de los gastos al inspector del pueblo, para que éste lo pase á la junta de inspectores en su sesion inmediata, la cual prorrateará las contribuciones entre los habitantes de su pueblo respectivo, con tal que no pasen en un año de doscientos cincuenta pesos. Deberán tambien poner en todos los caminos públicos piedras ó tablas que á cada milla indiquen las distancias con letras claras y legibles, y en las encrucijadas fijarán postes con las inscripciones necesarias para marcar las direcciones.

Sobrestantes.

Estos deben reparar y conservar los caminos reales de sus distritos: citar, en virtud de aviso de uno ó mas comisarios á todas las personas que deben trabajar en ellos: percibir las multas y el dinero del trabajo permutado: remover una vez al mes desde abril hasta diciembre todas las piedras flojas de la parte transitada del camino: arrancar dos veces al año las yerbas que nazcan á los lados: mantener y renovar los mojones que demarcan los linderos para que todos sepan cuál es la anchura del camino: en una palabra, ejecutar todas las órdenes legales de los comisarios. Cuando el trabajo señalado por éstos á los habitantes de cualquier distrito, no fuere suficiente para conservar los caminos, el sobrestante de ese distrito hará proporcionalmente una nueva asignacion, la cual nunca pasará del tercio del número de dias de trabajo, señalados por los comisarios en el mismo año á los habitantes del tal distrito.

El cargo del sobrestante es gratuito; pero si alguno empleare en el desempeño de sus deberes mas dias de los que se le hubieren señalado, recibirá por cada uno la compensacion de seis reales (1). El sobrestante no podrá permutar su trabajo por dinero en ninguno de los dias que se le hayan señalado.

Si el sobrestante nombrado rehusare el empleo, ó éste vacare, los comisarios nombrarán otro. Cada falta que cometa un sobrestante, será castigada con una multa de diez pesos aplicable á los caminos; la cual le exigirán los comisarios, ante quienes podrá acusarlos cualquiera persona residente en el pueblo respectivo, dándoles

(1) Cada real de estos equivale á la octava parte de un peso fuerte, ó sean dos reales y medio vellon.

fianza que baste á cubrir los gastos que se han de hacer en la persecucion del sobrestante. Si los comisarios no admitiesen la acusacion, ó fueren remisos en el procedimiento, se les castigará con la pena de diez pesos aplicables á la persona que se hubiere querrelado y ofrecido la fianza competente.

ARTICULO SEGUNDO.

Personas que deben trabajar en los caminos reales, y modo de imponer esta contribucion.

Todo individuo, ya propietario, ya poseedor de tierras en el pueblo de su residencia, todo hombre de mas de veinte y un años de edad residente en dicho pueblo, ó que tenga tierras en él, aunque no resida, está sujeto á esta contribucion itineraria. Cada sobrestante dará al escribano del pueblo, dentro de diez y seis dias despues de su nombramiento, una lista firmada que contenga el nombre de todos los habitantes de su distrito obligados á trabajar en los caminos. Los comisarios formarán tambien en la primera ó en cualquiera de sus juntas otra lista de las tierras de los propietarios no residentes, por donde pase el camino, ó que le sirvan de lindero, ó que se junten con él.

Las listas de los sobrestantes serán entregadas por el escribano á los comisarios, quienes arreglándose á ellas, determinarán el número de dias de trabajo en el año próximo, y las personas y tierras á quienes corresponden; y firmadas que sean por ellos, harán que el escribano saque copias autorizadas, y que las entregue á los sobrestantes respectivos. En esta regulacion se observarán las reglas siguientes. 1^o El número total de dias de trabajo se señalará en cada año, y será á lo menos el triple del número de habitantes que pueden contribuir en el pueblo respectivo. 2^o Todo habitante varon de mas de veinte y un años, escepto los ministros del Evangelio y de cualquiera secta, los pobres, mentecatos y locos, contribuirán á lo menos con un dia de trabajo, y los demas dias que faltaren, se repartirán entre los propietarios residentes conforme al valor de sus bienes muebles ó raices. A las tierras de los no residentes solamente se les impondrá esta contribucion, cuando los comisarios consideraren que aumentarán su valor por el trabajo he-

cho en el camino; y aun en este caso no se les gravará sino en la cuarta parte de un día de trabajo por cada cien pesos que valgan las tierras, sin que pueda jamás imponérseles una contribucion mayor que á las de igual valor que posean los residentes. 3^a Si despues de hecha esta asignacion, aun faltaren días para completar los trabajos, el nuevo gravámen recaerá sobre los habitantes del pueblo.

Si algun propietario no residente se considerare perjudicado con la determinacion de los comisarios, podrá apelar dentro de treinta días á los jueces del tribunal del condado (1) donde tuviere sus tierras, quienes decidirán definitivamente sobre la apelacion dentro de veinte días. Si la determinacion de los comisarios y sobrestantes fuere confirmada, la parte apelante pagará á cada juez dos pesos por cada uno de los días que hubiese estado empleado en la decision del negocio; pero si fuere revocada, entonces se sacarán estos gastos de los fondos de los puebls respectivos.

Cuando uno ocupa tierras que no le pertenecen en propiedad, se debe distinguir la contribucion de las tierras, de la tasa personal impuesta al ocupante; pero si la contribucion se hubiere impuesto á estas tierras en nombre del ocupante, el propietario estará exento de todo trabajo en los caminos. A los arrendatarios por menos de veinte y cinco años, se les rebajará la contribucion en proporecion á la renta que paguen por las tierras al propietario; y como los días de trabajo deben repartirse entre los dueños y los arrendatarios, solo recaerán todos sobre estos, cuando así se hubiere estipulado.

ARTICULO TERCERO.

Deberes de los sobrestantes con respecto á la ejecucion del trabajo en los caminos reales; y ejecucion y conmutacion de este trabajo.

Cuando haya que trabajar en los caminos, los sobrestantes citarán, á lo menos 24 horas antes, á las personas residentes en sus distritos respectivos para que asistan al tiempo y lugar señalados con los instrumentos y utensilios que se les pidan. A los propieta-

(1) Este era antes en Inglaterra el distrito ó territorio de un conde; mas hoy, tanto alli como en los Estados Unidos del Norte América es una division territorial para los negocios judiciales.

rios territoriales ausentes y sujetos á esta contribucion, se les citará por medio de sus agentes residentes en el pueblo, con una anticipacion de cinco dias á lo menos; y si no los tuvieren, el sobrestante, veinte dias á lo menos antes de empezarse los trabajos, fijará en la parte exterior de la puerta del edificio donde se haya celebrado la última junta, un cartel que contenga los nombres de las personas no residentes, la porcion de tierras que les pertenecen, el número de dias de trabajo que los tocan, y el tiempo y lugar en que deben hacerse los trabajos.

Todos pueden conmutar toda ó parte de esta tarea, pagando al sobrestante dentro de las veinticuatro horas despues de haber sido citados, cinco reales por cada dia de trabajo, cuyas sumas se invertirán en los caminos y puentes de los distritos respectivos. Pero esta conmutacion no es permitida á los sobrestantes.

A los que deben trabajar por tres ó mas dias, y no hayan permutado, puede el sobrestante obligarlos á que lleven á los caminos un carro, ó un arado con dos ó mas caballos ó bueyes, y un hombre que los maneje; pero esto se entiende, siempre que los contribuyentes tengan en el respectivo distrito del camino dichos utensilios y animales.

Cada dia de este ejercicio se computa por tres. El trabajo de los caminos durará ocho horas diarias; y los individuos obligados á trabajar en ellos pueden tambien nombrar un sustituto, imponiéndoseles por cada hora que falten á su trabajo un real de multa. Si asistieren al lugar donde se les hubiere citado, pero permanecieren ociosos, ó no trabajaren bien, ó impidieren á otros su trabajo, pagarán un peso por cada falta. Si no comparecieren, tambien se les multará en un peso diario; y si se les pidieren los animales y utensilios mencionados, y no dieran ninguno, pagarán tres pesos diarios; pero si dieran algunos, omitiendo cualquiera de los demás, pagarán un peso diario por cada uno de los que falten.

A los que sin excusa racional no hubieren asistido á los trabajos, los acusará el sobrestante dentro de seis dias despues de cometida la falta, ante uno de los jueces de paz del pueblo, quien procederá contra los transgresores para imponerles la pena de la ley; de la cual se librarán cuando aleguen justa causa; pero esta nunca los eximirá de los trabajos que deben hacer en los caminos, sino tan solo del castigo.

Con respecto á los dueños de tierras no residentes en el pueblo,

el sobrestante hará constar bajo de juramento ante uno de los jueces de paz, que ha verificado la citacion conforme lo previenen las leyes, y despues presentará al inspector del pueblo una lista de todas las tierras de los no residentes, de las personas desconocidas que no han pagado su contribucion, y de la suma de trabajo que debieron hacer. Si el sobrestante no entregare esta lista, ó no hiciere la relacion jurada, pagará cinco pesos de multa y todos los trabajos pendientes á razon de cinco reales diarios. Entregada que sea la lista, el inspector la pasará á la junta de inspectores, quienes en su próxima sesion harán que las deudas se paguen en los términos prevenidos por las leyes. Cada sobrestante presentará á uno de los comisarios, antes de la junta anual, una relacion jurada del año en que ha sido nombrado, manifestando el nombre de todas las personas que han debido trabajar en los caminos, el de las que efectivamente han trabajado, y el número de dias, espresando tambien quiénes han sido los multados y cuáles las cantidades en que lo han sido, quiénes han permutado sus trabajos por dinero, y cuál la inversion de las sumas entradas en su poder, acompañando además una lista de todas las tierras de los no residentes que no han pagado su contribucion. El sobrestante que no presentare al comisario esta cuenta, ó no entregare el dinero que exista en su poder, será perseguido por el comisario; y por cada una de estas faltas pagará cinco pesos aplicables al fondo de caminos.

ARTICULO CUARTO.

De la abertura, alteracion ó discontinuacion de los caminos públicos y privados.

Los comisarios por sí, ó á peticion firmada por cualquiera de los contribuyentes de caminos pueden abrirlos, alterarlos, ó discontinuarlos; pero en tales casos deberán hacer reconocer los terrenos, dejando constancia del reconocimiento en la escribanía del pueblo, y fijando el escribano en la puerta del edificio donde se celebra la junta anual, la orden de los comisarios, para alterar, discontinuar, ó abrir el camino.

Si este pasare por un huerto ó jardín formado cuatro ó mas años antes, ó por edificios, ó fábricas de cualquier género destinados al uso del comercio y manufacturas, ó por patios ó cercados necesa-

rios para el uso de esas fábricas y edificios, en ninguno de estos casos podrá abrirse sin consentimiento del dueño. Si hubiere de pasar por tierras cercadas, mejoradas ó cultivadas, tambien se necesita del consentimiento del dueño ó del poseedor, á no ser que doce propietarios territoriales del pueblo certifiquen bajo juramento que es necesario hacerlo. Mas antes de esta decision se tomarán varias precauciones que aseguren el acierto.

Los doce propietarios no han de tener interés alguno en las tierras por donde haya de pasar el camino, ni ser parientes del dueño de ellas. Seis dias á lo menos antes de reunirse, se fijará un cartel en tres de los parajes mas públicos del pueblo; y reunidos que sean, prestarán juramento de obrar bien, reconocerán personalmente el terreno, y oirán todas las razones que puedan alegarse en pró ó en contra de la abertura del camino. Si creyeren que se debe abrir, estenderán y firmarán un certificado que entregarán á los comisarios del pueblo, quietes tres dias á lo menos antes de reunirse para resolver sobre la abertura, citarán por escrito al poseedor de las tierras, y en su ausencia le dejarán en su casa una papeleta, anunciándole el dia y lugar en que han de juntarse; y si despues de haber oido las razones en pro ó en contra, resolvieren que se abra el camino, firmarán un certificado en que se enumeren todos los parajes por donde haya de pasar, y archivarán este documento en la escribanía del pueblo.

La indemnizacion de los daños causados por la abertura del camino, puede hacerse por convenio entre los comisarios y el dueño de las tierras, siempre que la suma no pase de 25 pesos; pero si no pudieren convenirse, ó la cantidad fuere mayor, entonces los comisarios ó el dueño de las tierras ocurrirán á dos de los jueces de paz del pueblo, quienes mandarán á un alguacil de otro pueblo, que no esté interesado, ni sea pariente de alguno de los interesados en las tierras por donde pase el camino, que cite doce propietarios territoriales desinteresados, ni residentes en el pueblo por donde se ha de abrir aquel, y que no sean parientes del propietario, avisándoles tambien el dia y lugar en que han de reunirse. Comparecido que hayan, los jueces de paz que espidieron la órden, sacarán por suerte seis de ellos, y formando éstos el jurado, fijarán la indemnizacion, despues de pesar todas las circunstancias, y de prestar juramento de obrar con rectitud. Los jueces de paz recibirán y certificarán la opinion del jurado, y la entregarán á los comisarios res-

pectivos, quienes darán una copia de ella, y tambien la cuenta de los gastos hechos al inspector del pueblo, y éste las presentará á la junta de inspectores, la cual las examinará cuidadosamente, y atendiendo á los fundamentos de su justicia, aumentará ó disminuirá la cantidad que se ha de pagar por via de indemnizacion. Así esta, como todos los demás gastos que se hayan hecho, se sacarán de los fondos del pueblo por donde pasare el camino.

Quando se hubiere de descontinuar un camino real que corre por las tierras de algun propietario, y el nuevo camino que se ha de abrir, pase tambien por las tierras del mismo propietario, el jurado rebajará de la indemnizacion que señale, el valor del camino descontinuado y el beneficio que de esta descontinuacion resulte al propietario.

Si los comisarios de dos pueblos de un mismo condado ó de condados distintos no convinieren en la abertura ó alteracion del camino que haya de pasar por los dos pueblos ó condados, los comisarios de ambos pueblos se reunirán para conferenciar sobre la materia á peticion de cualquiera de los que no hayan convenido.

Para abrir un camino por el lindero de dos pueblos, se reunirán dos ó mas comisarios de dichos pueblos, y le darán, ya de un lado, ya de otro, la inclinacion que les parezca conveniente. Deberán tambien dividirlo en distritos, asignando un número igual á cada pueblo, á fin de que la construccion y reparacion del camino pueda hacerse con mas comodidad; y cada uno de estos distritos se considerará, en punto á cualquier género de obras, como si esclusivamente perteneciera al pueblo respectivo.

El propietario ó poseedor de las tierras por donde pasare el camino real, podrá usar racionalmente de los árboles en pie ó tendidos que existan en ellas, á escepcion de los que se necesiten para construir ó reparar los caminos ó puentes situados en dichas tierras.

Quando se ocurra á los comisarios de algun pueblo para que abran un camino privado, citarán doce propietarios desinteresados que residan en el lugar por donde pase el camino, y compareciendo en el dia señalado (del cual se dará tambien aviso al propietario ó poseedor de las tierras), jurarán, reconocerán los lugares, y si creyeren necesario el camino, firmarán un certificado, segun se ha dicho, y los comisarios procederán á su abertura. La indemnizacion del terreno se hará en los términos ya prescritos para los caminos públicos, pero se pagará por la persona que haya ocurrido á los co-

misarios para la abertura del camino. Esa persona y sus herederos podrán usar de él, sin convertirlo en otro uso u objeto que el de camino privado. Ni el dueño de las tierras, ni el ocupante podrán transitar por él, á menos que lo hubieren manifestado á los comisarios ó al jurado antes de fijar la indemnización de las tierras.

La mínima anchura de los caminos públicos será de diez y seis yardas y media (1); y esta misma será la máxima de los privados.

Siempre que alguno ocurra á los comisarios para que se descontínúe un camino viejo por ser ya inútil, éstos citarán doce propietarios territoriales, desinteresados y residentes en el pueblo para que reuniéndose en cierto día, reconozcan el camino, y examinen cuanto pueda alegarse; y si opinaren que debe descontinuíarse, firmarán su certificado, y lo entregarán á los comisarios, para que éstos procedan conforme á lo determinado.

Toda persona que se considere agraviada de cualquiera medida de los comisarios, relativa á caminos, podrá apelar dentro de 60 días á tres jueces del tribunal del condado donde estuviere el camino. Pero la decision que recaiga sobre la apelacion de una persona, en nada afectará los derechos de otra que tambien haya apelado dentro del plazo legal.

Fijado que sea un camino por los jueces á quienes se ha apelado, no se discontinuará, ni alterará mientras todos ó alguno de ellos permanecieren en comision; pero éstos reunidos á otro ó á otros jueces para que todos formen el número de tres, podrán mandarlo alterar ó descontinuar, y el juez ó jueces adicionales serán nombrados por la persona que pida la descontinuacion ó alteracion del camino. Si ninguno de los jueces mencionados estuviere ya en comision, entonces se ocurrirá á tres del mismo tribunal. Pero así en este como en el caso anterior, no admitirán peticiones sobre la alteracion ó descontinuacion, sin que vayan acompañadas de un certificado firmado por los comisarios del pueblo respectivo, en que aprueben la tal peticion. Los jueces, antes de decidir, deben reconocer el camino.

Quando los comisarios hubieren trazado alguno público que ha de pasar por tierras cercadas, y los interesados no hubieren apelado de la determinacion de los comisarios, éstos les mandarán destruir las ciertas dentro de 60 días; y si vencido este plazo, todavía

(1) La *yarda* imperial inglesa es de 91 centímetros, 438 milímetros.

existieren, las harán derribar. Si se hubiere apelado, y confirmado la determinacion de los comisarios, éstos las mandarán destruir dentro de 60 dias despues de la sentencia.

Todos los documentos relativos á caminos serán archivados por los comisarios en la escribanía del pueblo respectivo.

ARTICULO QUINTO.

Disposiciones y penas relativas á la obstruccion y usurpacion de los caminos reales.

Todo el que obstruyere los caminos reales, ya en el centro, ya en las zanjas laterales, pagará cinco pesos de multa.

Cuando el poseedor de las tierras por donde pasa un camino real ya trazado, usurpare alguna parte de él, levantando cercas, los comisarios podrán mandárselas derribar dentro de 60 dias, espresando en la órden la anchura señalada al camino, y el espacio y lugar ó lugares usurpados. Si las cercas no fueren removidas dentro del plazo concedido, el transgresor pagará cuatro reales de multa por cada día que trascurriere sin derribarlas.

Si el poseedor de las tierras negare la usurpacion, entonces uno ó mas comisarios ocurrirán á cualquiera de los jueces de paz para que convoque un jurado de doce propietarios territoriales, señalándoles el día y lugar en que se han de reunir, y avisándolo á los comisarios y al poseedor de las tierras. Si el jurado declarare que hay usurpacion, estenderá y firmará un certificado manifestando todos los particulares relativos á la usurpacion, é indicando la persona ó personas que la hubieren cometido. A los sesenta dias de archivado el certificado, deberá el poseedor derribar las cercas, ya hayan sido levantadas por él, ya por su antecesor; y si no lo hiziere, pagará cuatro reales por cada uno de los dias trascurridos. Tambien deberá pagar dentro de diez las costas del juicio.

Si el jurado declarare que no hay usurpacion, mandará resarcir al poseedor los daños que se le hayan ocasionado en virtud del procedimiento; y tanto ellos como las costas serán pagados por los comisarios, quienes sacarán estos gastos de los fondos del pueblo que los nombró.

Si de algun terreno cercado cayere en el camino real, ó fuere

derribado un árbol por alguna persona, el poseedor del terreno de donde hubiere caído, deberá quitarlo dentro de dos días después que cualquiera le haya avisado; y si no lo hiciere, pagará cuatro reales por cada día, que después del aviso, permaneciere el árbol en el camino.

Si sin orden ó consentimiento del poseedor de las tierras cortare alguno un árbol, y cayere en el camino real, ó en algún río, ó arroyo por donde aquel pasare, el transgresor pagará al poseedor un peso por cada árbol, y otro peso por cada día que permaneciere en el camino, río ó arroyo.

Todo el que cortare, ó hiciere cortar algún árbol, y éste cayere en un río ó arroyo, declarado, ó que en lo sucesivo se declare parte integrante de un camino real, deberá quitarlo dentro de veinte y cuatro horas; y si no lo hiciere, pagará cinco pesos por cada árbol.

El propietario de tierras contiguas á un camino real, puede plantar en el lindero árboles en línea recta, y á la distancia de seis pies entre sí: y cualquiera que los cortare ó dañare, pagará los perjuicios al propietario.

Todo el que perjudicare algún camino real ó puente, obstruyendo, ó haciendo variar la dirección de alguna cala, zanja, ó compuerta, ó arrastrando trozos ó maderas, pagará triplicados los perjuicios que causare. El que destruyere, quitare, ó dañare algún poste, piedra, ó inscripciones puestas en los caminos para marcar las distancias ó indicar las direcciones, pagará diez pesos por cada ofensa. Perseguirásele también por mala conducta, y convencido que sea se le multará en 50 pesos, ó se le condenará á arbitrio del tribunal, á una prisión que puede ser hasta de tres meses.

No se permitirán en los caminos reales puertas colgantes ni ningunas otras, á menos que las tierras por donde aquellos corrieren, estuvieren espuestas á ser inundadas por los ríos vecinos, en términos que para pasar, sea preciso romper las cercas. Estas puertas se pondrán y repararán por los sobrestantes á espensas del poseedor de las tierras, en cuyo beneficio se hagan; y si fuere necesario poner dos ó mas, y el terreno intermedio estuviere ocupado en sus estremidades por uno ó mas individuos á quienes sean útiles las tales puertas, todos los costos se prorratarán entre ellos á proporción de la extensión de las tierras contiguas al camino que cada uno ocupe entre las puertas y las estremidades mencionadas.

El sobrestante del distrito del camino donde existieren, presentará anualmente en la escribanía respectiva una relación jurada de todos los gastos hechos en su construcción y reparación, indicando también el nombre de la persona que debe pagarlos; y si éstas fueren dos ó más, también señalará la porción que á cada una toque. Cobrará también de ellas, dentro de diez días después de presentada la cuenta, las cantidades que deben, y si no las pagaren dentro de seis días después de ser reconvenidas, podrá perseguirlas ante uno de los jueces de paz del pueblo.

Si alguno abriere estas puertas, y después de haber pasado por ellas, no las cerrare inmediatamente, ó si pasare sin necesidad por los terrenos contiguos al camino donde existen, pagará á la persona ofendida el triple de los daños causados.

ARTICULO SESTO.

Construcción, reparación y conservación de los puentes.

Siempre que la junta de inspectores de algún condado considere que un pueblo puede quedar muy recargado con la construcción ó reparación de algún puente, hará que las cantidades necesarias se saquen por contribuciones impuestas á todo el condado, las cuales nunca pasarán en un año de mil pesos.

Si los comisarios no quedaren satisfechos con la determinación de la junta de inspectores de su condado, en cuanto á las cantidades que se necesiten, esa determinación podrá, á petición de los comisarios, ser revisada por el tribunal del condado, y la decisión de éste se cumplirá.

Todo el que dañare algún puente sostenido á expensas públicas, pagará el triple de los daños.

Existen también en el Estado de Nueva-York algunos puentes, por los cuales es prohibido andar á paso acelerado; y para que nadie alegue ignorancia, los comisarios ponen en cada estremidad del puente un aviso, advirtiendo que el contraventor pagará un peso de multa.

CAMINOS DE PORTAZGOS.

ARTICULO SÉPTIMO.

*Autorizacion de las compañías de los caminos de portazgo,
y eleccion y facultad de los Directores.*

Todas las personas que quieran formar una compañía para construir caminos de portazgo (1), ocurrirán para su autorizacion al congreso del estado, el cual podrá acceder á su solicitud, prefijando en una acta los términos en que da el permiso, y el capital que ha de tener la compañía. Cada uno de los individuos nombrados, ó sean comisarios, para recoger las suscripciones; conservará un libro, que estará abierto por espacio de dos años, á menos que antes de este tiempo se reuna la sexta parte del número total de las acciones.

Los suscriptores entregarán á los comisarios, al tiempo de suscribirse, la décima parte de la suma de la suscripcion; y las porciones restantes las satisfarán á su tiempo y plazo respectivos al presidente y directores que se nombrarán. Luego que se reuna la sexta parte del total de las acciones que han de componer el capital de la compañía, los comisarios publicarán en dos gacetas de las mas inmediatas al camino, un aviso que contenga el día y lugar en que se reúnan los suscriptores para nombrar directores. Estas elecciones serán presididas por los comisarios presentes; y los suscriptores por sí, ó por sus apoderados nombrarán á pluralidad de votos nueve accionistas para directores en el año próximo. Los accionistas presentes nombrarán tambien en esta junta tres individuos para que presidan las elecciones del año entrante. Nombrados que sean los directores, los comisarios les entregarán los libros y las cantidades que hayan recibido á cuenta de la suscripcion. Esta junta se renovará anualmente para nombrar directores y presidentes; y si no pudiere verificarse en el día señalado, se celebrará cuanto antes, haciendo aquellos la convocatoria en los términos ya dichos, y cesando en sus funciones desde el día en que la junta debió celebrarse, pues solamente se les reservan las facultades necesarias para efectuar las elecciones.

(1) Estas compañías tienen alguna semejanza con las *anonimas* establecidas por el Código español de comercio.

Todo accionista tendrá un voto por cada accion hasta el número de diez; y un voto más por cada cinco excedente de aquel número.

Cinco directores formarán junta para el despacho de los negocios, y los actos de la mayoría obligarán á toda la corporacion.

Los directores elegirán entre sí un presidente en su primera junta; y si éste no asistiere, entonces se nombrará para cada una un presidente particular.

Esta junta llenará las vacantes de director ó de presidente, haciendo siempre sus elecciones á pluralidad de votos.

El presidente y directores deberán reunirse de tiempo en tiempo en el lugar que tengan por conveniente. Harán los reglamentos, y tomarán cuantas disposiciones crean oportunas para los negocios de la compañía. Nombrarán los oficiales subalternos, artesanos y operarios que juzguen necesarios. Continuarán recibiendo la suscripcion de las acciones hasta que entre en su poder todo el capital, á no ser que se conozca que una suma menor basta para llenar los objetos de la compañía. Pedirán á los accionistas al tiempo y en la proporcion que juzguen oportunos las cantidades que adeudan de sus respectivas acciones, so pena de perder éstas y todo lo que á cuenta de ellas hubieren dado. Declararán por una disposicion particular el modo y las restricciones con que podrán transferirse las acciones del capital. Construirán, acabarán, y constantemente repararán el camino con todos los edificios necesarios y sus accesorios. Llevarán una cuenta exacta de todos los portazgos que reciban y gastos que hagan; y deducidos éstos, declararán dos veces al año el producto neto del camino, y lo repartirán entre los accionistas, dando los avisos oportunos por medio de una ó mas gacetas. Presentarán en fin al contralor (1) dentro de seis meses despues de concluido el camino, la cuenta de los gastos de su construccion; dándole tambien anualmente razon de los portazgos cobrados, y de las erogaciones y dividendos hechos en el discurso del año.

Ningun director podrá, durante el tiempo de su direccion, hacer contrata directa ó indirectamente para construir algunas obras del camino.

Si dentro de dos años despues de autorizada la compañía por

(1) Intendente.

(1) Esto es un especie de Intendente.

el congreso del Estado no hubiere empezado el camino, ó concluídolo dentro de cinco, perderá la autorizacion recibida.

El congreso del Estado podrá disolver estas compañías, cuando la renta de los portazgos hubiere sido suficiente para cubrir todos los gastos hechos en compras, construcción, reparación y cuidado del camino, y hubieren recibido además por término medio el interés anual de un diez por ciento. Disuelta que sea la compañía, todos sus derechos y propiedades pasarán al pueblo del Estado.

ARTICULO OCTAVO.

Construcción del camino y regulación de los daños.

La dirección del camino que ha de hacer la compañía, será trazada por tres, ó por dos de los tres comisarios que nombrará el gobernador del Estado; pero la elección no ha de recaer en individuos que estén interesados en algun camino de portazgo, ni que vivan en el condado por donde pase el camino de que se trata. Los comisarios deberán proceder imparcialmente según su conciencia, y en los términos mas conformes al objeto de la compañía y al interés público, haciendo levantar un plano exacto del camino reconocido en todos los condados por donde pasare, el cual se archivará en la escribanía del condado respectivo.

La compañía á quien pertenezca el camino, pagará á cada comisario un peso por cada día que estuvieren necesariamente empleados, y además todos los gastos hechos en el reconocimiento y en los planos.

El presidente y directores de la compañía darán al camino no menos de 22 yardas de anchura; y la faja por donde han de transitar los animales y carruages, será de 22 piés, cubiertos de piedras, cascajo ú otras materiales sólidos. Las zanjas y demás obras del camino se harán de modo que proporcionen seguridad y comodidad al viajero.

La compañía pondrá piedras ó postes que marquen á cada milla la distancia que hay al lugar donde empieza el camino; y si éste fuere cortado por otro, se pondrán letreros en la encrucijada, indicando el nombre de los parajes á donde conducen dichos caminos.

Si fuere necesario comprar algunas tierras, el presidente y directores de la compañía se ajustarán con el dueño de ellas; y si no pudiesen convenirse, harán una representación á uno de los jueces del tribunal del condado donde se halláren las tierras, con tal que no tenga interés en el camino. Este juez nombrará de tasadores á tres propietarios territoriales del condado, que no sean habitantes de ningún pueblo por donde pase el camino; ni que estén interesadas en él; ó en las tierras. El presidente y directores participarán el nombramiento á los tres tasadores, y éstos ó dos de ellos señalarán el día en que han de ir á reconocer las tierras, no siendo ni diez antes de habérseles dado el aviso, ni veinte despues; siendo tambien obligacion del presidente y directores anunciar al propietario de las tierras, á lo menos diez días antes, el lugar donde se han de reunir los tasadores. Hecho el reconocimiento, éstos fijarán la indemnizacion que se debe dar al propietario, y firmando su determinacion delante de uno de los jueces del condado, la archivarán en la escribanía respectiva.

Luego que el presidente y directores paguen el precio de las tierras, ó lo depositen en la escribanía por no quererlo recibir el propietario, tomarán posesion de ellas; y si no hubiere persona autorizada para percibirlo, ni tampoco hubiere sido reclamado legalmente dentro de diez dias despues de haberse archivado el acta de reconocimiento, el presidente y directores podrán posesionarse de las tierras, con tal que se comprometan á pagarlas, luego que legalmente se las cobre su valor.

Cuando la compañía compre algun camino real ó parte de él, se procederá lo mismo que si fuera propiedad particular; pagando el presidente y directores su valor á los comisarios respectivos de los caminos reales.

Si el camino trazado por la compañía pasare por las tierras de algun camino viejo, usado como tal en virtud de prescripcion, los tasadores valuarán por separado el terreno y las mejoras hechas por el pueblo respectivo; de suerte, que el precio de las tierras se pagará á sus dueños, y el de las mejoras al pueblo que las ha hecho, esto es, á sus comisarios.

El presidente y directores pagarán un peso al juez que nombre los tasadores, y á cada uno de estos, dos pesos por cada día que estuvieren necesariamente empleados.

ARTICULO NOVENO.

De los portazgos y su recaudacion.

Concluido que sea el camino, ó diez millas de él, el presidente y directores de la compañía lo avisarán al gobernador del Estado, para que nombre tres propietarios territoriales que reconozcan los trabajos, y le informen por escrito, si están conformes á los términos que se prescribieron; y estándolo, el gobernador permitirá al presidente y directores la ereccion de todas las puertas que crean convenientes para la recaudacion de los portazgos; pudiendo entonces nombrar los recaudadores que quieran. Estos podrán impedir el paso á todos los que no paguen el portazgo; pero hay casos en que no podrá cobrarse: tales son cuando uno vaya ó venga de algun lugar destinado al culto público, de un funeral, de un molino donde muele los granos para el uso de su familia, de la herrería donde acostumbre ir para que le hagan algun trabajo, de algun tribunal que legalmente le cite como jurado ó testigo, de los ejercicios militares á que la ley le compele á asistir, de alguna junta ó eleccion en que tenga que votar, ó finalmente en solicitud de algun médico ó partera. Tampoco se cobrará á las tropas empleadas en el servicio del Estado de Nueva-York ó de la nacion, ni á los individuos que residen dentro de una milla de la puerta donde se cobra el portazgo, á no ser que se empleen en trasportar los efectos pertenecientes á personas que no residan dentro de la distancia referida. Los carruáges, cuyas ruedas dejen un rastro de doce pulgadas, no pagarán nada; pero si fuere de nueve, solamente pagarán la cuarta parte del portazgo; y si de seis, la mitad.

El presidente y directores harán poner encima de cada puerta, y de un modo que fácilmente se lea, una lista impresa que contenga los derechos que deben pagarse en cada una de aquellas.

ARTICULO DÉCIMO.

Disposiciones generales sobre las compañías existentes.

En todos los condados del Estado de Nueva-York donde hubiere caminos de portazgo, habrá cierto número de inspectores que no tengan interés en ninguno de esos caminos, existentes en el mismo

Estado; y su número no bajará de tres, ni excederá de cinco. Estos inspectores no ejercerán sus funciones en los casos en que por el acta del congreso se hayan tomado medidas especiales para la inspeccion de los caminos, y estas medidas hayan sido ya ejecutadas.

Cuando á un inspector se avisare por escrito, que todo ó parte de algun camino de su condado necesita de reparacion, deberá reconocerlo inmediatamente; y si encontrare justa la queja que se le ha hecho, dará el aviso competente al recaudador del portazgo, ó al portero mas inmediato al lugar descompuesto, pudiendo, si lo cree conveniente, mandar abrir la puerta; pero esta orden deberá comunicarse por escrito, y con anticipacion de tres dias al portero respectivo, haciendo tambien particular mencion del lugar descompuesto. Abierta que sea la puerta, no se cerrará, ni se cobrará portazgo en ella, á menos que uno de los inspectores del condado certifique que el camino está reparado, y mande por consiguiente cerrar la puerta. Cuando ésta estuviere en comunicacion inmediata con la parte del camino descompuesto, y además se hallare en un condado contiguo donde hubiere inspectores, éstos, aunque fuera de su condado, podrán en virtud de queja por escrito, reconocer el camino, y proceder como si éste se hallase dentro de su condado.

Si el portero no obedeciere inmediatamente las órdenes del inspector, ó cerrare la puerta sin su certificado, ó si mientras debiere estar abierta, estorbare ó detuviere el paso de cualquier viagero, ó le pidiere ó recibiere el portazgo, pagará en cada uno de estos casos diez pesos á la persona agraviada.

El inspector, despues de haber reconocido el camino, y encontrado que necesita de reparacion, ó que las puertas no están situadas conforme á la ley, deberá participarlo por escrito á uno ó mas directores de la compañía, prefijando el tiempo en que se han de remediar estas faltas. Si el inspector fuere desobedecido, se quejará inmediatamente al fiscal general, ó al del distrito del condado, para que persiga la compañía á nombre del Estado; y si aquella resultare culpable, se la multará en una suma que no pase de doscientos pesos.

A cada inspector se pagarán dos pesos por cada dia que estuviere empleado en el reconocimiento del camino; y si éste necesitare de reparacion, los pagará la compañía, debiendo cobrarse al recau-

dador del portazgo mas inmediato al camino descompuesto, ya de los fondos que tenga en su poder, ya de los que hubiere de percibir; y si no los pagare, se le cobrarán con las costas causadas. Si el inspector declarare que el caruino está bueno, entonces se le pagarán los dos pesos diarios por la parte querrelante.

Todo recaudor que injustamente impidiere el paso, ó detuviere en las puertas á cualquier viagero ó pasajero de los que deben pagar portazgo, ó pidiere mas de lo que debe cobrar, se le multará en cinco pesos para la persona ofendida; y si así en éstos, como en los demás casos en que se le persiga por cosas que haga ó deje de hacer en calidad de recaudador, no tuviere con que pagar, toda la responsabilidad pecuniaria recaerá sobre la compañía, la cual pagará tambien las costas, si rebusare satisfacer la cantidad que se le pide.

El presidente y directores de las compañías existentes ó que se crearen, podrán conmutar de tiempo en tiempo con cualquiera persona que resida en un lugar contiguo ó cercano del camino, el portazgo que hayan de pagar en la puerta mas inmediata; y aunque esta conmutacion no puede pasar de un año, es lícito renovarla al fin de este período.

Cualquiera persona que voluntariamente rompa ó derribe alguna puerta, piedra ó poste, que borre ó descompanga lo escrito en ellos, que escave ó dañe el camino ó cualquiera cosa que le pertenezca, ó que á la fuerza ó fraudulentamente pase por alguna puerta sin satisfacer el portazgo, pagará todos los daños que causare, y además veinte y cinco pesos á la compañía.

El que para eludir en la puerta la contribucion, saliere del camino, y despues volviere á entrar en él, pagará á la compañía cinco pesos, ya vaya en carruage, ya á caballo.

En ningun camino de portazgo se pondrán puertas colgantes, á menos que sean suspendidas por una cadena, y estén balanceadas por pesos iguales, pues de este modo será preciso alzarlas ó bajarlas con la mano. La compañía que contraviniere á estas disposiciones, pagará por cada veinte y cuatro horas que exista cada una de esas puertas, cinco pesos á cualquiera que se querellare, con tal que no sea director, accionista, ni agente de la compañía.

DISCUSION

Entre un vecino de la ciudad de Matanzas y DON JOSE ANTONIO Saco, acerca de uno de los puntos que este trató en su Memoria sobre caminos en la isla de Cuba.

Publicada que fué esta Memoria, un vecino respetable de Matanzas imprimió en los periódicos de ella y de la Habana una *Carta* en que hizo algunos reparos á dicha Memoria. Yo contesté á ellos; pero no satisfecho el autor de la *Carta*, replicó esforzando sus razones; y como á la sazón se hallase en Nueva-York, donde yo redactaba todavía el *Mensajero Semanal*, le merecí el honor de que imprimiese su impugnacion en este mismo periódico. Mi segunda contestacion cerró un debate tan grato para mí, pues que me proporcionó la ocasion de estrechar mi amistad con uno de los mas ilustrados catalanes que han pisado la isla de Cuba, y que vuelto á su país natal, y nombrado Diputado á Cortes por la provincia de Tarragona, tiene el raro mérito de ser uno de los muy pocos que han alzado en ellas su voz para defender los derechos de Cuba,

Observaciones de DON JOSE ANTONIO Saco, publicadas en el Mensajero Semanal del 2 de octubre de 1830 sobre una Carta impresa en la isla de Cuba.

En los Diarios de Matanzas y la Habana se ha publicado una *Carta*, que un vecino de aquella ciudad escribió á un amigo suyo residente en Cuba, haciéndole algunas observaciones sobre caminos con motivo de remitirle la Memoria que acerca de ellos imprimí. Despues de los elogios que el autor de la *Carta* hace al de la Memoria, parece que éste solo debiera cojer la pluma para manifestarle su gratitud, dejando correr en silencio todas las ideas contenidas en la *Carta*; pero habiendo encontrado en ella un párrafo en que su digno autor padece algunas equivocaciones, me veo en la dolorosa necesidad de deshaerlas. Dice así:

« Como mi propósito no es el de celebrar ciegamente en materias controvertibles, me parece que su trabajo (el del señor Saco) es

susceptible de observaciones detenidas (que no entran en los límites de esta carta) sobre el sistema *esclusivo* de arbitrios que propone, porque dudo, que el de portazgos por sí solo fuese suficiente en algunos puntos, y por esta razon principalmente no tengo por bastante victoriosas las razones del autor contra los impuestos indicados por los señores Calvo y Salazar en sus Memorias sobre caminos:»

La primera equivocacion consiste en suponer, que yo propongo los portazgos como sistema *esclusivo* de arbitrios. El autor de la Carta sabe muy bien, que *sistema esclusivo* es aquel que siendo *único* en su especie, no admite la concurrencia de otro alguno, ni principal ni accesoriamente: luego si yo pruebo, que además del sistema de portazgos, propuse otros arbitrios, tambien quedará probada la equivocacion del autor. En un pasaje de la Memoria me expresé así:

«Ved aquí, señores, el punto donde yo debiera terminar esta Memoria; pero una inquietud secreta turba mi corazon, y yo no puedo soltar la pluma, sin desvanecer primero cualquier concepto equivocado á que tal vez pudiera dar origen la mala inteligencia de mis palabras. Acaso se podrá inferir, que porque yo doy la *preferencia* á los caminos construidos por empresas, mi intencion es alejar enteramente toda intervencion de parte del gobierno. Debo decir con franqueza que nada dista tanto de mis ideas,» etc.

La palabra *preferencia* de que uso en el período anterior, manifiesta claramente que admito otros arbitrios, pues por lo mismo que *prefero* uno, necesariamente supongo la existencia de dos ó mas. El que *prefiere*, escoge; y la *eleccion*: jamás puede recaer sino sobre pluralidad de objetos, dando á uno la primacia: luego si yo *preferí* el sistema de portazgos, tambien admití otros; y si los admití, no puede decirse que propuse aquel como arbitrio *esclusivo*.

Pero yo no pienso fundarme solo en palabras. Citaré ideas; y ellas serán mi mejor argumento. Despues de hablar de la intervencion del gobierno, dije en otra parte de la Memoria: «Si el gobierno además, pudiere disponer de algun sobrante, en nada debe emplearle con tanta preferencia como en esta grande obra (en la construccion de caminos). Si pues yo pedí, que el gobierno emplea se en ella el sobrante de sus fondos, es evidente que no propuse como *esclusivo* el sistema de portazgos. Esto se demuestra todavía

mas claramente, leyendo las palabras de la citada Memoria. Transcribámoslas:

« Hemos hablado hasta aquí en la hipótesis de que existan empresarios; pero supóngase que no se presenta ninguno, ó que en caso de haberlos, son tales, que ya por su corto número, ya por sus fondos no pueden hacer los caminos que se necesitan. En estas circunstancias, se dirá, forzoso es apelar á nuevas contribuciones, ó abandonar el gran proyecto que nos ocupa. Ni uno ni otro, porque entre ambos extremos se encuentra un medio que nos libra de los males que se nos anuncian.

» Puede ocurrirse al sistema de empréstitos, dividiendo las cantidades que se necesitan en muchas acciones de poco valor, para que aun los cortos capitalistas puedan tomar algunas si les parece, » etc.

¿Puede haber prueba mas convincente de que el sistema de portazgos no fué propuesto *esclusivamente*? Y para cerrar la puerta á interpretaciones, suponiendo que los empréstitos se hagan por individuos particulares con el carácter de empresarios, repetiré lo que dije.

» Pero tan alhagüena perspectiva desaparece de nuestros ojos con la triste reflexion de que esta pátria querida nunca gozará de tantos bienes; porque ¿quién será el hombre que aventurará sus capitales en una empresa pública, si no se le asegura, y él se convence de que sus derechos siempre serán respetados? Aquí invoco ahora la autoridad y la palabra sagrada del gobierno; aquí el honor y el deber del Consulado de la Habana, de esa corporacion que tantas pruebas tiene dadas de su celo y desinterés en obsequio del bien comun; aquí las luces y desvelos del cuerpo respetable á quien consagro esta Memoria, y cuyos esfuerzos por mejorar la fortuna pública son bien patentes y conocidos; aquí en fin el interés y noble patriotismo de todo hacendado y de todo el que se honre con el distintivo de buen Cubano. Cuando se desarrolle esta masa de poder y de fuerza moral, cuando se aplique toda la energia que encierran sus elementos al grandioso objeto que nos ocupa, cuando contribuyan unos con su autoridad y otros con su prestigio, unos con su crédito y otros con sus fondos, entonces se aumentará ó renacerá la confianza perdida, mil capitalistas nos ofrecerán sus caudales, y llenándose nuestras cajas de dinero, ya tendremos caminos y todo cuanto apetezcamos.»

Infiérese pues, que yo propuse como medios mas convenientes de construir los caminos: 1º El sistema de portazgos, ó sea el de empresas por compañías. 2º La aplicacion del sobrante de los fondos del gobierno. 3º El de empréstitos negociados por este mismo gobierno y las primeras corporaciones de la isla. Si tales fueron los medios por mí propuestos, es incuestionable, que el autor de la Carta se equivocó cuando dijo, que *mi trabajo es susceptible de observaciones detenidas sobre el sistema esclusivo de arbitrios que propuse.*

Aun cuando solamente hubiese yo hecho mencion del sistema de portazgos, ó sea de caminos por empresas, todavia no puede inferirse de mi silencio que le hubiese propuesto como *exclusivo*. Para formar sobre esta materia un juicio verdaderamente crítico, es preciso atender á la naturaleza del trabajo que tuve que desempeñar. Mi pluma no pudo correr sin trabas en un campo ilimitado: hubo de circunscribirse al programa de la Real Sociedad patriótica de la Habana, y ésta, no pidió en él que se le espusiesen en general todos los medios de que podrian valerse en la isla de Cuba para construir los caminos, sino que entre estos medios se le propusiesen aquellos, que siendo *menos dispendiosos, fuesen al mismo tiempo mas útiles al público*. Mi Memoria pues, debió reducirse á presentar un sistema de arbitrios que conciliase estos extremos, y si el de portazgos que propuse, atendidas las circunstancias de nuestra isla, y las razones que manifesté en varias de sus páginas, no son suficientes para darle la preferencia sobre cualquier género de contribuciones, yo estoy dispuesto á borrar cuanto entonces escribí sobre este particular. Mi intencion no fué proscribir todos los arbitrios directos ó indirectos que pudiese inventar el gobierno para construir los caminos: fué tan solo manifestar los graves inconvenientes que, segun nuestra posicion social, resultarían de un sistema de contribuciones, que sobre ser muy gravoso, seria de difícil ejecucion. Pero si fuésemos tan desgraciados, que la isla de Cuba se viese reducida á la alternativa, ó de carecer de caminos, ó de apelar á las contribuciones para construirlos, yo no me opondria á la adopcion general de este último arbitrio, bien que prestaria mi consentimiento con alguna repugnancia.

Despues de decir el autor de la Carta, que *duda, que el sistema esclusivo de portazgos por si solo sea suficiente en algunos puntos*, concluye: *ay por esta razon principalmente no tengo por*

bastante victoriosas las razones del autor contra los impuestos indicados por los Sres. Calvo y Salazar en sus Memorias sobre caminos.»

En esta consecuencia me parece que consiste la segunda equivocación; porque aún cuando yo hubiese propuesto el sistema de portazgos como arbitrio *esclusivo*, y aun cuando el de contribuciones se adoptase con preferencia á otro cualquiera, todavía no encuentro mucha exactitud en deducir, que por esto principalmente no sean muy sólidas mis razones contra el derecho impuesto á cada negro de ambos sexos destinado á la agricultura, que fué cabalmente uno de los arbitrios indicados por el Sr. Salazar. Puede adoptarse, y ser muy justo un plan general de contribuciones; pero al mismo tiempo ser muy gravoso, y quizás impracticable respecto de ciertos ramos particulares; de suerte, que estos pueden ser combatidos victoriosamente, sin que se niegue la justicia ó utilidad de establecer el plan general. Si nos viésemos en el caso de construir los caminos de Cuba tan solo por contribuciones, yo abrazaría este sistema, y haciéndolas recaer sobre el valor de las tierras, sobre el producto de los frutos, ó sobre otros ramos, jamás daría mi voto para que gravitase sobre los negros en las términos que propuso el señor Salazar. Si mi Memoria sobre caminos hubiese circulado por toda la isla de Cuba, me contentaría con referirme á ella; pero no habiendo pasado por muchas manos, se me permitirá, que repita aquí lo que en ella dije acerca de esa contribucion.

« *Que los hacendados paguen anualmente, y mientras se concluyan todos los caminos dos reales por legua, de cada negro de ambos sexos, destinado á la agricultura, conforme á la distancia que sus haciendas se hallen de la ciudad, villa ó lugar á donde lleva los frutos para su venta, esto es, de aquellas leguas nuevas que tuviere que transitar para espender dichos frutos* »: hé aquí el primero de los arbitrios propuestos; y si un justo temor no me hiciese recelar, que quizá podrá proponerse por segunda vez, yo me contentaría con solo mencionarlo: pero fuerza será manifestar todos los inconvenientes que tiene, para alejar de este modo aun la posibilidad de que se reproduzca.

« Consiste el primer inconveniente en que, como todos saben, la producción de las lincas no tanto depende del número de negros empleados en ellas, cuanto de la calidad y uso de las tierras cultivadas; y de la vigilancia de sus dueños ó administradores. Atender

solo á uno de los elementos de la produccion, olvidándose enteramente del influjo que tienen los otros, es cosa por cierto que jamás podrá conducir á resultados justos, ni que merezcan la aprobacion pública. ¿ Y cuáles serian las consecuencias de una contribucion que lleva impreso en sí el sello de la desigualdad y de la injusticia? El cuerpo respetable á quien me dirijo, las percibe y conoce: y pues que las toca tan á las claras, mejor será no cansarle con su triste enumeracion.

« Mas aun suponiendo que el producto de las fincas fuese esclusivamente proporcional al número de negros, todavia esta contribucion sería muy injusta; porque ¿ cómo puede ser que la finca donde casi todos sean varones, produzca tan solamente lo que otra donde abundan mas las hembras? ¿Cómo puede ser que la produccion de unos negros jóvenes, no sea mayor que la de otros ya viejos y cansados del trabajo? Pero concédase en teoría lo que jamás puede suceder en la práctica: esto es, que un número igual de negros produzca siempre en cualquiera hacienda la misma cantidad de frutos. ¿Cómo podrán evitarse las desgracias que muchas veces ni dependen, ni pueden alejar todo el cuidado y prevision humana? Un año lluvioso, ó un año muy seco, que ya por esceso, ya por defecto destruya las cosechas; un trastorno en las estaciones, ya anticipándose, ya retardándose las lluvias; un incendio que arrasase los campos del labrador, son acaecimientos que ojalá no presenciáramos con tanta frecuencia en el suelo de nuestra patria. ¿Y será justo que los hacendados que hayan perdido el todo ó parte de sus cosechas durante uno, dos, ó mas años, paguen en ellos la misma contribucion que en otros prósperos y abundantes, tan solo porque conservan todavia el mismo número de esclavos? Un grito de indignacion se lanzaría contra la injusticia que los oprimiese; y el interés individual siempre fecundo en recursos, buscaría medios de evadir tan injusta contribucion.

» Defectuosa es tambien, porque participando directamente del beneficio comun de los caminos, todos los hacendados, labradores, y aun otras muchas personas, la contribucion solamente se impone á cierto número de ellos. ¿Quién ignora que en todo el interior de la isla, y aun en la misma jurisdiccion de la Habana, hay muchas haciendas de ganado, y estancias de labor, que pertenecen, ó están á cargo de hombres blancos, y negros y mulatos libres? Pues segun los términos en que se propone esta contribucion, claro es que

no los comprende, porque solamente se estiende á los esclavos empleados en la agricultura.

» A los inconvenientes hasta aquí espuestos debe añadirse otro que no es de menos importancia. Uno de los puntos esenciales de toda contribucion debe ser la facilidad de colectarla, siendo necesario para esto, alejar en cuanto sea posible todo género de fraude, así de parte de los recaudadores, como de los contribuyentes. ¿Y cómo se sabria el número de negros que tiene cada propietario? Se responderá, que ocurriendo á cada uno de ellos; pero esta es una operacion que si la hace el gobierno, tiene que valerse de sus agentes, quienes descando ahorrar trabajo, como es natural, formarán los padrones desde sus casas, segun lo han hecho otras veces, ó descansarán en algunos informes del todo inexactos. Pero supóngase en estos empleados todo el zelo y actividad que se quiera; todavía tienen que luchar con un obstáculo el mas insuperable de todos: este es, el interés individual. ¿Cuántos serán los hacendados que confesarán el verdadero número de negros que poseen? Sé muy bien que hay algunos, cuya suma honradez les hará decir la verdad, pero tambien sé que la mayor parte la ocultarán, porque tratándose de contribuciones, seria un delirio pensar de otra manera. Ni se diga, que la utilidad del objeto desvanecerá los temores que continuamente asaltan al propietario en punto á contribuciones. Formada entre nosotros la opinion de que son siempre gravosas, de que casi nunca bastan para lograr los fines con que se imponen, y de que muchas veces, administradores infames les han convertido en beneficio personal, ¿qué confianza, ni qué garantía puede darse á los contribuyentes para que empiecen haciendo un sacrificio generoso, tan solo porque se les dice, que es útil y laudable el objeto á que se consagra? Las tristes y lamentables lecciones de lo pasado inspirarán en el ánimo de todos el rezelo y la desconfianza, y tratando solo de minorar la contribucion, negarán el número de sus esclavos, y de este modo frustrarán las buenas intenciones del gobierno. ¿Se apelará á la fuerza para descubrir los que posea cada propietario? Esto no es practicable, y aun cuando lo fuese, el remedio causaria mayores daños que la misma enfermedad.

» Casos habrá en que la malicia de algunos hacendados y la integridad de otros vendrán á completar el catálogo de males causados por esta contribucion. El que pague conforme al número de esclavos que posea, no podrá ver con indiferencia que otro con

igual ó mayor número pague menos. De aquí nacerán quejas y reconvenciones; de aquí denuncias entre los vecinos; de aquí pleitos y aparatos judiciales; de aquí en fin una multitud de tropelías y vejaciones, que introduciendo el desorden y confusión en los campos, ahuyentarían la paz de su mas sagrado asilo.

« Yo no puedo continuar esta Memoria sin hacer primero una leve insinuacion sobre las consecuencias políticas que hoy envuelve esta medida. En tiempos pasados, cuando era permitido entre nosotros el comercio africano, no existia el grave inconveniente que ahora embaraza la formacion de un censo de esta naturaleza: pero desde que en 1820 quedó este tráfico prohibido para siempre, las circunstancias han cambiado mucho; y el temor de ser descubierto aquellos que han hecho y hagan nuevas adquisiciones, será un obstáculo invencible á toda especie de investigación. No conviene decir mas sobre un punto, cuya importancia conoce mejor que yo el cuerpo patriótico á quien tengo el honor de dirigirme, y á cuyas superiores luces me es grato recomendarle. »

Si aun cuando se adoptase esclusivamente el sistema de contribuciones para construccion de caminos, las razones espuestas no son bastante victoriosas contra el arbitrio propuesto por el Sr. Salazar, yo me alegraría de verlas combatidas, pues al homenaje que siempre estoy dispuesto á tributar á la verdad, añadiría la satisfaccion de recibir mi desengaño de una persona á quien distingo con mi aprecio y consideracion.

Pero esta persona ha dicho tambien en su Carta, que yo combatí los *impuestos indicados por los Sres Calvo y Salazar*; y hé aquí la tercera equivocacion en que incurre. Verdad es que combatí al segundo, pero mis ataques no se dirigieron contra el primero. Oigamos lo que dije sobre el arbitrio que este propuso:

« *Que los hacendados pagasen por tres cuatrienios un nuevo diezmo*, tal fde el segundo arbitrio propuesto. Prescindiendo de lo que pudiera ser allá en 1795 que fue cuando se hizo esta indicacion, ya hoy va acompañada de dificultades que no existieron entonces; pues estando exentos de esta contribucion desde principios de este siglo los nuevos ingenios, cafetales, y vegas de tabaco, el peso vendría á recaer sobre las fincas viejas; fincas que así por haber estado sujetas al diezmo desde que se fundaron, como por tener ya cansadas sus tierras con el trabajo de tantos años, lejos de imponérseles nuevas cargas, son dignas de alivio y proteccion. Bien

veo, que ese tributo podria estenderse á toda especie de fincas rústicas; pero establecerle y arreglarle en unos términos que sean los ménos onerosos á los hacendados, es cosa que está enlazada con materias del todo ajenas de esta Memoria, y que yo no podria ni aun ligeramente tocar, sin apartarme de mi objeto. »

La lectura de este párrafo indica claramente, que mi intencion no fué combatir este arbitrio, sino manifestar los inconvenientes que resultarian de adoptarle hoy en los mismos términos en que se propuso á fines del siglo pasado. Así se percibe de las palabras. « prescindiendo de lo que pudiera ser allá en 1793, que fué cuando se hizo esta indicacion, ya hoy va acompañado de dificultades que no existieron entonces. » Y tan léjos estuve de oponerme á él, que lo contrario aparece de las palabras: « *Bien veo que ese tributo podria estenderse á toda especie de fincas rústicas.* » Y si no me detuve á indicar los medios de conseguirlo, fué porque segun dije entonces: « *el establecerle y arreglarle en unos términos que sean los menos onerosos á los hacendados, es cosa que está enlazada con materias del todo ajenas de esta Memoria, y que yo no podria ni aun ligeramente tocar, sin apartarme de mi objeto.* »

Manifestadas ya mis ideas, réstame tan solo hacer una súplica, y es, que habiéndose impreso en los Diarios de Matanzas y la Habana la Carta á que contesto, los Sres. Editores de esos periódicos se sirvan insertar en ellos estas Observaciones; pues así, no solo harán justicia, sino que adquirirán un título á la gratitud de

José Antonio Saco.

Cuando estas *Observaciones* llegaron á manos del autor de la *Carta*, él replicó, segun he dicho, en el mismo *Mensagero*; y yo al imprimir su artículo, puse al pié los siguientes renglones.

« El artículo que aparece en las primeras páginas de este número, nos ha sido comunicado por su mismo autor. Consideramos como un deber el recomendar su lectura, porque está trabajado con mucha habilidad, y las razones en que se funda son juiciosas, y dignas de atencion. Españdrémos sin embargo en otro número las nuestras, pues diferimos todavia de la opinion que sigue el ilustrado autor de la *Carta*. »

Este señor, después de reconocer con un candor que le honra, que padeció alguna equivocacion, concluye su artículo con un pár-

rafo que me es muy satisfactorio imprimir aquí, al cabo de veinte y siete años.

«Estas son las principales observaciones que yo tenia que hacer en defensa de la contribucion propuesta por el señor Salazar; pero como estas son materias tan controvertibles, es muy posible que el señor Saco encuentre razones mas victoriosas que las mias para sostener y justificar su impugnacion: de todos modos, no me arrepentiré de haber provocado esta pequeña contradiccion, porque lejos de haber encontrado el menor desagrado en ella, he tenido el gusto de verme tratado por el señor Saco con una amistad que me complace sobremanera.»

CONTESTACION

Al segundo artículo en que el autor de la Carta publicada en Cuba combate de nuevo las razones que Don JOSE ANTONIO SACO espuso en su Memoria sobre caminos, contra el arbitrio propuesto por el Sr. Salazar.

Que aun difería de la opinion del ilustrado autor de la Carta, fueron palabras que estampé en el número trece del *Mensajero*; y ahora voy en éste á manifestar las razones que tengo para diferir. Las que espuse en mi Memoria, han sido combatidas en el artículo á que contesto, pero como trato de sostenerlas, es necesario reproducirlas, para que se pueda formar una idea exacta de las objeciones presentadas contra ellas.

Razon 1.ª La contribucion del Sr. Salazar es injusta, porque la produccion de las fincas no tanto depende del número de negros empleados en ellas, quanto de la calidad y uso de las tierras cultivadas, y de la vigilancia de sus dueños ó administradores.

Para combatir esta razon, dice el autor de la carta, que la más ó menos vigilancia de esas personas no es motivo para que no se imponga la contribucion, pues el estado no debe carecer de recursos por el abandono de los capitalistas.

Hay proposiciones que enunciadas por sí solas tienen un sentido muy distinto del que se les da, cuando dependen ó forman parte de una idea principal. Mi intencion no fué decir, que el descuido de

los hacendados sirviese de disculpa para eximirlos de esa ó de otra contribucion; sino que los esclavos no debian considerarse como representantes de la produccion de las fincas, puesto que la calidad y uso de las tierras y la vigilancia de los dueños ó administradores son tambien elementos esenciales de ella. Considerada de este modo mi proposicion, ¿no tiene un sentido muy distinto del que podria dársele segun la presenta el autor de la carta? Tan distinto, que en el primer caso es una verdad, y en el segundo, un error.

Pero el autor de la Carta piensa, que el señor Salazar no consideró á los esclavos como representantes de la produccion, sino que para imponerles el gravámen atenderia con preferencia al valor de cada uno de ellos. No me parece que así pensase el señor Salazar, y si pensó, los inconvenientes se multiplican; porque si los esclavos eran en su concepto un capital que podia mirarse como independiente de las fincas y existente por sí solo, debió haber establecido algunas diferencias, aunque fuese adoptando términos medios, para no herir con una misma contribucion á valores tan desiguales, pues que grande es la diferencia entre esclavos jóvenes y ancianos, entre hombres y mujeres, y entre sanos y enfermos.

Las mismas medidas que propone el señor Salazar son incompatibles con la suposicion que combato. Gravó á cada esclavo con el tributo de dos reales, pero dos reales por cada legua que distasen los frutos de los puntos á donde debieran ser conducidos para su exportacion ó consumo. Nace de aquí, que valores iguales sufririan cargas muy desiguales; porque la contribucion de 50 negros por ejemplo, de un ingenio situado á una legua de Matanzas sería solamente de cien reales, mientras que la de otros 50 del mismo valor sobre poco mas ó menos, pero pertenecientes á un ingenio que distase diez leguas, ascenderia á mil reales: ¿cuál es pues la razon por qué unos mismos capitales serian tan monstruosamente gravados? Ninguna en realidad, y lo único que cabe, es negar la suposicion de que el señor Salazar hubiese considerado á los esclavos, no como representantes de la produccion, sino como valores independientes de las fincas.

La calidad de las tierras, es en concepto del autor de la carta, una escepcion justa cuando las contribuciones ataquen los productos rurales.

El sabe muy bien, pues que es hombre de vastos conocimientos en economía política, que esos productos pueden ser atacados no

solo directa sino tambien indirectamente, imponiendo un gravámen á los medios ó elementos de la produccion. Los negros de los ingenios y cafetales tienen un valor, cuyo rédito está representado en el azúcar y cañé, y como estos frutos son los únicos que pueden dar al hacendado el interés de todos los capitales empleados en producirlos, poco importa para la sustancia de la cuestion, que el gravámen injusto recaiga sobre los mismos frutos, ó sobre los medios de producirlos, porque el ingeniero y el cafetalista siempre sentirán de un modo ó de otro sus perjuicios.

Tampoco juzga el autor de la Carta, que el uso de las tierras pueda servir de ostáculo, porque el legislador debe dejarlo al cuidado de sus dueños, pero no inspeccionarlo. Razon muy sólida en verdad, pero inaplicable á nuestro caso, porque teniendo la palabra uso varias acepciones, el autor de la Carta la tomó por el género de cultivo á que se destinan las tierras; mas yo por el estado de depauperacion á que las haya reducido el servicio de largos años, pues nadie ignora que en igualdad de circunstancias, las tierras viejas no producen tanto como las nuevas.

Razon 2^a Es injusta la contribucion, porque no haciéndose diferencia entre el sexo y la edad de los negros, las fincas donde abunden las hembras y los viejos ó rendidos del trabajo, pagarán tanto como otras donde proporcionalmente abunden los varones y los jóvenes.

En cuanto á la diferencia de sexos, dice el autor de la carta, que « es una conveniencia que los propietarios se proporcioan con mas ó menos desigualdad segun la clase de cultivo que adoptan, pero que el costo de los varones no es mucho mayor al de las hembras para que merezca establecer la pena de una escepcion. »

Si la diferencia de sexos es una conveniencia para los propietarios, no por eso se les deben imponer injustas contribuciones. El gran fin del legislador consiste en combinar los distintos intereses para sacar partido de ellos sin ofender á los contribuyentes; pues atropellar los derechos y desentenderse de racionales consideraciones, es obra de gobiernos ignorantes ó tiránicos, pero no de leyes sábias y justas. Que el costo de los varones no sea mucho mayor que el de las hembras, tampoco basta para justificar la contribucion, porque ya he dicho que el señor Salazar no pudo, sin caer en mayores inconvenientes, considerar á los negros como un valor independiente de las fincas; y aun concediendo que fuese así, ¿no

confiesa el autor de la carta, que el costo de los varones es *mayor* que el de las hembras? Y si lo es, ¿por qué no se establece alguna diferencia entre la contribucion de éstas y la de aquellos, para darle no solo mas justicia sino tambien mas popularidad, cerrando la boca al interés personal, y aun á la maledicencia?

Piensa el autor de la Carta, que la *diferencia de edades* es todavia menos fundada, porque los esclavos longevos son pocos en las haciendas. Yo tambien pienso que esta razon no es de las mas victoriosas, y que ella por sí sola tal vez no seria suficiente para establecer escepciones; pero no se olvide, que yo la he presentado como una de las muchas á que debe atenderse, y que todas reunidas dan abundante materia para fallar contra la contribucion propuesta. En el órden intelectual sucede á veces lo que en la arquitectura, que un edificio no puede ser sostenido por una sola de las columnas que contribuyen á sustentarlo, y si porque la fábrica se desplomara en tal caso, se quisiese inferir que esa columna no ayudaba á sostener el peso, llegaríamos á una conclusion tan errónea, como si un conjunto de ideas se considerase falso, tan solo porque una de ellas no es bastante para servir de apoyo á todo el plan intelectual.

RAZON 3ª *Un año lluvioso ó un año muy seco, que ya por exceso, ya por defecto destruya las cosechas; un trastorno en las estaciones, ya anticipándose, ya retardándose las lluvias; y un incendio que abrase los campos del labrador, hacen tambien injusta esta contribucion.*

Pocos países hay, segun el autor de la Carta, menos espuestos que la isla de Cuba á la irregularidad de sus producciones rurales por los inconvenientes del clima. No es del caso discutir ahora la exactitud que pueda tener esta proposicion; pero pues el autor confiesa que aunque *menos*, está sin embargo *espuesta* á esas irregularidades, fundamento hay para atenderlas y graduartas; y por mucho que se quieran disminuir, es inquestionable, que las safras de los ingenios experimentan variaciones considerables, y mas todavia las cosechas de los cafetales. Confiesa el autor, que los incendios son la desgracia mas frecuente de nuestras haciendas, pero cree que son muy difíciles de fingir, y que semejante supercheria escitaría la indignacion de los vecinos que pagasen puntualmente el impuesto.

Cuando yo hablé de los incendios, no fué con relacion á los fingidos, sino á los que acaccen contra la voluntad de los hacendados; pero ya que se trata de la gran dificultad que hay en fingirlos, á

mí me parece muy fácil que pueda haberlos para libertarse de la contribucion, ó por lo menos para disminuirla. ¿No podria pegarse fuego á un cañaveral viejo ó mal acondicionado? ¿No podria tenerse uno ó dos de esta especie, que consumidos por las llamas fuesen el precio con que el hacendado se redimiese de la contribucion? Y habiendo en tales casos un fuego verdadero ¿de qué valdria la indignacion de los vecinos? ¿harán denuncias? hédos aquí ya grangeándose enemigos; y si este temor no los detiene ¿cómo probarán que el incendio fué de mala fé, y que el cañaveral ó cañaverales quemados eran inútiles? Y caso que lo prueben, ¿qué pasos no tienen que dar, qué incomodidades no tienen que sufrir de nuestros procedimientos judiciales? Los honbres honrados casi siempre son pacíficos, y lejos de buscarse enemigos entre sus vecinos, y de lanzarse á nuestro torbellino forense, se contentarán con cumplir sus deberes sin mezclarse en la conducta de personas que probablemente quedarán impunes, ó no serán castigadas, sino despues de haber hecho sufrir á sus perseguidores, algunas inquisitudes físicas y morales. Y si como es factible, los vecinos en vez de indignarse contra esos incendiarios se complacen en el ejemplo que les ofrecen, y algunos se apresuran á seguirlo ¿dónde está entonces la barrera que se quiere levantar para contenerlos?

Pero desaparecan enbuenhora todos estos inconvenientes; reine en todos los hacendados la mayor probidad y el mas ardiente espíritu público, y no haya mas fuegos que los realmente casuales, ¿qué medios se adoptarán entonces para salvar á los propietarios de la contribucion, así en este caso, como en el de la pérdida de los frutos por las malas estaciones? El autor de la Carta cree, que todo podria conciliarse, exiniendo del pago al hacendado que justificase cualquiera de estas desgracias con asistencia de testigos contribuyentes, y ante el juez pedáneo.

Bien pudiera yo decir, que esta medida no es ya una defensa del arbitrio propuesto por el señor Salazar, sino una adición del autor de la carta para suplir uno de los defectos del plan de contribuciones combatido en mi Memoria; pero una adición que sirve para confirmar la solidez de mis argumentos, pues que para obviar las dificultades es necesario recurrir á medidas supletorias. Mas éstas, si no me engaño, aun dejan mucho que desear; porque si bien remedian el mal en el caso muy raro de que toda la safra ó cosecha se pierda, ya por incendio, ya por razon del clima, nos envuelven en

graves inconvenientes cuando sea parcial la pérdida ocasionada por ambas causas, que es lo que ocurre con frecuencia. Fácil es responder, que entónces tambien será parcial la rebaja de la contribucion; ¿pero cuáles son los elementos á que se deberá atender para hacer esta rebaja? Claro es que para que sea justa, deberá ser graduando la cantidad de frutos que el hacendado deje de percibir por las desgracias acaecidas; pero ¿quién hace, ni cómo se hacen estas graduaciones, evitando los errores á que están sujetas aun con la mejor intencion de acertar? porque, ó se practican ántes ó despues de cosechado el fruto : si lo primero, será preciso nombrar personas que anden de finca en finca, para que asignen á cada una lo que dejará de producir en los años desgraciados ; pero ¡qué operacion tan delicada, cuán peligrosa y sobre manera arbitraria! Si lo segundo, entonces será necesario atenernos al dicho de los hacendados, dejando por consiguiente una ancha puerta para que exagerando las pérdidas, disminuyan á su antojo la contribucion. Obsérvese tambien, que ya ésta variaría de naturaleza en entrambos casos, puesto que su base no dependeria del número de negros, sino de la cantidad de frutos producidos. Adviértese igualmente, que esta misma medida confirma lo que dije, cuando negué que al proponerse esa contribucion, los negros no fueron considerados como valores que se iban á gravar con independencia de la produccion, sino como representantes de ésta: y á no ser así, ¿por qué se atiende ahora á la disminucion de frutos causada por incendios, por secas, ó por otras causas? Con tal que existiese el mismo número de negros, la contribucion deberia ser invariable, ora mucho, ora poco produjesen las haciendas.

RAZON 4ª. Segun los términos en que se propuso la contribucion, no recaia sobre todos los que participasen del beneficio de los caminos, pues quedaban exentas de ella todas las haciendas de ganado y estancias de labor que perteneciesen ó estuviesen á cargo de hombres blancos y gente libre de color.

Opina el autor de la Carta que esta objecion es justa, pero no bastante para debilitar el pensamiento del señor Salazar ; porque esas haciendas son muy pocas en los parages donde la riqueza y poblacion hace mas posible y necesaria la construccion de caminos, puesto que conseguirlos para toda la isla no es en su concepto obra de la generacion presente.

Debe observarse en primer lugar, que el autor de la Carta no

está defendiendo sus ideas, sino las del señor Salazar que fueron las combatidas en mi Memoria; por consiguiente, para saber si este señor habló de la construcción de caminos en toda la isla, ó solamente en una parte de ella, nada importa lo que aquel pueda pensar, aunque sus pensamientos son muy juiciosos. Oigamos pues al señor Salazar, y repitamos lo que dijo en su Memoria: « Se pondrán pagadurías, para satisfacer los jornales y otros gastos en Cuba, Bayamo, Puerto Príncipe, Santi Espiritu, Villa Clara y la Habana. Se pondrán tambien en cada uno de estos parages, cuadrillas de 40 ó mas trabajadores con un sobrestante y dos capataces ó los que fuesen necesarios, segun se aumentaren ó disminuyeren los peones. De la cuadrilla de Cuba, una parte empezará los caminos hácia Guantánamo, y otra á Bayamo: la cuadrilla de Bayamo los dirigirá á Cuba y Puerto Príncipe; la de esta á Bayamo y Santi Espiritu; la de esta á Puerto Príncipe y Villa Clara; la de esta á Santi Espiritu y la Habana; y en cuanto á la de Habana, que se dirija una parte á encontrarse con la de Villa Clara y otra hácia Filipinas; de suerte, que de este modo se trabajará con igualdad, y nadie tendrá queja de preferencia. » Y despues de haber hablado en estos términos el señor Salazar, ¿tendrá cabida la razon con que quiere disculparle el autor de la Carta? Todos conocen que no.

Obsérvese en segundo lugar, que aun cuando el señor Salazar solamente hubiese tratado de la construcción de caminos en ciertos puntos de la isla, todavia no me parece bastante sólida la disculpa, porque él escribió su Memoria ó proyecto en 1797, y entónces aun on la misma jurisdiccion de la Habana, no era muy grande el número de ingenios y cafetales, ni corto el de las haciendas de ganado y estancias de labor pertenecientes ó á cargo de hombres blancos y pardos y morenos libres. Resulta pues, que la diferencia entre las dos épocas es muy considerable, y que la escepcion que hoy es leve, entónces era muy grave.

Pero esta levedad la subsana el autor de la carta, proponiendo que los ganados y frutos de las haciendas pertenecientes á personas libres, paguen un tanto por el pasage, puesto que solo se trata de favorecer el establecimiento de portazgos. Convengo en que ya de este modo queda remevida la dificultad que propuse contra esta parte del arbitrio del señor Salazar, y si éste hubiese indicado esa medida, yo me habria abstenido de hacer objecion alguna contra ella; pero despues de haber examinado detenidamente el extracto

que de su Memoria conservo, puedo asegurar, que nada distó tanto de sus ideas como el establecimiento de portazgos, quedando este arbitrio por consiguiente en la clase de una adición, que hace el autor de la Carta á los medios por aquel propuestos.

Razon 5ª. Dificultad de averiguar el número de esclavos pertenecientes á las fincas.

Juzga el autor de la Carta, que esta es la objecion mas fundada, pero cree, que sus inconvenientes podrian ser fácilmente removidos, confiando la formacion de este censo á los hacendados de notoria probidad y de mas representacion por su riqueza.

No negaré yo, que si á estas dos calidades reunen esos hacendados, actividad y espíritu público, los padrones no serán tan defectuosos como cuando los hacen los agentes del gobierno; pero me parece que tampoco darán un resultado satisfactorio, porque la inexactitud de nuestros censos no tanto proviene del descuido de algunas personas encargadas de su formacion, cuanto de la desconfianza de los vecinos, y de la resistencia que oponen á manifestar los bienes que poseen: desconfianza y resistencia que proceden del descrédito en que han caido las contribuciones. Mientras éstas sean un nombre espantoso á los oidos del pueblo, la causa principal de las dificultades que se tocan al imponerlas, siempre subsistirá, y las personas que se encarguen de esta funcion, por graves y autorizadas que sean, no podrán vencer los esfuerzos del interés individual que lucha por libertarse de la mano que va á arrancarle parte de su propiedad. Mas de una vez sucederá tambien, que esos individuos á quienes se confie la formacion de los censos, participarán de los sentimientos de la generalidad del pueblo; y por lo mismo que son íntegros y ricos, ni querrán comprometer sus bienes, gravándolos con contribuciones que tendrán por injustas, ni menos prestarse á ser los instrumentos de unas disposiciones cuya tendencia no será en su concepto la utilidad de la patria, sino la de algunos individuos que invocan este nombre para ocultar sus designios. El ejemplo de los hacendados de Rio Nuevo que cita el autor de la Carta, me parece que no guarda paralelo con el caso que discutimos, porque la calzada que intentaron construir, era obra en que ninguna parte tenia la autoridad: ellos mismos se impondrian las contribuciones á su antojo: ellos mismos serian los depositarios de sus fondos; y ellos mismos los invertirian con todo el celo y economía que dicta el bien público, cuando va acompañado del interés

privado. Pero en el plan de contribuciones que nos ocupa, las circunstancias son del todo diversas, debiendo esperarse por consiguiente que tambien lo sean los resultados. Ahora recuerdo lo que en su ingenio el *Ceroado* me contó en 1827 el venerable anciano D. Tomas de Cisneros natural de Puerto Príncipe. Tratóse de construir un camino entre aquella ciudad y la poblacion de Nuevitas; todos los hacendados estaban dispuestos á contribuir, unos con su dinero, y otros con el ser vicio de sus esclavos; pero exigian por condicion, que el depositario y administrador de cuantos fondos se colectasen, fuese aquel hombre respetable. Desgraciadamente no se logró, y el plan fué abandonado. Este y otros ejemplos que pudieran citarse; confirman cuál es el estado de la opinion entre nosotros; opinion que solo cambiará, cuando veamos que las contribuciones se invierten en los objetos para que son establecidas, y se emplean con parsimonia, y prontitud, y beneficio de los contribuyentes. Si estas ventajas no se logran, el pueblo siempre se juzgará autorizado para negar sus recursos al gobierno.

Cree el autor de la Carta, que fijando en la puerta de la parroquia del partido la lista de los hacendados con el número de esclavos de cada hacienda, se impedirán los fraudes, porque con tan solemne notoriedad pocos serán los hacendados que se querrán esponer á la murmuracion de todo el vecindario, y lo que es peor á las reclamaciones judiciales de los demás vecinos, que no tolerarán semejantes hurtos con menoscabo de sus intereses. Así es, concluye el autor, así es como en el pais que pisamos, (1) se reprime la mala fé en los asuntos públicos.

Léjos de oponerme á la publicidad de nuestras estadísticas y contribuciones, aplaudo de corazon la medida que se propone; pero creo que nos equivocamos, si pensamos obtener de ella los mismos efectos que el dichoso pais que se nos presenta por modelo. De acuerdo en él las leyes y la opinion, todos los vecinos creen de su interés y su deber decir en tales casos la verdad; existen padrones menos imperfectos que los nuestros, y la publicidad de las listas no tanto se dirige á contener la mala fé de algun ciudadano, quanto á rectificar algun error que hayan podido cometer los empleados del gobierno, asignando á alguno, mayor contribucion de la que debe pagar. Así para deshacer estas equivocaciones, como para castigar

(1) El autor de la Carta se hallaba entonces en los Estados-Unidos.

los fraudes de algunos contribuyentes existen medios faciles y sencillos, y la certeza en que está el público de que pronta é irremisiblemente se hará justicia, alienta los vecinos á denunciar y perseguir á los usurpadores de las contribuciones. ¿Pero son estas las circunstancias de nuestros pueblos? Sus vecinos empiezan por negar lo que tienen, todos ó casi todos se reúnen para engañar al gobierno, y la publicacion de los censos en vez de ser el medio de reprimir los fraudes, solo servirá para satisfacer la curiosidad de los hacendados, leyendo en las listas el número de negros, de animales y de caballerías de tierra que cada uno ha sabido ocultar. Yo tengo datos positivos para decir, que en pueblos enteros de la isla se han reunido hacendados ricos para formar la estadística; y que ellos han sido los primeros que se han inscrito en el censo con la mitad ó el tercio de sus bienes. ¿Ocurrirán á los tribunales algunos vecinos honrados pidiendo el castigo de los usurpadores, segun indica el autor de la Carta? Dios los libre de que tal hagan; y si lo hiciesen, « de aquí nacerian, como dije en mi Memoria, quejas y convenciones; de aquí denuncias entre los vecinos; de aquí pleitos y aparatos judiciales; de aquí en fin una multitud de tropelías y vejaciones, que introduciendo el desórden y confusion en los campos, ahuyentarian la paz de su mas sagrado asilo. » Nunca, nunca debe olvidarse, que el foro de la isla de Cuba no es el foro de los Estados-Unidos, y que los negocios que aqui se terminan en cuatro horas, allí no se concluyen en cuatro años.

Aunque opino, que es útil la publicacion de las listas que contienen los nombres de los contribuyentes y de las cantidades que pagan, acaso convendria omitirla en el presente caso por razones de política, pues aunque nosotros siempre debernos saber el número de esclavos que tenemos, es peligroso dar armas á los extraños con que puedan herirnos algun día.

« Si los temores del señor Saco, prosigue el autor de la Carta, no pueden ser jamas desvanecidos con esfuerzos y constancia ilustrada, las haciendas rurales estarán siempre libres de todo impuesto. »

Jamas desespero del bien que se puede proporcionar á los pueblos; pero tampoco me elucino creyendo que entre nosotros se conseguirá lo que resisten las circunstancias. Mientras las contribuciones sean lo que hasta aqui han sido, y no lo que deben ser, bien podemos estar seguros de que la opinion opondrá obstáculos pode-

rosos, y si á estos se juntan los de un gravámen injusto en sus haberes, cual es el que aquí combato, las dificultades llegarán al colmo. Llegue el pueblo á creer que las contribuciones le son útiles, y desde el momento cesarán todos los inconvenientes: pero si no se le inspira esta confianza, siempre, siempre existirán.

Se paga el diezmo, dice el autor de la Carta, ¿y se ocultará el número de esclavos por no pagar dos reales por cada legua?

Se paga el diezmo, es verdad; ¿pero cómo se paga? Respondan por mí los diezmeros, y muchos de los hacendados sujetos á este tributo. La mayor de nuestras desgracias sería que las contribuciones se pagasen como los diezmos.

Razon 6.ª *Habiendo cesado el comercio de esclavos desde el año de 1820 se harían necesarias las ocultaciones por el temor de ser descubiertos aquellos que han hecho y hagan nuevas adquisiciones.*

Cree el autor de la Carta, que sería difícil hallar un solo hacendado en la isla de Cuba á quien detuviese semejante temor. Si esos hacendados repasan el memorable tratado que entre SS. MM. el Rey de España y el de la Gran Bretaña se concluyó y ratificó en Madrid el 23 de setiembre de 1817; si leen los artículos 1.º y 3.º de la Real Cédula expedida en aquella capital el 19 de diciembre del mismo año; si reflexionan que en su mismo seno existe una comisión especial, exclusivamente encargada de vigilar y tomar cuantas noticias é informes se puedan adquirir sobre este negocio; si meditan que un gobierno, que verdadera ó fingidamente blasona hoy de ser protector de la humanidad, puede algun dia reclamar el cumplimiento de esa cédula y tratado, no tanto por razones de justicia, cuanto por motivos de su política; si despues en fin de todo esto, los hacendados de Cuba permanecen impávidos en medio de los peligros que los asaltan, yo confieso que esos hombres presentan una anomalía en el órden moral. Pero no, ellos temen, y temen con razon, y la resistencia de mi pluma á transcribir los artículos citados, y las maldiciones que sobre mi nombre caerian si me aventurase á insertarlos, bien me anuncian cual es el temple de las almas de esos modernos estoicos.

Y juzga el autor de la Carta que no deben temer, porque sin necesidad de la importacion, las fincas de terrenos depauperados se destruyen, y los brazos pasan á otras nuevas, á mas de que los

esclavos de las haciendas se aumentan, por medio de la procreacion.

Una y otra me parecen vanas disculpas; y para conocer la debilidad de la primera, basta observar el aumento de propietarios rurales que de año en año se advierte, y la enorme diferencia que hay entre el número de fincas demolidas y las nuevas que se establecen. En cuanto á la segunda, todavía hay razones y hechos mas victoriosos para combatirla, pues uno de los argumentos mas fuertes empleados por los enemigos del comercio africano, es la horrible mortandad de esa raza infeliz; y sin entrar de lleno en esta importante materia, porque ella me llevaria á consideraciones impropias de este lugar, mencionaré algunos hechos que sirvan para ilustrarla.

Bryan Edwards en el tomo 2º, lib. 4º, cap. 2º de su historia sobre las Antillas, computa la importacion total de negros en buques ingleses en las colonias británicas del continente americano y las Antillas, desde el año de 1680 al de 1786 en 2.130,000, que por término medio resultan 20,095 negros al año. El mismo autor confiesa, que este número es mucho menor del que comunmente se supone, pues careció de datos para hacer un cálculo exacto; pero sin contar los demás negros introducidos desde 1786 ¿cuál es la poblacion de color que hoy tienen las Antillas inglesas? Causa asombro responder que entre negros y mulatos ya libres, ya esclavos, solamente inscriben en sus padrones poco mas de 700,000.

Edwards asegura que de los 2.130,000 africanos, un tercio fué importado en Jamayca, que es decir, 710,000; y el baron Humboldt abrazando un periodo de tres centurias contadas desde 1521 hasta 1820 eleva la importacion á 850,000 negros. Aquella isla empero no poseia 350,000 esclavos en el año de 1823; y aunque despues de la abolicion de ese comercio en ella la disminucion de la poblacion es casi nula, Jamayca perdía anualmente 7000 personas, ó sea un 2 1/2 por 100.

Se asegura que de 78, ó 80,000 esclavos que tiene la Martinica, la mortandad media anual es de 6,000; y segun datos oficiales que alcanzan hasta 1824, se computa en 12 por 100.

Consta de documentos fidedignos, que segun los padrones hechos en los años de 1817 y 1820, las cuatro islas siguientes dieron un resultado contrario al aumento de la poblacion esclava:

| AÑO DE 1847. | 1820. | DIMINUCION EN 3 AÑOS. |
|----------------------|-----------------|-----------------------|
| Dominica..... 47,959 | 46,554 esclavos | 1,045 |
| Granada..... 28,024 | 25,677 | 2,347 |
| Santa Lucía.. 45,893 | 13,050 | 2,843 |
| Trinidad..... 25,944 | 23,537 | 2,404 |

Sin contar los niños ni los viejos, había en Surinam á fines del siglo último 50,000 esclavos útiles para el trabajo, siendo necesario para sostener este número la importacion anual de casi 2,500. Es pues inconcuso, que los muertos escedian anualmente á los nacidos en 2,500, resultando una pérdida de 5 por 100 sobre el total, ó lo que es lo mismo, la destruccion de una generacion sana y vigorosa de 50,000 individuos en el corto periodo de veinte años.

En los 96 contados desde 1680 hasta 1776 se introdujeron en Santo Domingo mas de 800,000 negros; pero en 1777 aquella isla no contaba sino 390,000, de los cuales, 140,000 eran criollos. Aparece pues de aqui, la grande reduccion que sufrieron en el término de menos de un siglo (1).

Si de estos datos parciales nos eleváramos á otros generales, yo repetiría con un autor célebre, que seria fácil probar, que todo el Archipiélago de las Antillas en el cual no existe hoy 1,150,000 esclavos, ha recibido de 1670 á 1823 casi 5,000,000 de africanos.

En medio de esta destruccion general, bien podría negarse que sus estragos se hubiesen estendido á Cuba, porque hay países como los Estados Unidos, donde se han aumentado considerablemente los esclavos sin necesidad de importacion; pero nuestro suelo por desgracia no es uno de aquellos que pueden dar á la humanidad un resultado tan consolatorio. Las páginas de su historia están escritas con tan negros colores, que si bien difieren mucho de otras de las Antillas, todavía no pueden leerse sin hacer palpitar el corazon de todo hombre sensible. De varias partes y principalmente de la interesante representacion que por encargo de las corporaciones de la Habana estendió en 1844 el Excmo. señor don Francisco Arango, saqué algunos datos para probar tan dolorosa asercion.

De este y otros documentos y noticias aparece, que el número total de africanos introducidos en toda la isla desde de 1524 hasta 1763

(1) HIRIARD d'Aubertville, tomo II.

fué probablemente de 60,000. De 1763 á 1766 la Habana recibió de la *Compañía* 4,957 negros : por la contrata con el marqués de Casa Enrile, 44,132 desde 1773 hasta 1779 : y por la contrata con Baker y Dawson 5,786 desde 1786 hasta 1789 ; cuyas tres partidas forman la suma de 24,875. La importacion de negros en la parte oriental de la isla, durante los 27 años corridos desde 1763 á 1789, se puede computar en 6,000, resultando de aquí, que Cuba recibió desde 1521 hasta 1789 inclusive el total de 90,875 africanos. Permitióse el comercio libre de éstos en 1790, y desde entonces hasta 1821 los registros de la aduana de la Habana nos ofrecen la importacion siguiente :

| AÑOS. | NEGROS. | AÑOS. | NEGROS. |
|----------------|---------|-----------------------|---------|
| 1790. | 2534 | 1806. | 4395 |
| 1791. | 8498 | 1807. | 2563 |
| 1792. | 8528 | 1808. | 1607 |
| 1793. | 3777 | 1809. | 1162 |
| 1794. | 4164 | 1810. | 6672 |
| 1795. | 5832 | 1811. | 6349 |
| 1796. | 5711 | 1812. | 6081 |
| 1797. | 4552 | 1813. | 4770 |
| 1798. | 2001 | 1814. | 4321 |
| 1799. | 4949 | 1815. | 9111 |
| 1800. | 4445 | 1816. | 17733 |
| 1801. | 4659 | 1817. | 25841 |
| 1802. | 13832 | 1818. | 49902 |
| 1803. | 9671 | 1819. | 15147 |
| 1804. | 8923 | 1820. | 17194 |
| 1805. | 4999 | 1821. | 4422 |
| Total 32 años. | | Total 240,721 negros. | |

Si las introducciones hechas por los puertos de Santiago de Cuba y de Trinidad, los descuidos que pudieron cometerse en las aduanas, y las importaciones por contrabando se computan, según piensa Humboldt, en una cuarta parte, tendremos un aumento de 60,480 negros durante los años de 1790 á 1821.

Formando pues, un estado de los negros que en el período de tres siglos ha recibido Cuba, se obtienen las sumas siguientes :

| | <u>ESCLAVOS.</u> |
|---|------------------|
| Importacion en toda la isla desde 1521 hasta 1763. | 60,000 |
| Idem desde 1764 hasta 1789. | 30,875 |
| Por el puerto de la Habana desde 1790 hasta 1821. | 240,721 |
| Contrabando, omisiones de las aduanas, é importacion licita por los demás puertos de la isla desde 1790 hasta 1821. | 60,180 |
| Total | <u>391,776</u> |

La importacion registrada en las aduanas en 1821 es muy corta, porque solamente se compone de los buques que habiendo salido de la isla en un tiempo hábil, no pudieron rendir hasta entonces sus expediciones; así es, que para computar el número de negros introducidos ilícitamente, se debe empezar á contar desde aquel año; y aunque yo carezco de datos positivos, creo que no me equivoco, pues procedo muy bajo, si desde 1821 hasta 1830 fijo la importacion media anual en toda la isla en 40,000 negros, que es decir, 400,000 en los últimos diez años, que agregados á los 391,776 forman un total de casi 500,000 africanos introducidos en la isla de Cuba en poco mas de tres siglos.

Limitando nuestro cálculo hasta 1827, que fué cuando se hizo el último padron, y rebajando por consiguiente los 30,000 negros que hemos supuesto introducidos por contrabando desde aquel año hasta 1830, resulta una importacion de 461,776 negros, cuyo número comparado con todos los pardos y morenos libres y esclavos que aparecen en toda la isla segun el censo de 1827, le hallamos representado en 393,036 almas, indicando una diferencia contraria á la poblacion.

Y si tomada colectivamente toda la de color, su número no iguala al de los africanos introducidos en el período de tres siglos, ¿qué será. si para no caer en groseras equivocaciones separamos á todos los pardos y morenos libres de los esclavos, y entre estos distinguimos á los de los pueblos de los que habitan en los campos? Porque es preciso reconocer, que nuestra esclavitud urbana difiere mucho de la rústica, no solo en el trato que los siervos experimentan de sus amos, y en el género de ocupaciones á que se dedican, sino en la proporcion en que se hallan los sexos, pues de todos los negros de las haciendas acaso no serán mujeres una quinta parte. Esta razon, aun prescindiendo de otras causas, sería suficiente por sí sola

para concebir, que la esclavitud rústica léjos de poderse aumentar entre nosotros por medio de la procreacion, necesita de refuerzos considerables para sostenerse sin pérdida. No se sabe con certeza á cuánto asciende ésta anualmente en los campos; pero hombres muy versados en los cálculos estadísticos la computan en un siete ó en un ocho por ciento. Tal vez no será este cálculo exagerado, mas yo, rebajándolo todo lo posible, y reduciéndolo solamente al cinco por ciento, llego á la triste consecuencia de que una generacion de hombres robustos y escogidos desaparece de nuestro suelo en el corto espacio de veinte años. Ni citaré mas hechos, ni haré mas reflexiones sobre un asunto, que aunque no fuera tan claro, nunca podría escaparse á la penetracion del ilustrado autor de la Carta.

Aquí pudiera yo levantar la pluma poniendo término á este artículo; pero enemigo de la contribucion propuesta por el señor Salazar, y pudiendo considerarse como necesario el establecimiento de alguna para coadyuvar en cierta manera al sistema de portazgos, me parece que sería preferible el imponerla sobre los productos rurales, gravando cada rez. cada caja de azúcar, cada arroba ó quintal de café, etc., con un derecho proporcional á las distancias que fueren conducidos para llegar á los lugares de su consumo ó esportacion. Podria cobrarse en estas mismos puntos ó en sus inmediaciones, encargando su coleccion á hombres íntegros y vigilantes, y que mensual ó semanalmente rudiesen una cuenta exacta de todas las cantidades que entrasen en su poder, publicándolas para satisfaccion del vecindario. Podria tambien mandarse, que todos los hacendados que hiciesen remisiones de frutos ó animales, presentasen todos los meses una lista de la cantidad ó número y clase de ellos, pues aun haciendo la suposicion injuriosa de que tanto los contribuyentes como los colectores estuviesen de mala fé, el cotejo de las listas de aquellos con las cuentas de éstos, serviria para descubrir algunos fraudes, y por consiguiente para contenerlos, pues no es posible que todos ellos estuviesen siempre de acuerdo.

Paréceme, que esta contribucion está exenta de los inconvenientes que hacen tan embarazosa la propuesta por el señor Salazar. Ya sean las tierras de escociente ó mala calidad, ya vírgenes ó depauperadas con el trascurso de los años; bien los negros sean jóvenes ó ancianos, bien hombres ó mujeres; ora las lluvias y el orden de las estaciones favorezcan la proflacion, ora la sequía y los incendios destruyan todo ó parte de las cosechas, el hacendado no

tendrá ningun motivo para quejarse, pues pagando solamente en razon de lo que produce, mirará está contribucion como la mas justa de todas. No habrá necesidad de inspectores que vayan á recorrer los campos, de informaciones ante testigos ni jueces pedáneos, de tasadores que se conviertan en árbitros de la propiedad agena para hacer rebajas proporcionales á la disminucion de las cosechas en los casos de incendios, de sequías, ó de lluvias excesivas: no habrá necesidad de denunciantes, de perseguidores, ni de estrépitos judiciales: no la habrá para estar formando padrones continuamente, pues que las variaciones causadas en el número de negros, ya por su mortandad, ya por las frecuentes importaciones, harian indispensable esa operacion: no habrá en fin necesidad de comprometer el decoro del gobierno ni el interés de los particulares, poniéndolos en el duro conflicto de preguntar y de responder cosas que la razon no tiene que la política maudau cubrir con un velo. Un hombre de bien sentido en una puerta de los lugares adonde se llevan los frutos para su esportacion ó consumo, he aquí todo lo que se necesita para la contribucion que propongo. Acaso estaré engañado, pero si no fuere así, al gusto que siempre inspira la defensa de la verdad, juntaré la honrosa satisfaccion de haber estrechado por medio de esta controversia con el digno autor de la Carta los vinculos de la amistad que le profesa

JOSÉ ANTONIO SACO.

FIG. 1.

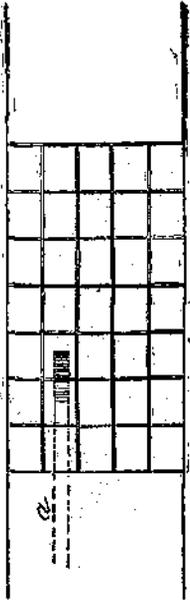


FIG. 2.

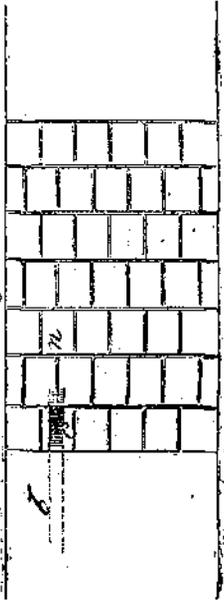


FIG. 3.

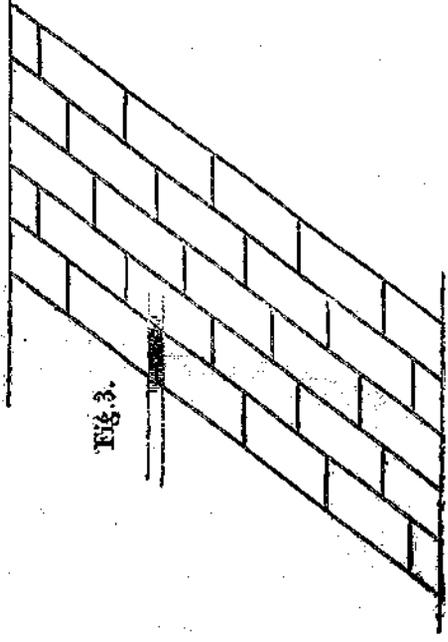
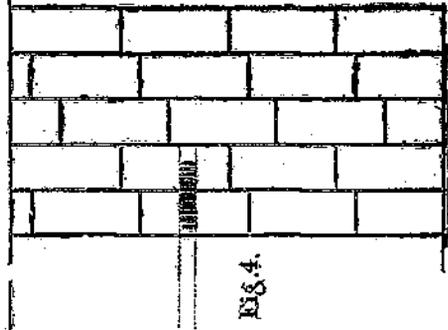


FIG. 4.



MEMORIA

SOBRE LA VAGANCIA EN LA ISLA DE CUBA,

Escrita por DON JOSÉ ANTONIO SACO en 1830, premiada por la Real Sociedad Patriótica de la Habana en diciembre de 1831, publicada primero, en la Revista bimestre Cubana perteneciente al mes de abril de 1832, y después en el Diario de la Habana de los días 29, y 30 de junio, y 1° y 2 de julio de 1834.

OBSERVACIONES SOBRE ESTA MEMORIA.

Cuando la Sociedad Patriótica de la Habana abrió un público certámen en abril de 1829, uno de los asuntos que propuso, fué el de la vagancia cubana. Yo no pude entonces consagrarme á él, porque di la preferencia á la Memoria sobre caminos, que fué otro de los temas señalados en aquel programa; mas como de los trabajos que acerca de la vagancia se presentaron, ninguno llenase la expectativa de la Sociedad, ésta volvió á proponer el mismo asunto para el concurso de 1830. Aprovechando yo esta ocasion, escribí en aquel año la Memoria que ahora imprimo por tercera vez, y la que, para mejor guardar el anónimo, supuse haber estendido en la Habana, y no en Nueva-York donde todavía me hallaba. El oficio cerrado que entonces dirigi al Director de la Sociedad, enviándole mi Memoria, fué el siguiente :

« Una Memoria sobre la *Vagancia en la isla de Cuba*, que empieza « *Tan graves son algunas* » y que acaba « *devoran sus entrañas*, » es el corto homenaje que hoy tributo á la Real Sociedad Patriótica de la Habana. Si él no fuere digno de su aceptacion, espero á lo menos que le concederá su indulgencia.— Dios guarde á V. S. muchos años. — Nueva-York y octubre 8 de 1830. — JOSÉ ANTONIO SACO. — Señor Director de la Real Sociedad Patriótica de la Habana.

El buque que conducia esta Memoria, corrió un temporal; y cuando aquel arribó á la Habana, y ésta fué presentada al Director de la Sociedad, ya se habia cerrado el concurso de 1830. Pero si por una parte, el acaso retardó la oportuna presentacion de mi Memoria, por otra sucedió, que ninguna de las demás que entraron de nuevo á disputar el premio, pudo alcanzarlo. Esto me dejó franca la puerta para el certámen de 1831.

Si el mar embravecido puso obstáculos, para que mi Memoria llegase pronto á las playas de Cuba, asaltáronla despues peligros de otro género, y mucho mas graves que el primero. Recibida que fué en la Habana, el primer paso que se dió, fué someterla confidencialmente á la consulta privada de una persona, muy respetable por cierto, para que dijese, si podia presentarse al concurso sin ningun compromiso político. Esta persona, que ya murió, y de cuyos labios recogí lo que ahora estoy contando, fué Don Justo Velez, director entonces del colegio de San Carlos, quien opinó, que hallándose la Memoria enteramente ajustada al programa propuesto por la Sociedad, debia de presentarse al concurso. Presentóse en efecto, y obtuvo el primer premio, que consistia en patente de Socio de mérito, una medalla de oro, y doscientos pesos, los cuales cedí á las escuelas pobres de la Habana del mismo modo que lo hice, cuando fué premiada mi Memoria sobre caminos. Pero la comision nombrada por el Cuerpo patriótico para calificar el mérito de las obras presentadas en 1831, á pesar de que consideró á la mia como digna de todo el premio ofrecido, temió equivocadamente incurrir en el desagrado del gobierno, y para cubrir su responsabilidad, ó mejor dicho, para dar, si puedo espresarme así, el pasaporte á la Memoria, añadió en su informe, que ésta, *antes de imprimirse, debia de revisarse, para enmendar uno que otro periodo que estaba en contradiccion con nuestrus costumbres, lo cual, yo mismo podia hacer de acuerdo con la comision calificadora.*

No obstante que yo estaba intimamente penetrado de las rectas intenciones de la comision, pues que todos sus miembros eran amigos míos, y dos de ellos mis condiscípulos; no obstante que sus ideas en punto á la Memoria estaban enteramente de acuerdo con las mías; no obstante en fin, que ellos llevaron conmigo su delicadeza hasta el extremo de autorizarme, para que yo por sí solo hiciese las correcciones á mi manera, confieso que no pude resignarme al fallo que se habia pronunciado. Él habia merecido la aprobacion de la Sociedad, y debiendo quedar consignado en sus actas, yo le consideré como un borron que me manchaba. Para limpiarme de él, mi primera diligencia fué, luego que llegué á la Habana, someter á la censura, sin ninguna enmienda ni alteracion, una copia exacta de la Memoria que se hallaba en poder de la Sociedad. Examinada primero por uno de los censores régios, y des-

pues por el Excmo. señor Capitan General, entrambos me autorizaron sin el mas leve reparo, para que la imprimiese tal cual estaba. Imprimila en efecto, y á pocos dias circuló por toda la isla en el número 6º de la *Revista bimestre cubana*.

A mí no se me ocultaba la situacion embarazosa en que la publicacion de esta Memoria habia puesto á la Sociedad patriótica, pues no le quedaba mas alternativa, que ó una retractacion, ó un desaire. Sentíalo yo sobremanera; pero me consolaba la idea de que en mi mano estaba el sacarla con honor, sin mancillarme yo. Para hacerlo, esperé que ella tratase de imprimir la Memoria en su periódico, y cuando se me pidió el manuscrito con las correcciones que se supuso habia yo hecho, pasó el oficio que sigue al venerable prócer cubano, al señor conde de Fernandina, Director entonces de la Sociedad patriótica de la Habana.

Excmo. Señor :

Cuando despues de mi regreso de los Estados Unidos del Norte América supe, que la Real Sociedad patriótica de la Habana se habia dignado tomar en consideracion la Memoria que sobre vagancia en la isla de Cuba tuve el honor de dirigirla á fines de 1830; tambien llegó á mi noticia, que en medio de los elogios con que la comision calificadora se sirvió distinguirla, creyó que antes de procederse á su impresion, debia de *revisarse y enmendarse uno que otro periodo que está en contradiccion con nuestras costumbres, encargándose este trabajo á la misma comision calificadora, para que lo desempeñase de acuerdo con el autor de la Memoria.*

Respetuoso y deferente al dictámen de las personas que compusieron aquella comision, mi primera solicitud fué recoger el manuscrito que yo habia presentado á la Sociedad Patriótica; mas habiéndole repasado y meditado con el interés que exigia un asunto de tanta importancia, encontré, que lejos de advertir en mi Memoria periodos que estuviesen en contradiccion con nuestras costumbres, tan solo lo estaban con los vicios que en ella se combaten. No satisfecho todavía con mi íntimo convencimiento, aun quise avanzar un paso mas: y sometiendo el mismo manuscrito al exámen de uno de los señores censores régios, y despues á la aprobacion del Excmo. señor Gobernador y Capitan General don Francisco Dionisio Vives, ambos estamparon sus firmas sin hacer ningun reparo, autorizán-

dome para que lo imprimiese libremente. Dijo en efecto á luz en el número 6º de la *Revista bimestre cubana*; y el juicio favorable que mereció mi Memoria de cuantas personas sensatas y honradas la leyeron, me confirmó mas en la opinion, de que ella no contenia ningun período contrario á nuestras costumbres.

En estas circunstancias se me pide ahora, Señor Ecsmo., un ejemplar de ella para insertarlo en la coleccion de las Memorias de la Sociedad Patriótica. Pero ¿en qué términos, Señor Esemo., se ha de imprimir en ellas? ¿Será con las enmiendas que deben de hacerse segun el juicio de la comision calificadora? Entonces quedarán desairadas la opinion del señor censor régio y la autoridad del Ecsmo. señor Gobernador y Capitan General, quienes me facultaron plenamente para que la publicase sin ninguna alteracion ni enmienda. ¿Será sin éstas? Ved aqui ya desatendido el dictámen de la comision calificadora, y hasta cierto punto comprometido el decoro de la Sociedad Patriótica que adepto como suya la opinion de aquella junta. Y si para salvar ambos escollos, se determina no publicar la Memoria, ¿cómo se me niega una justicia, y se me priva de un honor que la misma Sociedad me ha dispensado?

En tan difícil situacion, ocurro á V. E. para que poniéndose de acuerdo con la Sociedad, se sirva sacarme de los embarazos que me rodean, y señalarme la senda honrosa que debo seguir.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Habana diciembre 10 de 1832.
— Esemo. Señor. — JOSÉ ANTONIO SALO. — Ecsmo. señor Director de la Sociedad Patriótica de la Habana.

Si mi corazon fuera capaz de abrigar el ruin sentimiento de la venganza, yo habria visto con cierta complacencia el embarazo en que este oficio puso á la Sociedad; pero apresurándome á ofrecerle la única salida honrosa que tenia, pasé al mismo señor Director otro oficio que es el que va á continuation:

« Esemo. Señor:

» Habiéndose publicado ya en la *Revista bimestre cubana* mi Memoria sobre la Vagancia en la isla de Cuba, sin ninguna correccion ni enmienda, y pudiendo nacer algunas dificultades de la reimpression de que ahora se trata, me parece que todo quedará conciliado, retirando yo el manuscrito que tuve el honor de presentar á la Sociedad Patriótica. Si V. E. se digna acceder á esta solicitud, no solo llenará un deber de justicia, sino que me honrará con un favor.

» Dios guarde á V. E. muchos años.—Habana y diciembre 15 de 1832. — Escmo. Señor. — JOSÉ ANTONIO SAGO. — Escmo. señor Director de la Real Sociedad patriótica de la Habana. »

Este oficio esplica, como habiendo alcanzado el primer premio mi Memoria sobre la Vagancia, y como habiéndose impreso en la *Revista bimestre cubana*, y en el *Diario de la Habana*, no aparece sin embargo en las *Memorias de la Sociedad Patriótica* de aquella ciudad.

MEMORIA, etc.

Tan graves son algunas de las enfermedades morales que padece la isla de Cuba, que la Sociedad Patriótica de la Habana se apresura á buscarles el remedio; y llamando la atencion pública hácia un objeto de tanto interés, desca que « *se expliquen en una Memoria las causas de la vagancia en esta isla, y que se propongan las ideas mas oportunas para atacarla en su origen, mejorando la educacion doméstica y pública, é indicando tambien objetos á que puedan aplicarse los individuos que se hallan en tal caso.* »

A primera vista parece, que este trabajo debiera dividirse en tres partes, explicando en la primera, las causas de la vagancia; esponeiendo en la segunda, los medios de atacarla en su origen; é indicando en la tercera, los objetos á que puedan destinarse los vagos: pero como la primera y segunda parte están íntimamente enlazadas, y su separacion no solo cortaria el hilo de las ideas, sino que me forzaria á volver sobre mis pasos, haciendo frecuentes repeticiones, me he determinado á refundirlas en una sola, pues que esponiendo al pié de cada causa los medios de removerla, doy mas enlace y brevedad á esta Memoria. Partiréla pues, en dos partes principales, y sea la

PRIMERA.

Explicacion de las causas de la vagancia en la isla de Cuba, é ideas mas oportunas para atacarla en su origen.

JUEGO.

No hay ciudad, pueblo, ni rincon de la isla de Cuba, hasta donde no se haya difundido este cáncer devorador. La vagancia es quizá el menor de los males que produce, pues hay otros de naturaleza tan grave, que solo podrán mirarse con indiferencia, cuando

ya se hayan apagado en el corazón los sentimientos de justicia y de moralidad. Las casas de juego son la guarida de nuestros hombres ociosos, la escuela de corrupción para la juventud, el sepulcro de la fortuna de las familias, y el origen funesto de la mayor parte de los delitos que infestan la sociedad en que vivimos. Si pudiéramos empadronar las personas entregadas á este vicio infame, y computar el valor de lo que ganarían trabajando, durante el tiempo que emplean en el juego: si pudiéramos saber, aunque fuese aproximadamente, á cuanto ascienden las cantidades perdidas, y seguir la larga cadena de desastres que necesariamente acarrea, entonces conoceríamos nuestra deplorable situación, y cesaríamos de llamarnos *opulentos y felices*. ¿Puede ser *opulento* ni *feliz* un pueblo donde muchos de sus habitantes son víctima de las enfermedades morales? No hay felicidad sin la paz y el contento del alma, no hay paz ni contento sin virtudes, sin virtudes no hay amor ni constancia en el trabajo, y sin trabajo no hay riquezas verdaderas. Llámennos enbuenhora *opulentos y felices*, aquellos que trastornando el nombre de las cosas, pretenden arrullarnos con el acento de esas palabras encantadoras; pero el hombre reflexivo que sabe distinguir las operaciones de la naturaleza, de los esfuerzos de la industria; y que no confunde las combinaciones de la prudencia con los resultados de la casualidad, jamás dirá, que es feliz un pueblo, donde hay dolencias morales tan difíciles de curar, como de grave trascendencia. La que ahora lamento, es de las más funestas, porque sus consecuencias son terribles: la más general de todas, porque se juega desde la punta de Maisí hasta el cabo de San Antonio; y quizá también la de más difícil curación, porque aunque este vicio no es de aquellos que tienen su fundamento en la naturaleza, está sin embargo muy arraigado entre nosotros, y no es probable que en todas partes se persiga con igual tesón; y aun cuando así sea, puede practicarse ocultamente, burlando algunas veces la vigilancia de la autoridad.

Más á pesar de estos inconvenientes, yo creo, que si se le ataca con firmeza, en breve se producirán grandes bienes, pues aunque es imposible extinguirle, porque en todos los países hay siempre hombres para todo, el mal quedará reducido á un corto número de jugadores. El feliz ensayo que de tiempo en tiempo se ha hecho en algunos pueblos de la isla, es el mejor agüero de las ventajas que se pueden alcanzar. Muchos juegan por la facilidad que en todas

partes se les ofrece, y por la impunidad con que cuentan; pero cuando aquella se obstruya, y ésta no exista, el número de jugadores se disminuirá. Nunca debe olvidarse, que el hábito tiene á veces en los vicios mas influjo que la perversidad del corazón, y de aquí es, que muchos hombres, conociendo el mal que hacen, y aun arrepintiéndose de sus acciones, no pueden sin embargo contenerse, y vuelven á perpetrar lo mismo que poco antes detestáran. ¡Cuántos padres de familia, que hoy viven dados al juego, no se alegrarían de ver cerradas para siempre las mismas casas que hoy frecuentan á su pesar, y que son el origen de su ruina!

Otros, que juegan por especulación, ó que tienen cifrada la subsistencia en esta carrera infame, buscarían otra decente, al ver que aquella ya no les produce lo que apetecen; y si todavía perseveran en ella, las inquietudes que ha de causarles la persecucion constante de la justicia, el riesgo de perder su dinero si son sorprendidos por ella, y el temor del castigo que irremisiblemente debe imponérselos, retraerán á muchos de una vida tan angustiada, quedando aun sola en ella, los que connaturalizados con el vicio, no den esperanza alguna de mejora. Aun el número de éstos tambien disminuirá, si se les aplican las penas de la ley, pues como miembros corrompidos, deben cortarse para que no infesten el cuerpo social. Pero es preciso que lo digamos con franqueza: tan grandes ventajas no pueden lograrse sin energía en las autoridades, y sin formar, por decirlo así, una conspiracion general contra el juego; porque si un alcalde persigue, y la opinion le censura; si otro protege ó disimula, y la opinion le celebra: si los esfuerzos del que ha empuñado la vara en el año anterior, no son sostenidos por los del sucesor; y si mientras se cierra una de esas sentinas, se abren otras por empeños ó consideraciones, entonces estamos perdidos, y yo confieso que malgasto el tiempo en escribir esta Memoria.

Yo no solo quisiera ver cerradas todas las casas de juego, sino que éste tampoco se permitiese en las fiestas y ferias, que so varios pretextos se celebran en la Habana y fuera de ella. Que el pueblo baile y cante, que meriende y se pasee, racional y provechoso es; pero que casi nunca se oiga sonar una cuerda, ni se vean reunidas diez ó veinte personas sin que tropecemos con el vergonzoso espectáculo de una mesa de juego, cosa es que jamás se debe tolerar. Nada importa que estas prácticas viciosas quieran cubrirse con el velo de la religion, ó con las apariencias de bien público. Ni aquella, ni

éste, deben sostenerse con tan infames recursos, pues cada moneda que á nombre del juego entra en el santuario ó en las arcas públicas, es una profanacion del mismo sér á quien se tributan, y una ofensa mortal que se hace á las leyes y á las costumbres. Tales juegos son muy peligrosos, porque espuestos á la vista del público, acompañados casi siempre de la música ó del canto, concurridos de nuestras señorilas y matronas, de nuestros jóvenes y ancianos, y exentos del aire sombrío que cubre las casas permanentes de juego, estimulan y halagan á muchos que en otras circunstancias no se atreverían á pisar ni aun sus umbrales.

Si examináramos la historia de los individuos que han caido en vicio tan detestable, descubriríamos que en estas ferias fué donde muchos de ellos dieron los primeros pasos. Empezaron quizá por mero entretenimiento, ó por satisfacer una curiosidad; pero asaltándoles despues el deseo de ganar ó de reparar las pérdidas; y aumentándose este deseo con aquella especie de grata sensacion que causa la incertidumbre de los lanceos de cada juego, porque si bien atormenta, tambien complace el espíritu, fueron formando poco á poco el hábito, y encendiendo una pasion que ya no pueden reprimir. El gobierno, pues, debe mirar estas ferias como las escuelas donde la incauta juventud hace las mas veces su funesto aprendizaje; y si bien debe permitir en ellas que el pueblo se divierta sin desórden, jamás debe consentir que se corra ni una carta.

Mucho se habrá adelantado, cuando ya no existan juegos, ni en las ferias, ni en las casas públicas; pero este vicio no podrá estirparse, mientras prevalezca la costumbre de jugar en casas particulares, porque gozando algunas de prestigio, y concurriendo á ellas personas de distincion, se presenta á las clases inferiores un ejemplo pernicioso. Este mismo prestigio y esta misma distincion quizá servirán de contrapeso á la autoridad, que no atreviéndose á entrar en lucha con un enemigo que se cree fuerte, tan solo porque no se combate, se verá reducida á sufrir en silencio el quebrantamiento de las leyes y la continuacion de los males que depioramos. Bien veo, que atendida nuestra condicion, no es probable que todas las autoridades tengan la energia de arrostrar respetos y consideraciones; pero tambien sé, que ha habido, y habrá algunas que cumpliendo con su deber, ofrecerán á las demás un ejemplo digno de imitacion.

Es innegable, que la persecucion será uno de los medios mas ef-

caces para acabar con el juego; pero no debe fiarse á ella sola tan grande empresa. Es preciso ir haciendo una revolucion en las costumbres, que aunque lenta, no por eso dejará de ser cierta. Nada es mas comun entre nosotros, que emplear mucha parte del tiempo en juegos de baraja, que si bien están permitidos, producen sin embargo bastante daño. Despues de concluidos los trabajos del dia, juegan algunos por recreo; pero hay otros, que abandonando aun sus obligaciones mas sagradas, pasan muchas horas entregados á unos juegos que se llaman inocentes, á pesar de que á veces se pierden en ellos grandes cantidades de dinero. A tales hombres podrá dárseles el nombre que se quiera; pero en realidad no son mas que ociosos encubiertos.

Ni paran aquí los daños que se originan con estos juegos, que yo llamaría *domésticos*: el mas lamentable de todos es el que se causa á la niñez; pues apenas empezamos á abrir los ojos, y á desenvolver nuestra razon, cuando ya no solo tenemos un conocimiento perfecto de los naipes, sino que tambien entendemos varios juegos. Aquella edad en que los niños debieran tan solo ver ejemplos de buenas acciones, y escuchar los consejos saludables de la moral, es esencialmente la misma en que á todas horas se les presenta el espectáculo de una mesa rodeada del padre, de la madre y de otras personas con los naipes en la mano, y en que resuenan en sus oídos las pláticas peligrosas que corren sobre los lances del juego. Cualquiera que reflexione sobre el influjo de los objetos en la formacion de las ideas, y sobre el de éstas en las acciones humanas, muy pronto conocerá, que con semejantes modelos, el vicio del juego debe estar muy difundido entre nosotros. El amor y respeto que los hijos tienen á sus padres, da á éstos sobre el corazon de aquellos un ascendiente que los hace ser sus mejores institutores; pero si este ascendiente es de una tendencia perjudicial, poco podrán contra él las teorías de los libros y los preceptos de las leyes.

Estas razones cobran mas fuerza si se atiende al estado de nuestra sociedad doméstica. Hay paises, donde los vínculos de familia no son tan estrechos como entre nosotros, pues siendo comun que los padres fien á manos estrañas la educacion de sus hijos, y todavia mas comun, que éstos abandonen desde una edad muy temprana la casa que los vió nacer, el influjo paterno está muy debilitado, y puede decirse, que el corazon de los hijos recibe del mundo mas que de los padres, gran parte de las impresiones que

han de dirigir su conducta. Mas no sucede así en Cuba, pues separándose los hijos pocas veces del lado de sus padres, y viviendo y muriendo juntos bajo un mismo techo, los ejemplos paternales, ora benéficos, ora perniciosos, producen en los hijos un afecto mas trascendental.

Convendría pues, que los buenos padres de familia y todos los que se interesan en el bien del país, hicieran el corto sacrificio, si es que tal puede llamarse, de abstenerse de los juegos domésticos, ó influir con su ejemplo y sus consejos en crear y fortificar la opinion contra ellos. Para sostener este abuso, se dirá que estos juegos forman aun en los pueblos mas civilizados, una parte principal de sus entretenimientos domésticos; pero sin examinar ahora si todos los usos y costumbres de aquellos pueblos son dignos de aprobacion, yo creo que nosotros no debemos seguir su ejemplo; porque los países donde el juego no es un vicio dominante, y donde las leyes y la opinion infaman á los jugadores, los juegos domésticos no producirán fatales consecuencias; pero en los pueblos donde esta pasion es una enfermedad casi general, y donde por lo mismo, ni las leyes pueden ejercer libremente su imperio, ni la opinion fulminar sus anatemas, los juegos domésticos nunca serán otra cosa sino las escuelas, donde haciendo unos su aprendizaje, otros se entregarán á rienda suelta á la pasion que los arrastra. El que esto escribe, no es visionario, y así no aspira á la perfeccion moral de la masa de los hombres. Sabe que éstos siempre se han de divertir de aquesto ó del otro modo; pero sabe tambien que lo que pide, es cosa muy practicable. Pues qué ¿es tan limitado el número de nuestros entretenimientos domésticos, que estemos reducidos á divertirnos con barajas? ¿No pueden sustituirse á éstas, el canto, la música, el baile, la buena conversacion y otras diversiones tan inocentes como provechosas? Todo esto puede hacerse, y puédese fácilmente con utilidad de los individuos y ventaja de la sociedad; pero es de temer, que triunfando los malos hábitos de los consejos de la razon, las cosas se queden en el estado que hoy tienen, y que echando el mal nuevas raices, vaya cuindiendo mas y mas.

LOTERIAS DIARIAS EN LOS CAFÉS Y OTROS PARAJES PUBLICOS.

Se pretesto que son una diversion honesta y autorizada por el gobierno, muchos pasan en ella casi todo su tiempo; pero ¿qué razon plausible puede haber, para que las casas de lotería estén

abiertas desde que amanece hasta las diez ó las once de la noche? Cuando me pongo á reflexionar en los motivos que pueden alegarse para justificar este abuso, tres son los que únicamente me ocurren; y cuento como primero, el proporcionar á los hombres laboriosos, algunos parajes donde vayan á divertirse, despues de concluidas sus tareas.

Sin empeñarme en hacer aquí una clasifiacion exacta de las personas laboriosas en esta isla, puedo reducirlas á dos grandes fracciones: una que trabaja todo el día, como los artesanos; y otra, una parte de él, como los abogados, empleados, etc. Si las casas de lotería existen para divertir á las personas comprendidas en la primera clase, entonces solo debieran estar abiertas por la noche, pues es cuando únicamente pueden gozar de esta diversion; y si para las de la segunda, ya no hay motivo para tenerlas abiertas toda la mañana, porque sus horas son cabalmente las que destinan para sus trabajos los individuos de esta clase: resultando en ambos casos la necesidad de contener el exceso de las loterías.

Haráse mas urgente esta medida, si se considera el estado particular de muchas de nuestras personas laboriosas. Por una desgracia harto lamentable, casi todas las artes se hallan en nuestra isla en manos de la gente de color, y como ésta no se roza con los blancos, resulta, que los artesanos no concurren á las casas de lotería, donde aquellos se reúnen. Algunas habrá quizá donde se junten unos y otros; pero si las hay, serán tan pocas, y las personas de color en tan corto número, que ni pueden debilitar la asercion que acabo de hacer, ni menos dar fundamento para que tales casas se comparen con las perniciosas *galleries*, pues éstas, por un fenómeno social, forman entre nosotros una democracia perfecta, en que el hombre y la mujer, el niño y el anciano, el grande y el pequeño, el pobre y el rico, el blanco y el negro, todos se hallan gustosamente confundidos en el estrecho recinto de la valla (†).

(†) Esto fué lo unico que pude decir sobre las *galleries*, cuando escribí esta Memoria en 1830. Yo sabia bien, que ellas eran una de las causas de la vagancia en los pueblós, y sobre todo en los campos de Cuba. Debí pues, para completar mi trabajo, haber escrito un artículo especial sobre esta materia; pero fuéme imposible en aquellas circunstancias, sin comprometer toda la Memoria. Gobernaba á la sazón aquella isla el tolerante y prudentísimo Capitan general don Francisco Dionisio Vives, quien para su recreo habia establecido una gallería en el terreno situado en la Habana, entre la casa de la intendencia y el cuartel de la Fuerza. Sin dudá que mis observaciones no se hubiéran

Mas supóngase, que los artesanos frecuenten las loterías: esto todavía debe mirarse como un mal considerable, porque en vez de presentarse á las clases laboriosas un lugar de recreaciones inocentes, se les incita á aventurar en este juego, el fruto de su trabajo, fruto que debe estar exclusivamente destinado á satisfacer sus necesidades. Si el artesano pierde hoy á la lotería, todo ó parte de su salario ¿con qué se sostendrá mañana? ¿cuáles no serán las tentaciones que le asaltarán, y cuáles los pasos que no dará para ponerlas en ejecución? Si gana, el mal no por eso es menos grave. El trabajo es una virtud que solamente se practica, ó por el placer que experimenta el espíritu, ó por los recursos que proporciona para satisfacer las necesidades de la vida. El trabajo intelectual no debe medirse por la misma escala que el trabajo mecánico, pues siendo éste casi siempre recio y pesado, no produce los placeres que aquel. El artesano y el jornalero que empiezan su tarea desde que raya el día, y sufriendo privaciones y angustias no la acaban hasta que se pone el sol, no pueden continuar en género de vida tan trabajoso, sino instigados del hambre y la desnudez. Así es, que siempre están dispuestos á trocar su condicion presente por otra que á sus ojos sea mas fácil y llevadera. ¿Y no es bastante seductora la del juego de lotería? La idea sola de que divertidos, y sin esponerse á ninguna pena legal, pueden ganar diez ó veinte pesos en el corto espacio de cinco minutos, es suficiente para entibiar en unos el amor al trabajo, é inspirar á otros el odio á esta virtud.

Pero se me dirá, que las casas de lotería no existen para estos hombres, sino tan solo para los abogados, médicos, empleados, etc. Ellas por fortuna, han caido en tal descrédito, que acaso no son frecuentadas por ningun hombre de bien. Visitanlas generalmente los ociosos y corrompidos, los que aborreciendo el trabajo, van á ellas á pasar el tiempo, ó á buscar un diario con que mantenerse; y hé aquí el segundo motivo que podrá alegarse en su favor, pues

dirigido á ella, pues así por la calidad, como por el cortísimo número de personas que la frecuentaban, yo no podia sin injusticia, confundirla con las otras de distinta especie que tanto abundan en toda la isla. Pero por mas templanza y destreza con que yo hubiese manejado la pluma, no era dable escapar del anatema que se habria fulminado contra la *Memoria sobre la vagancia*. Si aun así, segun he manifestado ya, experimentó dificultades para su admision al concurso, y para su completa aprobacion por la Junta calificadora, ¿qué no hubiera sucedido, si yo me hubiese arrojado á censurar las gallerías? La *Memoria de la vagancia* hubiera sido proscrita.

dirán algunos, que sin ellas, los ociosos serian mas perjudiciales á la sociedad.

Nunca se presenta el gobierno en una actitud mas gloriosa, que cuando combate con el vicio y con el crimen ; pero ceder el campo, sin haber entrado en lucha, ni apurado todas sus fuerzas, es ofrecer un ejemplo tan ignominioso como contrario á los principios de la política y á las máximas de la moral. Pues qué gestó el gobierno tan debilitado, que carezca de medios para emplear á los ociosos, de fuerza para contenerlos, y de energía para castigarlos? Dése al pueblo instruccion y ocupacion, aliéntese la industria, persigase la indolencia, ármese la ley para herir á todo delincuente, y en breve quedará purgado nuestro suelo de la plaga que hoy le infesta. Las loterías diarias no deben existir por mas tiempo entre nosotros : tales casas no solo son el receptáculo de hombres ociosos y depravados, sino una escuela de corrupcion quizá mas peligrosa que las casas de juegos prohibidos, porque estando espuestas al público, y autorizadas por el gobierno, ofrecen una tentacion mas seductora, ya presentando mayor oportunidad, ya alejando todo castigo. Muchos pobres ó hijos de familia que no se atreven á entrar en una casa de juego, porque carecen de tres ó cuatro pesos, tienen abiertas de par en par las puertas de las loterías, pues con *medio*, ó con *un real* pueden comprar un carton y divertirse : y si se considera que tan corto capital es á veces premiado con algunos pesos, entonces se conocerá, que el corazon humano debe sentir en tales juegos los impulsos de una pasion que constantemente le arrastra. Y como si estos atractivos no fueran suficientes, todavía se procura acalorar la imaginacion, halagando los sentidos, pues las cifras y colores de los cartones con que se juega, el aparato de un globo puesto en continuo giro por la mano de un joven sentado en un lugar prominente, y el canto á veces agradable con que se procura deleitar á los circunstantes, son estímulos tan fuertes para la muchedumbre, que ni la inocente puericia, ni tampoco la mayor edad pueden siempre resistirlos. El que esto escribe, revolviendo en su mente los años de su niñez, recuerda que muchas veces pasaba largos ratos, escuchando gustoso desde las calles el canto de los números y el desenlace de los juegos; y si nunca se atrevió á pisar los umbrales de esas casas inmundas, debiólo á circunstancias felices que hoy no sabe como celebrar. Pero esta leccion que recibió desde sus tiernos años, le hizo conocer en mayores dias cuán peli-

grosos es un juego, que considerándose como inocente, ha llegado á ser por los abusos que le acompañan, una de las causas de la ociosidad y corrupcion cubana.

Puede alegarse como tercer motivo, el aumento de las rentas públicas, puesto que las casas donde hay loterías, pagan una contribucion. Si alguna vez se creyó que este juego proporcionaba al pueblo goces físicos y morales, bien pudo sin injusticia habersele impuesto algun derecho; pero sintiéndose ya los graves daños que produce, es de esperar que pronto se aplique el remedio, sin que pueda servir de obstáculo una contribucion miserable. Porque si se computa el número de personas que pasan su vida, entregados á las loterías, y el valor de las utilidades que pudieran rendir, si se dedicasen al trabajo; entonces se formará alguna idea de lo que pierde el Estado. Y aun cuando nada perdiese pecuniariamente hablando, los vicios que se adquieren, y los delitos que se engendran con este juego, son motivos poderosísimos para desprestigiar cuantas sumas puedan entrar en las arcas públicas. Ciérranse pues, las casas de loterías; y si á pesar del descrédito en que han caído, y de la degradacion de casi todas las personas que las frecuentan, esta medida se considerase muy dura, corrijáse sus abusos, y restrínjase en lo posible.

BILLARES.

No es mi intencion, condenar un juego inocente en sí, y saludable en sus efectos corporales. Al mencionarle entre las causas de la vagancia, aludo tan solo al abuso que de él se hace, así por el tiempo que se malgasta, como por las grandes cantidades que suelen perderse. ¿Se negará que muchos individuos pasan en los billares casi todo el día y parte de la noche? Y siendo así, ¿se negará tambien que son un receptáculo de ociosos? ¿No se juegan ademas cantidades que pueden arruinar á algunos padres de familia? ¿No son á veces el escudo con que se cubren desórdenes de distinta especie? La realidad de estos hechos justificaria en parte la sentencia que pudiera pronunciarse contra los billares públicos. ¿Pero me atreveré yo á pedir que se cierren de una vez? Si ellos son inocentes en sí, lo único que debe hacerse, es corregir sus abusos, pero no prohibirlos, porque es muy peligroso privar al pueblo de semejantes entretenimientos. ¿Mas cómo corregir sus abusos? ¿Se

prefijarán horas en que solamente se pueda jugar? Esto me parece muy acertado, y como la noche es el tiempo en que todas las clases de la sociedad suspenden sus tareas, bien pudiera permitirse desde las cinco ó las seis de la tarde hasta las diez de la noche, prohibiéndolo en todas partes durante el día. Diráse, que existiendo muchos billares en los cafés, y que no debiendo estos sujetarse á las restricciones de aquellos, los ociosos siempre acudirán á tales casas, y emplearán el tiempo en fumar y charlar, quedándose tan ociosos cómo ántes. Pero aunque así sea, siempre se ganará alguna cosa, pues vale más, que estos doctores de cafés consuman su tabaco y sus palabras, que no su dinero en las mesas de billar. Ni es la entienda de los ociosos el fin principal de esta medida: consiste, en impedir que se aumenten, quitando la ocasion á los que pasan por las calles, y á muchos que solo salen de sus casas con el objeto de jugar, ó divertirse, apostando á las manos de un buen tateo.

Mas á pesar de esta restriccion, ¿podrá impedirse que se jueguen cantidades considerables? ¿Se prohibirán todas las apuestas, ó se fijará el máximo de ellas? Todo esto bien puede hacerse con solo escribir dos renglones: pero cuando de la teoría se pase á los hechos, entónces se tocarán las dificultades. ¿Se nombrarán celadores para que velen sobre su cumplimiento? Vano recurso; pues aun suponiendo que fuesen los hombres mas íntegros y vigilantes del mundo, todavía no conseguirian su objeto, porque los apostadores se valdrian de palabras metafóricas, de signos convencionales, y de otros medios que es imposible evitar. En estas materias no hay mas garantía que la moralidad de los individuos, y cualquiera medida que se adopte, será ineficaz y opresiva.

Para disminuir el número de los concurrentes á los billares, deben tambien proporcionarse algunos parages donde el pueblo se reúna con mas provecho. Yo no puedo contemplar sin el mas profundo sentimiento, que comando ya la isla de Cuba mas de trescientos años de existencia política, todavía no tenga uno de aquellos establecimientos que son tan comunes aun en países mucho mas nuevos y de menos recursos. Causa admiracion que la Habana, ciudad populosa, ilustrada y con relaciones en todo el orbe, carezca de un Ateneo, donde puedan ir sus habitantes á leer una gaceta ó un periódico científico, y donde se dé á los estrangeros que visitan nuestras playas, una corta muestra de que apreciamos las

letras. Una institucion de esta especie es ya urgente y necesaria; la pide el rango distinguido que ocupa la Habana en la escala de los pueblos, la pide el estado de sus costumbres, y la pide el honor y aun el orgullo de los habaneros.

Pero no basta que ya tengamos un Ateneo: menester es fundarlos en otras ciudades de la Isla, estableciendo y multiplicando tambien los gabinetes de lectura, que tan comunes y útiles son en Europa y en Norte-América. Cuando estas instituciones se generalicen en nuestro suelo, y reciban las mejoras de que son susceptibles: cuando la escasa y no bien situada biblioteca pública de la Habana, única que tenemos en toda la Isla, sea un establecimiento digno de la ciudad donde se halla, entónces la juventud, y la ancianidad, y todas las demas clases del estado encontrarán en la lectura un consuelo contra el fastidio, y un refugio contra los vicios. ¿No es verdad, que muchos se meten en los billares, particularmente de noche, porque no saben donde ir á pasar un rato? Si tuviéramos ateneos y gabinetes de lectura, muchas personas acudirian á ellos, y en vez de perder su tiempo, y quizás tambien su dinero, gozarian allí del placer mas puro, ilustrando su entendimiento y rectificando su corazon. Estos ejemplos producirian un efecto saludable en la masa popular, y difundiéndose el gusto por la lectura y el estudio, pasarian muchos de la ignorancia á la ilustracion, del ocio al trabajo, y del vicio á la virtud.

¿Y por qué siendo la isla de Cuba un pais tan abundante en producciones naturales, no tiene ya la Habana un museo donde mostrarlas al indigena y el extranjero? ¿por qué no habria de enriquecerse este museo con el tributo que le pagasen pueblos de contrario clima? ¿por qué tambien nuestras ciudades principales no habrian de seguir el ejemplo de la capital? Cuando estos monumentos, levantados ya por tantos pueblos cultos, se erijan entre nosotros, Cuba ofrecerá á las naciones que la observan, una prueba de su ilustracion; al amigo de las ciencias, un depósito con qué enriquecerse; y á la generalidad de sus habitantes, un pasatiempo tan agradable como inocente, y tan vario como provechoso.

Los paseos públicos deben tambien considerarse como medios de disminuir, si no el número de billares, por lo menos el de sus concurrentes. Si exceptuamos dos ó tres ciudades, no existe en toda la isla ningun paraje público que merezca el nombre de paseo. Y hallándonos en tal estado, ¿será extraño, que se multipliquen los

billares, y que se fomenten las diversiones peligrosas? Aun en la Habana, donde pudiera sacarse mucho partido de sus paseos, los habitantes apenas gozan de esta ventaja, porque la inmundicia de las calles, y el riesgo que de noche se corre en ellas, ahuyentan la poblacion de aquellos lugares. La alameda de ostramuros, que así por su capacidad, como por su hermosa situacion, pudiera atraer una lucida y numerosa concurrencia, queda desierta desde que viene la noche; y el sitio, donde pocos minutos antes rodaban espléndidos carruages, y relucian el oro y los diamantes, se transforma repentinamente en una guarida espantosa de ladrones y asesinos. Para purgarla de tales monstruos, bastaria iluminarla perfectamente (4), y tomando las demás medidas que requiere una buena policia, se impedirian unas escenas que tanto nos desacreditan en los paises extranjeros. Cuando el pueblo sepa que ya ningun peligro le amenaza en los paseos, ni en las calles, entonces correrá hácia ellos, pues en un clima, donde jamás se sienten los rigores del invierno, y donde el calor echa de casa á los habitantes, las diversiones á campo raso son preferibles á las que se disfrutan en edificios cerrados, y por consiguiente insalubres.

MULTITUD DE DIAS FESTIVOS Y DIVERSION QUE EN ELLOS SE OFRECE AL PUEBLO.

Además de los cincuenta y dos domingos del año, cuenta la isla de Cuba gran número de dias festivos, que reunidos á los primeros, absorben una cuarta parte del año. Seria importante calcular la suma á que ascienden los quebrantos pecuniarios que sufre la isla con la pérdida de tantos dias; pero careciendo de datos, y no tocándome examinar esta cuestion bajo sus relaciones económico-políticas, me limitaré á considerar su influencia en la vagancia.

Si subimos al origen de la santificacion de las fiestas, muy pronto conoceremos, que las prácticas escandalosas con que hoy se profanan, son diametralmente contrarias á las sanas intenciones de la Iglesia. Ella mandó que los trabajos mundanos cesasen en estos dias, para que entregado el hombre á contemplaciones religiosas, depurase su alma de los afectos terrenales. La Iglesia supo muy bien,

(4) Felizmente ya hemos visto realizada un a parte de esta idea, y la gratitud pública será la mejor recompensa de los que han influido en su aplicacion

que la sociedad perdería una parte de los servicios industriales que sus miembros deben prestarle; pero considerando, que estas pérdidas serían superabundantemente recompensadas con las inmensas ventajas que resultarían de que los hombres fuesen virtuosos, creyó conveniente establecer las festividades: porque ¿quién ignora que si ellas fuesen guardadas conforme á las miras de su santa institución, y los fieles las consagrasen á fortificar su espíritu con los preceptos de una religión inefable, la sociedad no se vería tan combatida por las maldades de los hombres? Pero olvidándose éstos de sus deberes, ofendieron á la religión, y á la patria: á la religión, quebrantando sus preceptos: á la patria, privándola de los beneficios que aquella se propuso concederle con las virtudes que pensó infundir á sus hijos.

No son abusos recientes ni transitorios los que juntos deprimen la Iglesia y el Estado: males son tan envejecidos y duraderos, que contando siglos de existencia, están sólidamente apoyados sobre unas costumbres, cuya tendencia es absolutamente incompatible con el fin para que se instituyeron las festividades. No seré yo tan injusto ni tan osado, que considere á todo el pueblo como cómplice de estos excesos; ¿pero habrá quién pueda negar, que las festividades son los días, en que muchos se dan al juego y á la embriaguez, al torpe amor y á otras licencias que la moral y las leyes severamente condenan? ¿No son ellas, los días en que jornaleros y artesanos dejan sus tareas, no para ir al templo á rendir adoraciones á su Creador, no para quedarse en sus casas ó divertirse inocentemente despues de haber llenado los deberes de la religión, sino para sacrificar en una hora todo el fruto de la semana, envolver á sus familias en el dolor y la miseria, y corromper con su ejemplo á las demás clases laboriosas? ¿No son las festividades, las que sirven de pretexto, para que hombres y mujeres corran á bandadas de barrio en barrio, y de pueblo en pueblo, no en busca de las vírgenes de Regla y de Candelaria, de S. Pablo y de S. Antonio, ni de otros tutelares á quienes invocan para profanar, sino en pos del juego y del escándalo? ¿No son las festividades, las que arrancando el arado de las manos del labrador, le arrastran con su familia á la parroquia rural, y allí le fuerzan á hacer el sacrificio de su fortuna, de su honor, y de cuantos objetos le son caros?

Es imposible, señores, que puedan existir por mas tiempo tantos vicios y desórdenes. La religión profanada se cubre con un velo, y

huyendo de nuestra vista, abandona hasta el santuario. Si queremos aplacarla, y que vuelva á nuestros templos, es menester que purifiquemos sus altares, manchados con nuestras manos; pero esta expiacion no puede hacerse, sin cerrar para siempre sus puertas á la irreverencia y al escándalo. Ellos existirán, mientras existan tantos dias festivos; y pues que no hay mas remedio que borrarlos del calendario, implórese la autoridad de la Iglesia, para que dejando únicamente aquellos que no puedan suprimirse sin menoscabo de la religion, ésta recupere su antiguo brillo; y si el hombre todavía no la respetare, quíteselo á lo menos la ocasion de profanarla.

FALTA DE CAMINOS.

A poco que se reflexione, muy bien se conocerá la influencia de esta causa en la vagancia cubana. Trabaja el hombre por la utilidad que reperta; pero si percibe, que sus esfuerzos quedarán frustrados, ó que no tendrán la debida recompensa, muy pronto desmaya y cae en abandono. La desidia que se advierte en muchos de nuestros campesinos, proviene en gran parte, de que los productos de la agricultura no pueden ser llevados con facilidad á las poblaciones y demas puntos de consumo, pues el labrador muchas veces ve destruidas sus cosechas en los mismos campos donde regó las semillas.

Si hubiera caminos, él podria conducir sus frutos á distintos mercados no solo en un tiempo mucho mas corto, sino tambien con menores gastos. Estas ventajas aumentarían su utilidad, y la utilidad le haria redoblar su industria. Las comodidades que este hombre gozara, servirian á otros de estímulo y de ejemplo, y empuñándose en imitarle, nuestra poblacion rústica adquiriria el hábito del trabajo, y alejaria de sus hogares el desaliento y la pobreza. Si hubiera caminos, muchas personas que hoy yacen en el ocio, podrian ocuparse en la conduccion de los frutos, y como estos habrian de aumentarse con la construccion de aquellos, necesariamente se emplearian nuevos brazos. Si hubiera caminos, los hombres que no encuentran acomodo en un lugar, y que por lo mismo, son una carga para la sociedad, podrian trasladarse con prontitud y pocos gastos á otro parage, donde se les proporcionase alguna ocupacion. Si hubiera caminos..... pero ¿necesito yo de manifestar su

importancia cuando tengo el honor de hablar á una corporacion ilustrada? Caminos pues, caminos, y entre los inmensos beneficios que nos producirán, uno de ellos será el de disminuir la vagancia.

FALTA DE CASAS DE POBRES.

Hallar el pan sin trabajarlo, es una propension del género humano; y ya que no es dable estirparla, el gobierno debe empeñarse en reprimirla, quitando al pueblo toda ocasion de satisfacerla. El establecimiento de casas de pobres será uno de los medios mas eficaces para conseguir este gran fin, pues que ellas, no solo servirán de asilo á la humanidad desvalida, sino de freno para contener los desórdenes, que bajo el manto de la pobreza su cometen diariamente entre nosotros. ¿Quién no sabe, que un enjambre de vagamundos infestan nuestros pueblos, y que prestando desgracias y enfermedades, escitan la compasion del vecindario, y le arrancan sumas considerables? ¿Quién no tropieza en nuestras calles, desde el toque de las oraciones, con una turba de mugeres, que envueltas en una mantilla y llorando penas y miserias, andan de puerta en puerta pidiendo un bocado con qué alimentarse? ¿Y quién ignora, que muchas de estas mugeres se valen de tan infame recurso para presentarse en público, no con decencia, sino con escándalo, ó para mantener á un marido holgazán ó á unos hijos perdulados?

Graves son sin duda estos males, pero al mismo tiempo fáciles de corregir. Nuestra posicion no debe confundirse con la de otros pueblos, donde agotados ya los recursos de la industria, ó donde luchando el hombre con los rigores de un crudo invierno, la pobreza, no solo atormenta á los enfermos y ancianos, sino á muchos, que robustos y deseosos de trabajar no hallan donde acomodarse. Todo por fortuna, es nuevo en nuestra isla, y sin temor de exagerar, puede decirse, que á dó quiera que volvamos la vista, la naturaleza nos ofrece sus dones. No teniendo que combatir con enemigo tan formidable, el triunfo es positivo. Dados están ya los primeros pasos: ensánchese la casa de pobres que se ha fundado en la Habana: establézcanse otras en toda la isla: enciérranse en ellas cuantos desvalidos existan: proporcióneseles trabajo segun sus fuerzas, para que estos asilos no se conviertan en escuela de ociosidad y de vicio; y pudiendo entonces distinguirse los pobres

verdaderos de los pícaros que usurpan este nombre, pronto nos libertaremos de una plaga que nos corrompe y arruina.

FALTA DE ASILO PARA LOS NIÑOS DESVALIDOS.

Esta causa se refiere á lo que entre nosotros ha sucedido, y no á lo que con el tiempo será, pues que ya existe en la casa de Beneficencia un departamento donde se recojen los niños huérfanos y pobres desamparados. Si esta institucion hubiera existido entre nosotros ¿no se habrian salvado del ocio y la perdicion muchos de los que hoy corrompen nuestras costumbres? Verdad es esta tan clara, que no necesita de ninguna prueba. Por eso ya se ha establecido en la Habana un asilo de esta especie; y aunque todavia no tiene la estension que reclama una ciudad populosa, ni uno solo es suficiente para dar abrigo á la muchedumbre de huérfanos que yacen abandonados por toda la isla, es de esperar del cielo que debe animar á las autoridades y corporaciones, y principalmente de la caridad de sus habitantes, que pronto alargarán su generosa proteccion hácia unos establecimientos, tan conformes á los principios de humanidad, como necesarios á la pureza de las costumbres y á la conservacion del órden público.

FALTA DE DISCIPLINA EN LAS CARCELES.

Horrible es el estado en que se hallan las nuestras, y tan conocida es ya esta verdad, que la Sociedad patriótica de la Habana ha propuesto al público un programa sobre esta materia importante. Examinar sus defectos, descubrir el origen de tantos vicios y delitos como se aprenden en ellas, y proponer su reforma, son puntos que deben tratarse en una memoria particular, y que si yo aquí menciono, es tan solo por la relacion que tienen con el objeto que desenvuelvo.

Ocorre con frecuencia, que los hombres pasan encerrados en las cárceles, años y mas años; pero como en ellas no se les da ninguna ocupacion, se ven reducidos á vivir en la apatía. ¿Cuáles pues, no serán las consecuencias de este género de vida? Si el preso tiene algun oficio, irá perdiendo por grados la práctica que habia adquirido en él; y lo que es mas doloroso, el amor al trabajo. Si

no tiene ninguno, la cárcel que pudiera ser el taller donde lo aprendiese, es cabalmente el lugar donde acaba de hacerse mas incurable, pues de ocioso se convierte en criminal. Un jóven que esté aprendiendo alguna de las artes, y ya reo ó inocente, sea puesto en la cárcel ¿ cómo podrá continuar en ella su aprendizaje? Las cárceles pues, vienen á ser entre nosotros una de las causas de la vagancia; y ojalá que este fuera el único daño que de ellas resultase; pero mientras sean lo que son, estarémos condenados á sufrir sus fatales consecuencias.

FORO.

Yo no he podido hablar de las cárceles sin acordarme del foro; pero tocándome solamente indicar su influjo en la vagancia, no vendré ahora á tratar de su reforma, pues si tal hiciese, me apartaria demasiado del objeto de esta Memoria. ¿ Pero cómo influye el foro en la vagancia? Influye, patrocinando los vicios, y dejando impunes los crímenes; influye, haciendo interminables los pleitos, y convirtiendo en litigantes á muchos que pudieran emplearse en el cultivo de los campos, en el ejercicio de las artes y otras profesiones útiles á la sociedad; influye, arruinando á muchos padres de familia, sin dejarles ya recursos con que educar á sus hijos; influye, encerrando en los calabozos á muchos inocentes, y forzándolos á vivir en ellos por largos años en medio del ocio y la desesperacion; influye en fin, llamando á su seno una muchedumbre de jóvenes, que pudieran dedicarse á otras ocupaciones con honor suyo y gloria de la patria. Asi influye el foro en nuestra vagancia, y asi influirá, mientras no se corrijan tantos abusos; pero el mal es tan grave, sus relaciones tan estensas, y su origen tan profundo, que si no se hace una reforma fundamental en los hombres y en las leyes, en vano se esperarán felices resultados.

Permítaseme examinar una cuestion, que aunque no está íntimamente enlazada con el plan de esta Memoria, no le es sin embargo del todo estraña. Piensan algunos, que la causa principal de la corrupcion del foro procede de la multitud de abogados, y que así es necesario coartar su número; mas yo creo que semejante medida, lejos de contener los desórdenes, servirá para aumentarlos.

No fundaré mis razones en el ataque que con esta restriccion se daria á la libertad de industria, pues aunque á todo hombre debe

serle lícito dedicarse á la carrera que mas le convenga, es innegable que la sociedad tiene derecho á impedir ó coartar el uso de aquellas que le sean perjudiciales. Pero como este derecho está espuesto á muchos abusos y equivocaciones, nace de aquí el peligro de que se prohiba ó restrinja como perjudicial el uso de una cosa buena, ó que no influya en los males que dependen de otras causas; y tal es á mi entender el escollo en que caeríamos con la limitacion de abogados.

Si se pregunta, cuál es la razon por qué debe reducirse el número de éstos, y no el de los médicos, sastres etc., muy pronto se responde, que aquellos promueven los pleitos, pero que éstos no aumentan las enfermedades ni la necesidad de vestidos; y que así, la restriccion de los primeros es necesaria, mas no la de los segundos.

Yo no negaré, que hay abogados que fomentan pleitos, pero la imparcialidad me obliga á decir, que este mal se exagera mucho, pues se confunden las pasiones, las intrigas, y el espíritu litigioso de muchos individuos, con la conducta de los abogados. Cuando un hombre se le mete á uno de estos por las puertas de su casa, y le hace una relacion falsa de hechos y circunstancias, cuya realidad no siempre se puede conocer desde el principio, sino con el progreso de la causa: cuando este mismo hombre le conjura por lo mas sagrado del cielo y de la tierra, que le defienda y ampare ¿quién dá entonces origen al pleito? ¿Y es por ventura este un caso peregrino? ¿Quiérase Dios que así fuese! pero el furor de pleitear, tan radicado entre nosotros, nos presenta tristes y repetidos ejemplos. Los que están versados en el foro, conocen que la mayor parte de los desórdenes, no consiste en la seduccion ó estímulo que emplean los abogados para buscar litigantes, sino en los incidentes que promueven y demás embrollos que causan despues de entablado el pleito, multiplicando las costas, y haciendo interminable el proceso. Estos son las armas formidables de que se valen muchos abogados, y las que no se embotan ni quebrantan con la reduccion de su número.

Pero supóngase que en punto á pleitos, los abogados sean todo lo que se quiera. ¿Se disminuirán aquellos, coartando el número de éstos? Vana esperanza. El hombre que desea pleitear, siempre encontrará defensor; y como siempre ha de haber abogados ignorantes y picaros, estos fomentarán los pleitos, y embrollarán las

causas produciendo los mismos desórdenes que se quieren evitar.

Diráse, que aunque éstos existan, no serán en tanto número, porque si cien abogados, por ejemplo, ocasionan cien pleitos, doscientos promoverán un número proporcional. Esta es una materia, que no se decide por números, sino por la naturaleza de los negocios forenses, por el carácter de los abogados, por los hábitos ó vicios del pueblo, y por la tendencia y cumplimiento de las leyes. Si estas cosas no conspiran á reprimir los pleitos, cien abogados producirán casi los mismos males que doscientos. Hasta poco tiempo han estado circunscritos en toda la isla á un corto número; y á su sombra sin embargo se introdujeron y propagaron los antiguos abusos que se han transmitido hasta nosotros. Cuando asombrado el señor marqués de la Torre, capitán general de la isla de Cuba, de la multitud de pleitos que había en la Habana, mandó que se le presentase una lista de todas las costas pagadas, y éstas, con esclusión de las causadas en los juicios verbales, ascendieron en solo el año de 1773 á la suma de 444,000 pesos. ¿Existían por ventura muchos abogados en la Habana? Corto y bien corto era entonces su número, y aun me atrevo á asegurar, que comparando las circunstancias de aquella época con las de la actual, no hay hoy más desórdenes forenses que los que entonces había. No afirmaré yo por esto, que entonces hubiese tantos pleitos como hoy. Sé muy bien, que se han multiplicado; pero esto proviene, del aumento de la población y de la actividad del comercio y demás ramos industriales, pues multiplicándose de este modo las acciones humanas, los pleitos, en circunstancias iguales, deben tambien aumentarse. Si fuera dable saber cuántos hubo en una docena de años del siglo pasado, verbi gratia, de 1770 á 1780, y cuántos ha habido en la de 1820 á 1830, y despues comparásemos estos números con la población respectiva de ambas épocas, tomando tambien en consideracion el grado de actividad que de entonces acá ha adquirido la Isla, ya veríamos, que el aumento de pleitos no procede del ilimitado número de abogados.

Las necesidades físicas pueden ser sometidas á cálculo exacto ó aproximado con mas facilidad que algunas de las morales ó sociales. Dada la población de un país, bien puede computarse sin mucho trabajo la cantidad de sombreros, casacas, zapatos, etc., que anualmente necesita, porque á cada persona se le puede asignar por aproximacion un número determinado. ¿Mas se podrá hacer le mis-

mo respecto de los pleitos? ¿cuál es la razon en que se hallan con la poblacion? Estas cosas dependen de tantas y tan variables circunstancias, que es muy difícil llegar á un término aproximado. Inférese pues, que el número de abogados que se señalare, siempre será ó mayor ó menor que las necesidades de la poblacion, y en ambos casos, ya por exceso, ya por defecto, los habitantes serán perjudicados.

Pero concédase, que el número señalado sea proporcional á las necesidades de la poblacion, ¿se piensa que entonces no habrá desórdenes? Ya he dicho que muchos de los abogados numerarios los fomentarán; y si ahora se reflexiona, que existe, y que mientras no se reforme radicalmente el foro, existirá un enjambre de pica-pleitos, unidos con los abogados pícaros ó ignorantes; que siempre ha de haber una falange de bachilleres apostados en retaguardia, esperando las vacantes para colocarse en ellas; y que mientras no lo consigán, han de estar dictando providencias y haciendo escritos autorizados con la firma de letrados, entonces se acabará de conocer, que los abusos forenses no se corrigen, limitando el número de abogados, pues tal limitacion solamente seria nominal.

Si el ejemplo de otros pueblos pudiera tener alguna influencia, yo le citaria en apoyo de las ideas que defiendo, pues siendo en ellos ilimitado el número de abogados, los desórdenes forenses no son tan graves como entre nosotros. Pero lejos de mirar su ejemplo como el único modelo por donde arreglemos nuestras operaciones, creo que aunque fuese de naturaleza contraria, nosotros no deberíamos seguirle. Cuba se halla en circunstancias que no guardan paralelo con las de aquellos países. El número de carreras en que nuestra juventud está reducida á girar, es muy corto; y de este número, la abogacia emplea muchos jóvenes, algunos de los cuales son abogados verdaderamente útiles. ¿Cuáles no serán las consecuencias, si se les llega á coartar? Seránlo, que ó se abstendrán de la carrera forense parte de los jóvenes que se dedicarían á ella, ó que siempre la continuarán. Si lo primero, cerramos la puerta á muchos que pudieran ser buenos abogados; excluimos á otros, que abrazarian esta carrera por honor, ó para defenderse á sí mismos y á sus amigos; nos esponemos á que algunos se entreguen á la ociosidad; y establecemos finalmente un monopolio literario, que tendria alguna sombra de justicia, si les que lo ejerciesen fueran los mas meritorios; pero no será así, porque basta decir que se aleja la concurren-

rencia de los talentos. Si los jóvenes persisten en la carrera forense, que es el segundo caso, se multiplicarán los bachilleres y pica-pleitos, y con ellos el número de litigios y de cuantos desórdenes se desean evitar. De los dos casos propuestos, probablemente se verificará el último, porque envilecidas muchas de las profesiones á que pudieran dedicarse, no pudiendo ellas adquirir dentro de poco tiempo el puesto honroso que deben ocupar, y siendo la abogacía la carrera del dinero, del poder y los honores, la juventud volará en pos de ella, y como el interés es mas astuto que las leyes, siempre se burlará de sus mandatos.

Pero restrinjase tambien el número de bachilleres, y el mal disminuirá. Restrinjase enhorabuena: pero ¿no sería una inconsecuencia de la ley, que franqueando á todos la entrada en las aulas de derecho, permitiese á unos continuar en esta carrera, y á otros la prohibiese? ¿quienes serian los escogidos y quienes los proscritos? ¿Qué de empeños é injusticias no se cometerian en esta eleccion? Y suponiendo que todo esto fuese asequible, ¿no incita la misma ley á los individuos escludidos á que sean pica-pleitos, puesto que ya están iniciados, con su consentimiento, en los principios de la legislación? Pero limítase tambien el número de estudiantes; y hé aquí ya arrancado el mal de raíz. Mas ¿quienes serán los admitidos? ¿Cómo y quién los elige? Yo no quiero proseguir sobre una materia que basta enunciarla para conocer la funesta tendencia que envuelve.

Parece pues, que el medio mas seguro de restringir el número de abogados, es dejar á la juventud en libertad de seguir esta carrera. Por algun tiempo habrá avenidas formidables, que parecerá que van á envolver en sus olas á toda la poblacion; pero cuando en el mercado se presenten, si posible es, mas abogados que pleitos y litigantes; cuando muchos no tengan causas que defender, ni jueces que consultar; cuando empiecen á sentir las agoufas del hambre que los atormente; entonces se verán forzados á buscar otras carreras, y sirviendo de escarmiento á los que aspiren á la abogacía, limitarán de una parte su número, y de otra les obligarán á estudiar con mas empeño, pues en la libre competencia de los talentos, el saber siempre será preferido á la ignorancia.

Abogado de la libertad del foro, me alegraría que cada uno pudiese serlo de sí mismo, sin necesidad de recibir grados académicos, ni licencias de tribunales. Mis deseos en esta materia están de

acuerdo con los dé algunos hombres ilustrados; y si fuese compatible con el objeto de esta Memoria, yo consagraría gustoso algunas líneas en apoyo de estas ideas.

Pero mucho nos equivocamos, si nos atenemos al número limitado ó ilimitado de abogados para corregir los abusos forenses. Mientras las leyes no se reformen, y los modos de enjuiciar se simplifiquen: mientras no se mejoren nuestros estudios, y los grados académicos y las licencias para abogar no se den con tanta facilidad: mientras no se sepa, que desde el magistrado supremo hasta el último curial, todos serán pronta é irremisiblemente castigados por sus faltas ó delitos: mientras la noticia de estas penas no se publique, para que cobrando fuerza la opinión, sirva de consuelo á unos, y de confusión á otros: mientras en fin no se presenten nuevas carreras á la juventud, removiendo los obstáculos que hoy las tienen cerradas, inútil será esperar la reforma de nuestro sistema forense. Antes bien, se aumentarán los abusos, y viniendo el tiempo á darles su formidable sancion, perpetuarémos en nuestro suelo una de las plagas mas funestas que puede caer sobre los pueblos.

CORTO NUMERO DE CARRERAS Y OCUPACIONES LUCRATIVAS.

Una rápida ojeada que se eche sobre el estado social de la isla de Cuba, bastará para conocer la verdad de lo que digo. Si buscamos entre las ciencias, aquellas que han dado carrera á nuestra poblacion, no encontramos otras que la teología, jurisprudencia, y medicina. El número de cubanos empleados en el comercio es todavía tan corto, que si bien esta carrera les presenta un vasto campo para lo futuro, es innegable que hasta muy poco tiempo han carecido de ella. Inútil es mencionar las manufacturas, porque nunca han existido entre nosotros, ni tampoco puede señalarse la época en que seamos fabricantes. No son muchas las artes que poseemos, y estas por desgracia, jamas han sido el patrimonio de nuestra poblacion blanca. La agricultura que por sí sola absorberia un número asombroso de brazos, ocupa en general á los esclavos; y si á esta causa se agregan los obstáculos que la rodean, no será de extrañar, que los blancos no se den á ella con el empeño que debieran. La ganadería que emplea muchos hombres, ni es la ocupacion esclusiva de los blancos, ni tampoco se dedican á ella en toda la Isla, pues está limitada á los pueblos pastores. La milicia llama algunos jóvenes á las armas; y los empleos civiles son en tan corto número,

que no deben contarse entre vosotros como carrera popular. Resulta pues, que la Iglesia, el foro y la medicina, la agricultura, la ganadería y la milicia son las únicas carreras y ocupaciones que han empleado á nuestros jóvenes; y como muchos no han podido colocarse en ellas, la consecuencia necesaria es, que ha debido quedar un número considerable de ociosos.

Pero ¿cuáles son las causas de que tan pocas ocupaciones existan entre nosotros? No faltará quien diga, que siendo los progresos de la industria proporcionales á la poblacion, y que siendo Cuba un pais nuevo, los medios que ofrece para ocupar al pueblo, deben ser muy reducidos. Es verdad, que ella no puede competir todavia con otros países mas adelantados, pero tambien lo es, que carabe de muchas cosas que imperiosamente reclama el mismo estado en que hoy se halla. Aun concediendo, que atendida su poblacion, no deba de haber en ella mas ocupaciones que las que actualmente existen, ¿cuál es la causa porque estas mismas ocupaciones no llaman y ejercitan á los ociosos?

Otros afirmarán gravemente, que el corto número de ellos, lejos de ser el principio, es el resultado de la ociosidad, y que si hubiéramos trabajado, tendríamos hoy mas destinos. Convento hasta cierto punto con los que así raciocinan; pero séame permitido preguntarles, ¿cuáles son los motivos por qué no hemos trabajado? He aquí la cuestion donde siempre venimos á parar, y la que cabalmente debemos discutir para poner remedio á nuestros males.

Varias son á mi entender las causas que han reducido á tan corto número las carreras y ocupaciones de nuestra poblacion blanca, y como primera debe contarse el

ESTADO IMPERFECTO DE LA EDUCACION POPULAR.

No me detendré á probar, que la instruccion pública es la base mas firme sobre que descansa la felicidad de los pueblos. El Cuerpo ilustre á quien presento esta Memoria, conoce muy bien esta verdad, y los esfuerzos que hace por difundir y mejorar la educacion en nuestro suelo, serán en todos tiempos los títulos mas nobles de su gloria. Pero si dignos son de aplauso estos esfuerzos, todavía no han producido un resultado satisfactorio, porque sin recursos la Sociedad patriótica para estender su accion mas allá del corto recinto de la Habana, yace tan abandonada la educacion en casi todos los pueblos y campos de Cuba, que gran parte de sus habitantes ignoran

hasta el alfabeto. Y viviendo en tan mísero estado, ¿causará admiración, que muchos pasen sus días en medio de la ociosidad? Yo he visto mas de una vez á varias personas, que por no saber firmar, han perdido las ocupaciones lucrativas que se les habian presentado. Si la gran masa de nuestra poblacion supiera por lo menos leer, escribir y contar, ¿cuántos de los que hoy arrastran una vida vagabunda, no estarian colocados en los pueblos ó en las fincas rurales! Porquo es incuestionable, que ensanchando la ilustracion la esfera del hombre, multiplica sus recursos contra las adversidades de la fortuna.

Establezcamos pues, para los pobres que no pueden costear su educacion, el competente número de escuelas en todos los pueblos y campos; y aunque hay parajes donde los niños no pueden asistir diariamente á ellas, por hallarse muy dispersas las familias, y ser muy penoso el tránsito de los caminos en la estacion de las lluvias, bien podria introducirse en tales casos el sistema de escuelas *dominicales*, llamadas así, porque el domingo es el único dia de la semana, destinado á la enseñaanza de los niños que no participan de otra instruccion. En várias partes de Europa y en los Estados- Unidos del Norte América existen estas escuelas, y los millares de niños pobres que aprenden en ellas los rudimentos de una buena educacion, demuestran de un modo incontestable las grandes ventajas que ofrecen á la sociedad. ¿Y dejarán tambien de ofrecerlas á nuestra patria, si nos empeñamos en establecerlas? No se me oculta, que siendo entre nosotros los domingos, dias de diversion y de placer, se tropezará en los pueblos con algunos inconvenientes: pero ademas de que son en mi concepto fáciles de vencer, y de que los esfuerzos que hagamos, siempre producirán algun bien, mi principal intento es recomendar la fundacion de estas escuelas en aquellos puntos, donde siendo diversas las costumbres, ó no oponiendo á lo menos los mismos obstáculos que en los pueblos, la dispersion de los habitantes rurales nos pone en la alternativa, ó de adoptar este sistema, ó de dejarlos sepultados en la mas profunda ignorancia.

Cuando los padres de familia vayan á la parroquia á cumplir con los deberes de la religion, podrán llevar á sus hijos, y reunidos éstos en la iglesia, en la casa del cura, ó en la de algun vecino, ejercerán las funciones de maestro, ya el mismo párroco, ya alguno de los concurrentes, pues no hemos de ser tan desgraciados, que

alten personas caritativas capaces de desempeñar tan benéfico instituto. Si no hubiere parroquia, ó si habiéndola, no pudieren los niños asistir á ella, la escuela se podrá dar los domingos y días festivos, en el punto que los vecinos juzguen mas conveniente. No siempre podrán los padres llevar todos sus hijos á la escuela; pero en tales casos elegirán uno ó mas de entre ellos, para que asistiendo á las lecciones, puedan ser con el tiempo los institutores de sus hermanos, y quizá tambien de sus padres. ¡ Cuántos de éstos que hoy no entienden ni el alfabeto, escucharían gustosos del labio de sus hijos, los rudimentos de una instruccion que ya se abochornan de recibir de la boca de un extraño! Y al decir, que si los padres no pueden llevar todos sus hijos á la escuela, elegirán uno ó mas de entre ellos, debe entenderse, que no solo hablo de los varones, sino tambien de las hembras. Dia vendrá en que éstas lleguen á ser madres de familia; y entonces, cuando las ocupaciones que gravitan sobre el sexo masculino, no dejen al padre el tiempo suficiente para cuidar de la enseñanza de sus hijos, la madre, dedicada á las tareas domésticas, podrá velar en la educacion de ellos, dándoles dentro de casa los rudimentos que no podrian alcanzar sin el auxilio de escuelas. Al esmero de la enseñanza doméstica debe atribuirse el fenómeno moral que se observa en Islandia, pues no habiendo en aquella isla sino una sola escuela, esclusivamente destinada á la educacion de los que hayan de ocupar puestos civiles y eclesiásticos, es muy raro encontrar alguna persona que á los nueve ó diez años de edad no sepa ya leer y escribir.

Si contra toda esperanza, no hubiere alguno que gratuitamente quiera enseñar en nuestros campos, me parece útil asignar una corta pensión, por ser poco el trabajo, al que haga las veces de maestro, cuyo nombramiento podrá recaer en alguno de los vecinos del partido ó distrito donde se establezca la escuela, pues siendo esta respecto de él una ocupacion accesoria que ha de desempeñar en los dias vacantes, sus servicios probablemente serán mas baratos que los de otro nombrado en distintas circunstancias. Sin embargo, como en esta materia no hay regla fija, siempre deberá procederse, consultando la mayor utilidad.

Pero estos deseos no son suficientes para dar impulso á la educacion pública: es menester adoptar algunas medidas y las siguientes me parece que contribuirán á tan laudable objeto.

1^a Incúlquese la necesidad de promover la educacion primaria

en toda la isla, recomendándola por medio de la imprenta, y manifestando el número de escuelas, el de los alumnos que asisten á ellas, y la relacion en qué éstos se hallan con los habitantes de cada pueblo ó distrito. Una demostracion de esta especie producirá mas ventajas que todas las arengas y declamaciones, pues nos enseñará á conocer nuestras necesidades intelectuales, y nos estimulará á satisfacerlas.

2.^a También convendrá, que los párrocos y demás ministros del Evangelio recomienden desde la cátedra de la verdad la importancia de la educación. Esta medida es necesaria, no solo en los campos, sino también en muchos pueblos, porque no habiendo imprenta en ellos, la iglesia es el lugar mas á propósito para inspirar unas ideas, que así por su benéfica tendencia, como por el parage donde se enuncian, serán acogidas y respetadas.

3.^a Seria de desear, que todas las Sociedades y diputaciones patrióticas de la isla nombrasen, si es que algunas no lo han hecho todavía, una seccion, á semejanza de la de la Habana, especialmente encargada del ramo de la educación primaria; y que en los pueblos donde no existen aquellas corporaciones, se forme una junta compuesta de dos ó tres individuos nombrados por las Sociedades respectivas, las cuales deben estar plenamente autorizadas para exigir de la junta, una ó dos veces al año, un informe sobre el estado de la educación, y remover á las personas que no hayan correspondido á tan honrosa confianza.

4.^a Debe también excitarse el celo de los ayuntamientos, para que poniéndose de acuerdo con las Sociedades económicas, apoyen las ideas de éstas con sus luces, con sus fondos y con su autoridad.

5.^a Como la enseñanza no puede generalizarse sin recursos para costear las escuelas, es preciso que las Sociedades económicas empleen en ellas casi todos sus fondos, aun con preferencia á los ramos científicos, pues por importantes que sean, no son tan necesarios ni trascendentales como la enseñanza primaria. La acción de ésta se estiende á todo el pueblo; y nunca las Sociedades patrióticas (1) llenarán tan bien este nombre, como cuando sus principales esfuerzos se dirijan á sacar de la barbarie á la masa de la poblacion. Pero no siendo los fondos de estas corporaciones suficientes par a

(1) Sociedades patrióticas ó económicas son nombres que indistintamente se les dan en Cuba. No crean, pues, los estrangeros, que son corporaciones diferentes.

establecer e sistema de educacion primaria en toda la isla, es forzoso ocurrir á algunos arbitrios, los cuales me atrevo á indicar, aunque con suma desconfianza.

1.º Paréceme, que si se examinaran detenidamente todos los ramos de nuestra administracion pública, tal vez se encontrarían algunos, que pudieran aplicarse á las escuelas con mas provecho que á los objetos á que hoy están destinados; y caso que esto no pueda ser, quizá se podrán introducir algunas economías, que disminuyendo los gastos, dejen libre alguna sobrante para dedicarlo á las escuelas.

2.º Suelen los testadores dejar alguna parte de sus bienes, para que se destinen á obras pias, reservando á sus herederos ó albaceas la facultad de asignar objetos particulares. En tales casos convendria, que valiéndonos de la imprenta y de cuantos medios sugiera la prudencia, se inclinase el ánimo de los herederos ó albaceas á favorecer las escuelas primarias: bien que es de esperar, que muchos de ellos no necesitarán de insinuaciones para hacer una obra tan recomendable.

3.º Como hay casos en que nuestros reverendos Obispos diocesanos pueden disponer libremente de algunos fondos destinados á objetos piadosos, debemos prometernos de su celo pastoral, que penetrados de la importancia de las escuelas primarias, las protegerán y fomentarán, pues á los ojos de la religion no aparece ningun objeto mas santo ni mas pio.

4.º Cualquiera que haya observado la marcha del pueblo cubano, habrá conocido, que la generosidad de sus habitantes raras veces se ha empleado en proteger los establecimientos literarios, y mucho menos la educacion primaria. Existen en toda la isla varias instituciones civiles y eclesiásticas ricamente dotadas: pero si buscamos los fondos consagrados al sostenimiento de las escuelas, casi no encontramos otros, que los de la establecida en el convento de Nuestra Señora de Belen, y los muy escasos de que dispone la Sociedad patriótica de la Habana. Es pues necesario hacer un llamamiento público á favor de la educacion primaria, y escitando la generosidad y beneficencia del pueblo cubano, inducirle á que emplee estas virtudes en una obra tan eminentemente patriótica.

5.º Ya que las loterías (y al repelir este nombre, no se crea que hablo de las inmundas que se juegan diariamente en los cafés) existen por cuenta de la Real Hacienda, pueden servir de palanca para

levantar la educación del abatimiento en que yace en muchos de nuestros pueblos. Aunque sería de desear, que una parte del producto que ellas rindea, se dedicase al sostenimiento de las escuelas, pueden jugarse además algunas extraordinarias para crear fondos, que aplicándolos exclusivamente á la instrucción primaria, contribuyan con sus réditos á sufragar los gastos de la enseñanza. Cuantas sean las loterías, y cuales las cantidades que hayan de jugarse, son cosas que dependen del número de escuelas que convenga establecer en toda la isla y de otros datos que todavía no están reunidos.

6° Los conciertos, las funciones teatrales ejecutadas, ya por actores, ya por aficionados, y otras diversiones públicas deben también contarse entre los recursos con que puede sostenerse la educación primaria.

7° No se crea que yo me atengo únicamente á estos recursos para establecer el sistema de educación en toda la isla. Podría apelarse á una contribución directa, que aunque corta, fuese general, y por lo mismo, suficiente para cubrir todos los gastos de las escuelas. No es este, como algunos pudieran pensar, un favor que el rico dispensa al pobre: es sí, un deber que la patria, la religión y el interés individual imponen á los miembros de la Sociedad. ¿Cabe duda en que la ignorancia engendra los vicios y delitos, así como la ilustración los reprime y disminuye? Y cuando por falta de educación, el pueblo se entrega á ellos ¿sobre quién pesan sus funestas consecuencias? Pesan sobre los bienes, la vida y el honor de los hombres que poseen estas joyas tan preciosas. El dinero pues, que se da para la educación del pueblo, es un seguro que se paga por los riesgos y pérdidas que siempre causa la ignorancia. Esta contribución pudiera imponerse por cabezas; pero como para que sea justa, es preciso que se atienda á los bienes y facultades de los contribuyentes, y esta clase de datos todavía no existe entre nosotros, hé aquí que parecerá aventurada. Con todo, su misma pequeñez puede allanar las dificultades, porque fijando su mínimo, por ejemplo, en cuatro reales, y su máximo en cuatro pesos, se puede correr una gran escala, y como las gradaciones son casi imperceptibles, se puede alejar, ó por lo menos disminuir considerablemente todo motivo de queja con respecto á desigualdades. Pudiera derramarse sobre las casas y fincas rurales, guardando la debida proporción: y pudiera también recaer sobre otros objetos,

que no me atrevo ni aun á mencionar, porque siendo una materia muy delicada, exige un cúmulo de datos de que carezco. Recomendando sí, que sea cual fuere, procure generalizarse todo lo posible, porque siendo entonces mas corta respecto á cada individuo, será tambien menos gravosa, y por consiguiente habrá que vencer menos dificultades.

Cuando se reúnan los fondos necesarios, y la educacion se difunda por toda la isla, ¡cuán distinta no será la suerte de sus habitantes! Entonces, y solo entonces podrán popularizarse muchos conocimientos, no menos útiles á la agricultura y á las artes, que al órden doméstico y moral de nuestra poblacion rústica. No pediré yo para esto, que se erijan cátedras, ni profesores en los campos. Un periódico, que quizá por via de ensayo pudiera ya establecerse en algun paraje, un periódico, repito, en que se publicasen máximas morales y buenos consejos sobre economía doméstica, los descubrimientos importantes, las máquinas y mejoras sobre agricultura, los métodos de aclimatar nuevas razas de animales y de perfeccionar las que ya tenemos; en una palabra, todo lo que se considere necesario para el progreso de los ramos que constituyen nuestra riqueza, contribuiría solamente á la prosperidad de la isla. Conviendría que este periódico fuese semanal, para que las materias contenidas en él pudiesen ser leídas con detencion, y los labradores tuviesen tiempo de hacer algunos de los ensayos y experimentos que pudiera sugerirles su lectura. Deberia ser redactado en un lenguaje muy claro y sencillo, para que todos pudiesen entenderlo fácilmente. Es tambien esencial que sea corto, porque de este modo, no solo será barato, y por consiguiente se aumentará su circulacion, sino que sus ideas se fijarán mejor en la mente, y será mas fácil su lectura. Una ó dos hojas de papel se leen en pocos minutos sin apurar la paciencia; pero un cuaderno largo pide tiempo y hábito en la lectura: y ni aquel ni éste pueden exigirse de hombres que tienen que vivir de su trabajo corporal.

Siendo un periódico de esta naturaleza el vehiculo mas seguro para difundir los conocimientos, y mejorar las costumbres de la poblacion rústica, no cabe duda en que debiera estar bajo los auspicios de los ayuntamientos y sociedades patrióticas. Su redaccion pudiera encomendarse á dos ó mas individuos de su seno, ó fuera de él, costeando de sus fondos la impresion, y haciendo repartir gratuitamente entre la gente del campo, el número competente de

ejemplares, pues por barata que fuese la suscripcion, no es de esperar que contribuyan á ella hombres á quienes es necesario escitar y halagar para que lean. El costo no puede servir de obstáculo, porque además de ser poco, se proraleará entre todas las corporaciones que reciban el papel para repartirlo en su jurisdiccion; pero aun cuando fuese costoso, sus resultados serian tan favorables, que la isla sacaria con usura la recompensa de estos gastos. La verdadera economía no consiste en retener el dinero en las arcas, sino en saberlo gastar con provecho, y nunca lo será tanto como cuando se emplee en labrar la felicidad del pueblo.

Es cierto que la distribucion de este papel sería embarazosa; pero la dificultad quedará allanada, valiéndose de la mediacion de los curas rurales, ó de los capitanes de partido, quienes fácilmente podran repartirlo los domingos en la parroquia donde se congregan los feligreses. Seria útil, que despues de la misa se leyese fuera de la iglesia en voz alta, por una persona respetable, porque así se le daria mas interés; sería el tema de las conversaciones; los mas instruidos aclararian las dudas de los menos inteligentes; y absorbida la atencion en tan recomendable objeto, muchos de nuestros campesinos no pasarian ya los domingos al rededor de una mesa de juego, ó entregados á otras diversiones peligrosas. ¡Tan cierto es que la ilustracion es la madre de las virtudes, así como la ignorancia el manantial fecundo de los vicios!

Mucho se habrá adelantado cuando se hayan dado todos estos pasos; pero aun queda un vasto campo que recorrer. Si contemplamos la condicion de nuestras instituciones literarias, las encontramos muy abundantes de cátedras inútiles ó de poco provecho; pero muy pobres en las de verdadera instruccion. Por todas partes se han establecido clases de latinidad, por todas partes se ha compelido la juventud á que emplee tres ó cuatro de los años mas preciosos de su vida en la adquisicion de un idioma muerto; pero ni en la universidad de San Gerónimo, ni en el colegio de San Carlos de la Habana, ni en el de San Ambrosio en Santiago de Cuba, ni en ninguno de los conventos destinados á la pública instruccion; jamás se ha tratado de establecer una sola cátedra de lenguas vivas. Pensarán algunos, que yo me opongo á la ensuñanza del latin en nuestras instituciones literarias: muy lejos estoy de eso; y quisiera por el contrario, que se enseñase mejor de lo que generalmente se practica. Mas aunque tal es mi deseo, quisiera tambien que á las len-

guas vivas se diese la preferencia, porque en el giro que han tomado los negocios del mundo, el latín es para la generalidad de los hombres más bien un adorno que una necesidad, pues á escepcion de muy pocas carreras, las demás pueden pasar sin él; pero las lenguas vivas, y particularmente la francesa y la inglesa son de importancia vital. Si su enseñanza se hubiera difundido, ¿no es verdad que estarían empleados en el comercio, ó en otras profesiones lucrativas, algunos de los que hoy viven en la vagancia? De pocos años á esta parte se han hecho en la Habana algunos esfuerzos para reformar este ramo importante de la educación pública. Hánselo establecido academias y colegios particulares, donde se enseñan varias lenguas vivas; y aunque pronto empezaremos á recoger el fruto de estos conocimientos, todavía estamos en el caso de generalizarlos, estableciendo en nuestras instituciones literarias, clases de lenguas vivas.

Tantas cátedras de Derecho civil y canónico como existen en la universidad de la Habana; tantas de una bárbara Filosofía, esparcidas por toda la isla; tantas de sutilezas y cuestiones ridículas, impiamente bautizadas con el sagrado nombre de Teología, ¿de qué provecho son ni á la agricultura, ni á las artes, ni al comercio, ni á ninguno de los ramos que constituyen la felicidad social? Haya enhorabuena, como siempre debe haber, cátedras de aquellas ciencias; pero haya solamente las necesarias, y no se multipliquen con perjuicio de otras que debieran existir. Si á su número superabundante se hubieran sustituido las matemáticas, la química, y las demás ciencias que están entrelazadas con la riqueza pública, nuestras instituciones literarias habrían ensanchado la esfera de los conocimientos; habrían presentado á los jóvenes nuevas carreras, y contribuido á disminuir el número de ociosos.

Yo bien sé que las ciencias no pueden ser el patrimonio de la muchedumbre, porque necesitando su largo aprendizaje de tiempo y de recursos, no son muchos los que pueden dedicarse á ellas; pero sus puertas jamás deben cerrarse á este corto número, y nunca en verdad lo estarán tanto, como cuando se les priva de los medios de ilustrarse, restringiendo la enseñanza de las ciencias. Esta es una de las causas que han influido en la multiplicación de nuestros abogados y médicos, pues los jóvenes que desean dedicarse á las carreras literarias, se ven en la dura alternativa, ó de renunciar á ellas, ó de estudiar jurisprudencia ó medicina, contrariando á veces aun

los votos de su corazón. Cuando pido la sustitución de nuevas cátedras á las inútiles existentes, no es con la mira esclusiva ni principal de formar sabios, aunque me alegraré sobremanera de que los haya. Mi objeto es iniciar en los rudimentos de algunas ciencias á una porción considerable de la juventud, que de este modo podrá ganar el pan honradamente, sin dictar escritos, ni tomar el pulso. Lograríase esto, estableciendo con preferencia cátedras de aquellas ciencias que sean más análogas á la condición actual y prosperidad futura de la isla de Cuba : enseñándolas, no en abstracto, como generalmente se ha hecho hasta aquí con las pocas que tenemos; sino con aplicación á ciertos ramos particulares, y despojándolas de todas las cuestiones inútiles que atormentan el espíritu, y y del lujo que solo sirve para brillar en las aulas y academias. ¿Pero cuáles son estas ciencias? Hé aquí una pregunta á que yo no debo responder, porque siendo ella uno de los temas que la Sociedad ha propuesto para su resolución, dejaré á otras plumas el cuidado de desenvolverle.

Si decidir pues, cuál ó cuáles sean las ciencias á que haya de dársele la preferencia, me parece que la náutica es uno de los ramos que deben llamar nuestra atención, pues su estudio hará, que muchos jóvenes se empleen en la marina mercante; y como Cuba está llamada por la naturaleza á ser un pueblo mercantil, es necesario que ampecemos desde ahora á formar, no solo pilotos, sino también marineros. A esta carrera podrían destinarse muchos de los niños, que abandonados por sus padres, ó quedando en la hórfindad y pobreza, tienen que recibir su educación de la caridad pública. Los ayuntamientos deberían encargarse del cuidado de recoger á los que se encontrasen en tal estado, y entregando cierto número de ellos á capitanes de buques mercantes, con todas las seguridades necesarias, harían el doble servicio de dar ocupación á muchos seres infelices, y brazos útiles á la patria.

PREOCUPACION DE LAS FAMILIAS.

Por un trastorno funesto de las ideas sociales, generalmente se consideraron entre nosotros como ocupaciones *degradantes*, las que son el apoyo más firme de los estados. Derivóse de aquí, que nuestros jóvenes huýesen de ellas, y que si querían abrazar algu-

na, fuese tan solo de las que en su concepto eran *honrosas*; pero como estas solamente podian dar colocacion á un corto número, necesariamente hubieron de quedar muchos escluidos. Como viles se condenaren en Cuua los oficios de zapateros, sastres, carpinteros, herreros, albañiles, y todos los demas que son altamente apreciados en los pueblos mas cultos de la tierra; y tan lamentable fué el extravío de la opinion, que esta mancha fatal se estendió á casi todas nuestras profesiones.

Pero es menester que seamos imparciales, y que confesemos, que esa preocupacion de las familias es hasta cierto punto disculpable respecto de algunas profesiones. De algunas digo, porque en cuanto á otras, es imposible encontrar razon que justifique el doloroso extravío de la opinion. ¿Mas cuál es esta disculpa? Eslo, que

LAS ARTES ESTAN EN MANOS DE LA GENTE DE COLOR.

Entre los enormes males que esta raza infeliz ha traído á nuestro suelo, uno de ellos es el haber alejado de las artes á nuestra poblacion blanca. Destinada tan solo al trabajo mecánico, esclusivamente se le encomendaron todos los oficios, como propios de su condicion; y el amo que se acostumbró desde el principio á tratar con desprecio al esclavo, muy pronto empezó á mirar del mismo modo sus ocupaciones, porque en la exaltacion ó abatimiento de todas las carreras, siempre ha de influir la buena ó mala calidad de los que se dedican á ellas. El trascurso de los años fué acumulando nuevos ejemplos, y la opinion pervertida, léjos de hallar un freno que la contuviese y enderezase á buena parte, corrió desbocada hasta hundirnos en la sima donde hoy nos encontramos. En tan deplorable situacion, ya no era de esperar que ningun blanco cubano se dedicase á las artes, pues con el hecho solo de abrazarlas, parece que renunciaba á los fueros de su clase: asi fué, que todas vinieron á ser el patrimonio esclusivo de la gente de color, quedando reservadas para los blancos las carreras literarias y dos ó tres mas que se tenian por honoríficas. Levantada esta barrera, cada una de las dos razas se vió forzada á girar en un círculo reducido, pues que ni los blancos podian romperla, porque una preocupacion popular se lo vedaba; ni tampoco los negros y mulatos, porque las leyes y costumbres se lo prohibian.

Tiempo ha que se publicaron leyes protectoras de la industria, ennoblecendo las artes; pero sin investigar ahora porque no es del caso, los efectos que hayan producido en la Peninsula, forzoso es decir, que si se estendieron á Cuba, no hemos reportado de ellas ningun bien. Ni era de esperar otra cosa, porque cuando la ley entra en lucha abierta con las ideas de honor ó de infamia que se han formado los pueblos, y no las combate con otras armas que las de su autoridad, aquellas por desgracia sienpre quedan triunfantes. La ley en tales casos debe proceder con cautela, debe caminar á su fin por sendas tortuosas, y valiéndose de medios indirectos, ir minando la opinion, hasta que llegue el dia en que pueda descargar un golpe decisivo.

Para inducir la poblacion blanca á que se dedique á las artes, no me parece tampoco que el título de nobleza es buen medio de conseguirlo. Las artes no necesitan para florecer de tan alta distincion; bástales no ser envilecidas, pues dejándolas en completa libertad, buscarán el puesto que las necesidades sociales les prescriban. Las artes son muy modestas: los artesanos no ambicionan títulos de nobleza; buscan tan solo un pan con que alimentarse; pero pan que no esté envenenado con el insulto del rico, ni con el desprecio del grande. La nobleza es una calidad que no depende de las leyes; dála solamente la opinion, y si le falta la herrumbre de los siglos, no será, ni aun á los ojos del pueblo donde se tenga en gran estima, sino un nombre insignificante y ridiculo. Yo compararia la nobleza con los vinos que se sirven en las mesas de gran tono, pues por excelentes que sean, si no se sabe que tienen cuarenta ó cincuenta años, los convidados no les dan su completa aprobacion.

Las circunstancias en que se halla Cuba, deben contemplarse con ojos muy perspicaces. En los paises, donde toda la poblacion es homogénea, las diversas clases en que está dividida, solamente se hallan aisladas por barreras que á pocos esfuerzos pueden salvarse. Los individuos que pertenecen á unas, fácilmente pasan á otras, pues el talento, el valor y el dinero son las grandes palancas que incesantemente los mueven para elevarlos de una clase inferior á otra superior. ¿Pero estas consideraciones son aplicables á Cuba? El ilustre cuerpo patriótico sabe muy bien que no. Mas nada adelantamos con llorar nuestras desgracias, sino les aplicamos el remedio: remedio tanto mas urgente, cuanto nuestra po-

blacion blanca se va aumentando con rapidez, y si no le abrimos nuevas carreras, yo no quiero pensar cuál será nuestro porvenir.

Creen algunos que este mal es incurable ; pero si se les pregunta porqué, jamás dan una respuesta satisfactoria. Tales hombres no reflexionan, que muchas de las enfermedades morales son mas susceptibles de medicina que las físicas, y que si descubren un carácter rebelde, es porque ni se alina con el remedio, ni tampoco se le sabe aplicar. No es dable que en un dia, ni en un año puedan arrancarse las preocupaciones que nos transmitieron nuestros mayores, ni que presten su benéfica influencia todos los que pudieran y debieran ; ántes habrá algunos que contribuirán á fortificarlas con sus palabras y acciones parricidas ; pero nada debe arredrarnos, porque si acometemos y seguimos la empresa con prudencia y constancia, bien podemos contar desde ahora con el triunfo.

Juzgan otros, que esta reforma debe ser obra exclusiva del tiempo, pues en su concepto son inútiles cuantos esfuerzos se hagan. Apoyan su opinion con la historia de nuestros progresos industriales, dicen que no ha muchos años que no se veian artesanos blancos en nuestro suelo, pero que ya hoy se encuentran algunos forasteros, los cuales servirán de ejemplo á los cubanos. Sin duda que este es un gran paso ; pero jamás debe fiarse á solo el tiempo la reforma que buscamos, porque careciendo aquellas personas de relaciones é influencia social, no pueden producir todo el bien que se desea.

Para acelerar esta época venturosa, es menester que empeemos por hacer una revolucion en las ideas. Los padres de familia deben ser los principalmente encargados de ella, pues las lecciones que dan á sus hijos en la niñez, son casi siempre la norma de la conducta de éstos. Sé muy bien, que el mal que nos aflige depende en gran parte de la educacion doméstica, y así parecerá una contradiccion, que yo vaya á buscar el remedio á las mismas fuentes de donde nace la enfermedad. Cierto es, que hay padres de familia, que fomentan preocupaciones orgullosas en el corazon de sus hijos ; pero tambien lo es, que hay otros que les inspiran buenas ideas ; y si no llegan á practicarlas, es porque no encuentran una mano generosa que les dé el apoyo necesario. Mas cuando estos padres vean, que ya se hacen esfuerzos por sostenerlos, y que su causa, lejos de retrogradar, diariamente gana terreno : cuando toquen las utilidades de convertir un hijo holgazán en un hombre laborioso,

y que puede llegar á ser uno de los ciudadanos que mas honren á su patria, entónces ellos serán los primeros interesados en la reforma ; otros se apresurarán á seguir su ejemplo, y aumentándose su número, formarán en breve una masa impenetrable, que los cubrirá de los tiros de la insolencia.

Yo no espero, que los ricos se conviertan en artesanos : pidió tan solo que no los insulten con su necio orgullo : que no corrompan el corazon de sus hijos, infundiéndoles sentimientos bárbaros y anti-patrióticos, sentimientos que quizá algun día podrán serles muy funestos ; porque el hombre rico nutrido desde la infancia con estas ideas orgullosas, si llega á caer en pobreza, como ocurre con frecuencia, está condenado á vivir en la desgracia, pues mira como infames muchas ocupaciones con que pudiera ganar el pan. Hoy, hoy mismo, ¡ cuán tristes ejemplos no presentan á nuestros ojos las revoluciones de España y de América ! ¡ y cuántos, cuántos de los que ahora son víctima de la miseria, no habrán llorado amargamente los estravíos de su educacion ! Unanse pues, los buenos padres ; exhorten unos á sus hijos, para que abracen, y otros para que respeten y estimen las artes ; muestren este respeto y estimacion con palabras y con hechos ; contradigan, y si fuere necesario, censuren á los indiscretos que en las conversaciones ó de otro modo se produzcan en términos ofensivos á profesiones tan honrosas ; sean siempre sus valientes defensores, así por escrito, como de palabra ; ó intimidando con su conducta á unos, y dando aliento á otros, los padres de familia tendrán la gloria de contribuir á la verdadera felicidad de Cuba.

Los preceptores que dirigen la educacion, son los segundos á quienes debe encargarse esta reforma. Por una desgracia harto lamentable, la mayor parte de los maestros creen, que sus deberes están reducidos á dar á sus discípulos, algunas ideas puramente científicas, ó á facilitarles los medios de adquirirlas ; pero juzgan, que la educacion moral, que es sin duda la mas importante en la primera edad, está fuera de su instituto. Es pues, necesario recomendarles este ramo, como parte esencial de sus funciones, para que inspiren á sus discípulos el amor al trabajo físico é intelectual, les manifiesten las inmensas ventajas que producen, y les pinten con vivos colores los gravísimos males que pesan sobre esta isla, por haberse considerado como degradantes, las ocupaciones que se ejercen con provecho y con honor en todos los países civilizados. A

estas saludables lecciones convendría añadir ejemplos sacados de la historia, presentando á los niños un breve catálogo de los hombres que han sobresalido en las artes, y de los que habiendo empezado por ocupaciones honrosas en sí, pero injustamente envilecidas entre nosotros, han merecido los aplausos de la posteridad, y llegado á ser la gloria de los pueblos donde nacieron. De este modo, el hombre siempre dispuesto á imitar, y mas que nunca, en la infancia, sentirá desde sus tiernos años el noble deseo de alcanzar la misma celebridad que sus modelos.

El departamento de niños pobres que existe en la casa de Beneficencia de esta ciudad, ofrece á la patria el mejor plantel de donde saldrán laboriosos y honrados artesanos. Destituidos de recursos, exentos muchos de ellos del contagio que pudieran comunicárles las preocupaciones paternas, viviendo en un estrecho recinto donde no hay objetos que les inspiren las ideas de un necio orgullo, y confiada su educacion á personas no menos ilustradas que virtuosas, los niños de la casa de Beneficencia me parecen unos ángeles bajados del Cielo para establecer entre nosotros el imperio de las artes, y esparcir en nuestro suelo las bendiciones de la industria. Las ocupaciones honrosas, que acosadas por nuestra vanidad, huyen desfavoridas, encontrarán allí un asilo, y fijando en él su mansion, extenderán su benigno influjo por todo el ámbito de la isla. No está lejos el dia en que al recorrer las calles de la Habana, contemplemos con placer á algunos de sus hijos trabajando en sus talleres, y dando á sus compatriotas el ejemplo mas laudable de honradez y despreocupacion; pero estos hijos, y ojalá que me engañara, probablemente saldrán primero de la casa de Beneficencia.

Quizá pensarán algunos, que el ejercicio de las artes por nuestra gente de color, será un obstáculo insuperable para domiciliarlas entre los blancos. Estos temores son vanos, porque ilustrada que sea la opinion, el pueblo sabrá distinguir las artes de las personas, y conocerá que si éstas pueden degradar á aquellas, tambien pueden realzarlas y ennoblecerlas. Pasando de los racionios á los hechos, Cuba nos ofrece claros ejemplos de esta verdad, pues vemos que los blancos tambien siguen ocupaciones en que se emplean los hombres de color. La ganadería y la agricultura están en manos de unos y otros: juntos corren tras el toro y la novilla en la sabána y en el saó, y juntos tambien rompen los campos, y se paseán por el surco que abren con el arado. La música goza igualmente de esta

prerogativa, pues en las orquestas de los conciertos y teatros vemos confusamente mezclados á los blancos, pardos y morenos; y si los primeros tienen mérito, tan lejos están de ser menospreciados, que son el adorno de las tertulias habaneras. En toda la isla se encuentran costureras blancas, que pública y honradamente ejercen esta profesion, mientras que en las personas del sexo masculino solamente se dedican á ella los pardos y morenos. ¿Cuál es pues la causa de que nuestros blancos se dediquen sin repugnancia á ciertas ocupaciones que tambien siguen aquellos? Eslo, que en algunas se estravió la opinion desde su origen; mientras en otras, pudo la razon ejercer su imperio saludable. Restitúyanse pues, á ésta, los derechos que le usurparon la preocupacion y el orgullo; y todas las artes serán ejercidas por los individuos de ámbas clases.

A los esfuerzos de la educacion convendria añadir el apoyo de todos los ayuntamientos, pues ni pueden ni deben mirar con indiferencia un objeto tan digno de sus funciones. Las Sociedades patrióticas pudiesen tambien nombrar una seccion ó comision que exclusivamente se encargase de materia tan importante; y si juzgan que la reforma que deseamos, puede acelerarse, dando una muestra honrosa del aprecio con que miran á los hijos blancos de Cuba que abrazen algun oficio, yo propondria, que las sociedades de cada pueblo concediesen patente de *Protectores de la industria cubana* á cierto número de los primeros, que se dediquen á cualquiera de las artes. Digo de los primeros, porque como este premio solamente producirá á los principios sus benéficos efectos, no es necesario prolongarlo hasta un tiempo en que ya descansemos sobre otras bases. Al proponer esta medida, no trato de formar un cuerpo de artesanos con privilegios sobre los demas que no obtengan la patente, pues semejantes prerogativas serian destructoras de la reforma que necesitamos. Tampoco pido un título de nobleza, sino un estímulo honroso, que acompañado de los esfuerzos que se hagan por destruir las preocupaciones contra las artes, produzcan á la patria un resultado feliz.

¿ LA FERTILIDAD Y ABUNDANCIA DE LA ISLA DE CUBA ?

¡ Ved aquí una de las causas á que muchos atribuyen la vagancia entre nosotros; pero en mi concepto no es mas que una frívola disculpa. Para qué, dicen ellos, para qué se ha de afanar el hombre

en esta isla dichosa, si con regar las semillas en el campo, la naturaleza, casi sin auxilio, viene á ofrecerle dentro de poco tiempo, el fruto regalado con que le ha de alimentar? Tráben aquellos, cuyo suelo estéril siempre está sediento del sudor humano; pero no nosotros, que á la naturaleza mas que á la industria debemos los productos de la agricultura.

Aun cuando la isla de Cuba fuese el país mas fértil y abundante del globo, todavía este lenguaje se debe condenar como falso en sus principios y funesto en sus consecuencias. Cierto es, que la fertilidad estiende su benéfico influjo á las operaciones de la agricultura; pero no habrá quien pueda soñar, que las artes florezcan, el comercio prospere, y la ilustracion se adelante en ningun país, tan solo porque sus terrenos sean fértiles, y produzcan abundantes cosechas. Si el artesano en su taller, el comerciante en su escritorio, y el literato en su bufete, no trabajan con teson, de poco podrá servirles la fertilidad de las tierras del país donde habiten, pues aunque ella favorece directamente á los agricultores, su beneficio es indirecto y muy secundario respecto á las demás clases de la sociedad.

La riqueza natural del suelo cubano, lejos de servir de disculpa, es un argumento que puede emplearse contra el estado de nuestras costumbres. La condicion de los pueblos salvages no debe confundirse con la de los civilizados. Aquellos fían á la naturaleza el cuidado de sustentarlos, pues sus esfuerzos industriales no tienen mas estímulo que el de acallar los gritos del hambre, y satisfecha esta necesidad, se entregan al sueño ó á la guerra. Los civilizados, al contrario, como que tienen mas ideas, tienen mas necesidades, é imponiéndoles el órden social en que viven, el deber, y á veces el placer de satisfacerlas, la industria mas que la naturaleza viene á ser el apoyo de su conservacion. Si pues Cuba es un país civilizado, los esfuerzos de sus hijos agricultores deben dirigirse, no á tener un plátano con que alimentarse, ni un coñamazo con que cubrie sus carnes, sino á saber aprovecharse de las ventajas que les ofrece la naturaleza para vivir felices por medio del trabajo.

Causa lástima recorrer los campos de Cuba, y observar el cuadro que en lo interior de ella presenta nuestra poblacion rústica. Para que hay donde el viajero entra en la casa de una familia, y no encuentra en ella ni un jarro en que apagar la sed, ni una silla donde sentarse á reposar de la fatiga, ni puede volver la vista á ninguna

parte, sin que le atormenten la inmundicia y la miseria. ¿Y para tener delante este espectáculo, es que se alega la fertilidad de nuestro suelo? ¡Funesta y detestable fertilidad la que produce tantos males! Si fuera dable trasladar á nuestros campos una colonia de agricultores holandeses ó ingleses, ¡qué trasformacion tan prodigiosa no experimentaríamos nuestra Cuba en el discurso de un año! ¡qué situacion tan distinta no presentaria su poblacion rústica! ¿Y á qué podria atribuirse tan enorme diferencia? Atribuiríase únicamente al hábito del trabajo en unos, y á la indolencia en otros; pues mientras ésta exista, sea cual fuere el clima ó region en que el hombre habite, su patrimonio siempre será la pobreza y la desgracia.

¿CLIMA?

Como causa poderosa de la indolencia se cita tambien el clima cálido en que habitamos. Esta opinion errónea, engendrada en el cerebro de algunos visionarios, y sostenida falsamente por Montesquieu y otros autores, ha ido pasando de libro en libro, y adquirido con el tiempo, sino los honores de verdad, á lo menos los de una preocupacion popular.— De buena gana entraria en el exámen de este punto importante; pero exigiendo de suyo una Memoria especial, me contentaré con hacer algunas breves reflexiones.

Cierta y muy cierta es la influencia del clima en algunas calidades físicas del hombre; pero estenderla á todos los usos y costumbres de los pueblos, y estenderla en tales términos, que á pesar de los distintos gobiernos, religiones y educacion, los habitantes de países cálidos estén condenados á ser débiles, perezosos, cobardes, ignorantes, viciosos y esclavos, mientras los de climas frios estén llamados por la naturaleza á ser fuertes, activos, valientes, sabios, virtuosos y libres, es uno de aquellos delirios que mas prueban la flaqueza del entendimiento humano. Bastaria para desengañarnos, abrir las historias y los viajes, y observando en ellos las vicisitudes de las naciones, conoceríamos el distinto rango que alternadamente han ocupado en la escena del mundo.

En países cálidos habitaron los Partos, los Asirios y los Arabes, que con las armas en la mano sometieron á su imperio grandes y poderosas naciones. En países cálidos habitaron los Fenicios, á quienes celebra la historia como los primeros comerciantes de la

antigüedad; y cuyo genio emprendedor, lo mismo que el de sus hijos los cartagineses, rivaliza con el de los pueblos modernos mas activos y mas osados. En países cálidos habitaron aquellos valientes romanos que fuerza tuvieron para imponer su yugo á casi todos los pueblos de la tierra. En países cálidos habitaron los Egipcios, cuyos monumentos y ciencias hicieron de su patria el centro del saber humano. Cuando los bárbaros del Norte y del Oriente envolvieron la Europa en las tinieblas, ¿quiénes la sacaron de la ignorancia en que por siglos yació sumergida? Fueron cabalmente los países mas cálidos de ella, pues que están situados en su region meridional. Al tiempo del descubrimiento del nuevo mundo, los países mas civilizados fueron Méjico y el Perú, situados ambos entre los trópicos; pero desde entonces hasta hoy, quizá no se han encontrado otros tan bárbaros como los habitantes del estrecho de Magallanes en las frias regiones del Sud, y los Esquimales en las heladas del Norte.

Las vicisitudes políticas y morales que han experimentado las naciones en el trascurso de los siglos, no pueden explicarse por la teoría de los climas. ¿Qué trastornos no ha sufrido esta misma América desde el establecimiento de las colonias europeas! Las ideas y costumbres de los pueblos americanos varían aun bajo los mismos trópicos y en climas semejantes, segun el origen de los nuevos pobladores; y la gran república, que desde las márgenes del San Lorenzo hasta las aguas del golfo Méjicano, desuella por sus rápidos progresos sobre todas las naciones del globo, no debe su importancia á la naturaleza del clima, sino á la educacion que recibieron sus hijos, y al carácter de sus instituciones.

¿Qué diferencia, ó mejor dicho, qué contradiccion entre los libres y valientes romanos de los dias gloriosos de la república, y los débiles esclavos de la época calamitosa de la decadencia del imperio! La espirante dignidad de Roma solamente se señalaba entonces por la libertad y energia de sus quejas. « Si no podeis, así suplicaba ella al virtuoso Tiberio, segundo emperador de Oriente, si no podeis libertarnos de la espada de los Lombardos, redimídnos al menos de la calamidad del hambre. » ¡Así habló un dia la dominadora del orbe! ¿En qué se parecen el genio y la actividad de los antiguos griegos, á la ignorancia ó indolencia en que hasta pocos años han vivido sus descendientes? ¿Qué hay de comun entre los ingleses de los tiempos de César, y el coloso que hoy domina los mares? ¿Qué

comparacion entre la cortesania y conocimientos de los franceses, y la ignorancia y rudeza de los Galos sus antecesores? ¿Qué semejanza entre la industria y la ciencia de los actuales tudescos, y la pereza y barbarie de los Germanos sus progenitores? Recorriendo la historia, bien pudiera yo ir acumulando ejemplos; pero los citados bastan para conocer que las calidades políticas y morales, y aun muchas de las físicas no dependen del clima, y que sea cual fuere la influencia que se le quiera dar, sus efectos pueden ser modificados y aun destruidos por la forma de los gobiernos y un buen sistema de educacion.

Aun concediendo que en los climas calidos no se pueda trabajar tanto como en los templados ó frios, esto nunca puede aplicarse como causa del mal que padecemos, porque entre los esfuerzos de la actividad y el letargo de la apatía, media un inmenso campo. Si el clima se opone á que sus hijos sean tan industriosos como los ingleses, de aquí no pueda inferirse que debamos vivir en la indolencia. ¿No tenemos en nuestro suelo muchos naturales y extranjeros, que son tan laboriosos como los habitantes de paises frios? ¿Y cuál es la razon por qué el clima no se opone á sus esfuerzos? No se opone, porque tuvieron la fortuna de adquirir el hábito del trabajo, y cuando el hombre posee esta virtud, se burla del rigor de las estaciones. Inspiremos pues, esta verdad á todos los cubanos con lecciones y con ejemplos, y no foquentemos una preocupacion que destituida de fundamento, solo sirve para agravar nuestros males.

PARTE SEGUNDA.

No satisfecha la Sociedad patriótica con que se le espongan las causas de la vagancia en la isla de Cuba, y los medios de atacarla en su origen, mejorando la educacion doméstica y pública, pide tambien que se le indiquen los

OBJETOS A QUE PURDEN APLICARSE LOS VAGOS.

Para proceder con acierto en esta materia, deben distinguirse los *vagos* de los *viciosos*. Establecida esta diferencia, resta saber si el programa se refiere á los vagos meramente tales, ó á los vagos viciosos. Si se atiende al sentido literal de sus palabras, parece que

solamente habla de los primeros; pero si se entra en las intenciones del ilustre cuerpo patriótico, no cabe duda en que se extiende á unos y á otros.

Que la sociedad tiene derecho á corregir todos los vagos, es punto que nadie se atreverá á disputar, pues aun los meramente tales la privan de los servicios que todo hombre está obligado á prestarle, y ofrecen á las demas clases un ejemplo pernicioso. Pero como en política y en moral no debe confundirse la posesion de un derecho con su ejercicio, porque pueden ser tales las circunstancias que le acompañen, que el buen legislador se vea forzado á renunciar ó suspender su ejecucion, piensan algunos que la accion de las leyes solamente debe alcanzar á los vagos viciosos, y no á los meramente tales, pues el descubrimiento y persecucion de éstos, puede conducir á un sistema de espionage, que atacando la seguridad individual, turba el reposo de la sociedad.

Estas máximas pueden aplicarse sin ningun inconveniente á los paises donde el amor al trabajo ha llegado á ser una virtud popular, y donde la opinion persigue á los ociosos, pues apoyadas las leyes en tan firme garantia, bien pueden suspender su imperio, reservando sus castigos para los casos en que los vagos cometan algun delito. Pero los pueblos que se hallan en distintas circunstancias, deben seguir un rumbo totalmente contrario. Sucede con el cuerpo social lo mismo que con el humano, que cuando es robusto y bien constituido, puede preservarse por sí solo sin el socorro de la medicina; pero cuando es débil y achacoso, necesita de remedios para sacudir la enfermedad. La tendencia de toda buena legislacion debe ser prevenir los males, antes que castigarlos, porque tal es el corazon humano, que llega á familiarizarse aun con las penas mas severas, y si bien el temor de ellas retrae á algunos de la perpetracion de ciertos actos, todavia no es un freno suficiente para reprimir los malos hábitos, ni dominar las circunstancias peligrosas en que suele el hombre encontrarse. El cumplimiento de las leyes criminales es un triste ministerio: sus castigos, aunque saludables, escitan la compasion general, y participando los jueces de este sentimiento, se hallan casi siempre inclinados á favorecer la suerte de los reos. Estas reflexiones nos convencerán, de que si deseamos purgar nuestra sociedad de muchos delitos, debemos tomar un partido contra los vagos, porque hombres sin oficio, ni ocupacion, ni bienes con qué mantenerse, necesariamente han de jugar, robar y

cometer otros delitos, que ya por falta de pruebas, ya por otros motivos, muchas veces quedarán impunes.

Pero ¿qué partido se tomará? Para proceder contra los vagos, conviene distinguir á los ociosos que tienen algunos bienes con que sostenerse, de los que carecen de ellos. Las medidas que voy á proponer, no deben abrazar á los primeros, porque aunque á la sociedad importa que cada miembro le haga algun servicio, con todo, el que tiene de qué subsistir, inspira la confianza de que no apelará á medios infames para satisfacer sus necesidades; y al fin, si no da nada á la patria, por lo menos no le quita. Pero cuando el hombre carece de recursos pecuniarios ó industriales, entonces existen contra él sospechas vehementísimas, y por lo mismo se deben tomar precauciones para impedir los daños que puede causar.

Conocidos que sean los vagos de esta especie, la autoridad los compelerá á que tomen alguna ocupacion; y para que no se diga, que atropella la libertad individual, dejará á su eleccion la que mas les convenga, presijéndoles un término perentorio, dentro del cual deberán abrazarla. Si voluntariamente no lo hicieren, entonces ella procederá, ya entregando unos á los artesanos para que les enseñen oficios, ya empleando otros en la marina mercante, ya en fin, destinándolos á otras ocupaciones provechosas. Si tampoco quisieren abrazarlas, se les dará un corto plazo, para que salgan de la isla, pues no teniendo ya la patria que esperar de ellos ningun bien, y sí mucho mal, debe arrojarlos de su seno como miembros corrompidos. Pero si todavía persistieren en ella, la autoridad, ó los lanzará de nuestro suelo, ó los condenará á trabajar en beneficio público, pues aun suponiendo que en este último caso no se saque de ellos niugun provecho, la sociedad á lo menos se librará de los delitos que han de cometer.

No es difícil averiguar quienes son los vagos que existen entre nosotros, pues para esto basta tomar algunas medidas enérgicas, confiando su cumplimiento á hombres integros, activos y dignos de la pública confianza. Ellos podrian formar una junta, que especialmente se encargase del descubrimiento de los vagos; y para lograrlo, convendria dividir todas las poblaciones en cuarteles, poniendo cada uno de estos al cuidado de uno de aquellos individuos para que hagan un censo en que se inscriba el nombre, patria, edad, estado, profesion, bienes, calle y número de la casa de cada uno de sus habitantes, exigiendo además, que los que digan que ejercen al-

gun oficio, ó profesion fuera de la casa, en que se hallan al tiempo de formar el censo, designen el edificio ó parage donde trabajan. Para facilitar estas operaciones y disminuir las cargas, repartiéndolas entre mayor número de individuos, podrían hacerse subdivisiones de los barrios grandes que existen en algunas villas y ciudades. Mándese tambien, bajo una multa, que todo dueño ó inquilino de casa dé al individuo encargado del cuartel respectivo, aviso por escrito, á más tardar dentro de dos dias, de cualquiera persona que se mudare á ella ó de ella, para que pudiendo tomarse los informes necesarios, se sepa quienes son los que viven en cada barrio. Un exámen de esta naturaleza solamente podrá ser temible á los pícaros, porque el hombre de bien, no teniendo nada que le intimide, mirará cifradas en él su conservacion y seguridad. Estas medidas deberán estenderse tambien á los campos, encargando su cumplimiento, á hombres que por su probidad y energia inspiren al público confianza.

Pero si nuestros esfuerzos se encaminan á esterminar la vagancia, no basta saber quienes son los vagos, ni que solo nos empeñemos en reformarlos ó castigarlos: es menester además, impedir que otros caigan en ella, y tanto bien no puede lograrse sin remover las causas que existen con mengua y deshonra nuestra. Mientras no se cierran de una vez todas las casas de juego, y se corrijan los abusos de las loterías y billares, ya con medidas directas, ya con pascos, y ateneos, bibliotecas y múscos: mientras no se supriman tantas festividades, que no siendo ya lo que fueron, solo sirven para corromper las costumbres y profanar la religion que las estableció: mientras no se abran caminos, se construyan casas de pobres y de huérfanos, las cárceles sufran una reforma radical, y los desórdenes del foro queden desterrados: mientras la educacion pública no se mejore, ya difundiendo hasta los campos las escuelas primarias, ya multiplicando la enseñanza de las ciencias útiles: mientras no se ensanche el estrecho círculo de ocupaciones en que hoy se vé condenada á girar la poblacion cubana, y las artes envilecidas se levanten á gozar de las consideraciones á que tan dignamente son acreedoras: mientras en fin, los males que proceden de estas causas, se quieran cohonestar con la fertilidad y abundancia del suelo y con la influencia del clima, Cuba jamás podrá subir al rango á que la llaman los destinos. Sus campos se cubrirán de espigas y de flores; hermosas naves arribarán á sus puertos; una sombra de glo-

ria; y de fortuna recorrerá sus ciudades; pero á los ojos del observador imparcial, mi cara patria no presentará sino la triste imagen de un hombre, que envuelto en un rico manto, oculta las profundas llagas que devoran sus entrañas.

Mientras yo permanecí en Cuba, la *Memoria sobre vagancia* fué respetada; pero á los dos meses de mi salida de aquella isla, ella sirvió de pretexto para atacar cobardemente mi persona. El hombre que tal hizo, tuvo un trágico fin, y el respeto que me impone la desgracia, me obliga á callar su nombre. Ninguno menos que él debió haberse encarnizado contra mí, tomando por tema aquella Memoria, pues escribió sobre el mismo asunto, y concurrió conmigo á disputar el premio ofrecido por la Sociedad patriótica. Aunque ausente, no me faltaron amigos que saliesen á mi defensa, y los cubanos que deseen recordar las cosas que han pasado en su tierra, podrán leer los dos papeles que se publicaron en el *Diario de la Habana* del 26 de noviembre de 1834.
