

## PARTE SEGUNDA.

## Fomento.

## INMIGRACION.

IMPOSIBILIDAD DE LA INMIGRACION ESPONTÁNEA A COLOMBIA—Los \$ 20,000 de que puede disponerse en cada año para fomentar la inmigracion alcanzan apénas para ausiliar mui escasamente a los proscritos cubanos que arriban a nuestras costas en busca de asilo i proteccion; i no es posible aumentar por ahora la suma que se destina a ese objeto. Por esta razon se ha guardado la presente Administracion ejecutiva de halagar a los inmigrantes europeos con promesas que no habian de poder cumplirse, i que, por tanto, no producirian mas efecto que el de desacreditar al Gobierno en el exterior. Baldíos fértiles, algunos situados no léjos del mar, esencion del servicio militar ordinario i de contribuciones de guerra, facilidades para la nacionalizacion, i el amparo de nuestras libres instituciones, es cuanto por ahora podemos ofrecer a quienes quieran elejir por patria a Colombia. Desgraciadamente, esto que hemos ofrecido i podemos dar no es estímulo suficiente para atraer a nuestras costas la corriente civilizadora de la emigracion europea, porque paises mas favorecidos que el nuestro le ofrecen alicientes mui superiores.

En nuestros terrenos ardientes i de ordinario insalubres del litoral i de la cercanía de los rios navegables, el trabajo es poco ménos que insupportable para los europeos, acostumbrados a un clima mas benigno i a faenas ménos abrumadoras que las que exige el cultivo de los frutos tropicales; i como las tierras altas están ocupadas hasta una distancia considerable de los poblados, no quedan para ofrecerles a los inmigrantes sino las que están incomunicadas con los centros de poblacion, en las cuales es difícil el establecimiento de familias europeas, que, por pobres que se

las suponga, están habituadas a mas comodidades que las que aquí gozan jeneralmente los campesinos. \*

Terrenos sin fácil i barata comunicacion con el mar o con rios navegables, terrenos en que una buena cosecha es casi una calamidad, jamas halagarán a los que dejan hogar i patria, movidos del deseo de mejorar de fortuna; máxime cuando mas a la mano les queda la Union Americana, pais superior al nuestro en todo, i que les ofrece, a infimo precio, tierras que carecen de los inconvenientes apuntados, ya medidas i desmontadas, amparadas por instituciones de cuya estabilidad i justicia no se duda en Europa, i a las cuales pueden trasladarse con facilidad i poco costo. Agréguese a esto que los Estados Unidos difieren poco de las comarcas del Norte de Europa, en clima, costumbres, jénero de trabajos, &.<sup>as</sup>; que aquel pais es mui conocido en esa parte del mundo; i que su Gobierno i ciertas asociaciones particulares dispensan liberal i eficaz proteccion al inmigrante, desde que desembarca hasta que entra en posesion de tierras o se coloca de otra manera; i por fuerza habrá de convenirse en que es mui natural que los europeos que dejan su pais natal por el halago de hacerse propietarios en otro, se dirijan a los Estados Unidos mas bien que a Colombia.

Menor todavía es el aliciente que nuestra patria ofrece a los que emigran en busca de jornales subidos: los trabajadores europeos no podrian sujetarse a vivir como los nuestros: ellos necesitan mejores alimentos, habitaciones mas cómodas, vestidos mas costosos; i de ahí el que esta clase de inmigrantes se dirija tambien a los Estados Unidos, donde el trabajo es mui bien remunerado. Un peon de labranza gana en ese pais, por término medio, de \$ 1 a 1-40 centavos por dia, fuera

\* Aquí en estas montañas de los *Paises Vascos*, donde se ha concentrado el movimiento perenne de la emigracion hácia la América española ¿ qué creéis que sucede? Os imagináis por ventura que la miseria, la desesperacion, el *pauperismo* es el que produce este fenómeno constante? eso mismo me preguntaba yo con cierto grado de duda ántes de recorrer sus valles, sus aldeas, los picos de sus montañas. Mas ahora bajo la lei de la verdad os declaro que ni el mas miserable pastor de Couterets i de sus gargantas vecinas es mas desvalido, peor alimentado o peor vestido que el habitante rural de nuestras provincias mas favorecidas. Yo no he encontrado todavía una choza cuyas murallas no sean de piedra, cuya techumbre no sea de pizarra, cuyo fogon no esté labrado en el muro, i en el que no arda la llama azulada que revela el bienestar. Si alguna vez entre los áridos farellones divisáis un techo pajizo, no creáis que allí está la morada del hombre: es simplemente el abrigo de las vacas o de las cosechas. . . . Tal es el carácter absoluto de la ponderada emigracion *pardiosera* de la Europa, que en parte alguna de ella, ni aún entre los pantanos de Irlanda, hemos encontrado tal.

(VICUÑA MACKENA—*La lei del progreso en Chile.*)

del alimento, que se compone de carne o pescado, té o café, pan, racion de aguardiente, &.<sup>a</sup>; i un sirviente obtiene allí una retribucion anual de \$ 250 a 300, alojamiento i alimentos.

Tambien está en el curso regular de las cosas que la corriente migratoria se dirija espontáneamente a la República Arjentina, porque el clima de esa rejion es análogo al de las occidentales de Europa, mui eficaz la proteccion que el Gobierno dispensa al inmigrante, las comunicaciones fáciles i baratas, i subidos los jornales. No ménos natural es que, merced a esa importacion de intelijencia, de capital i de trabajo, se haya trasformado esta comarca privilegiada, en términos que ha podido decirse de ella, con verdad, que "es la Europa en la América." Chile, ménos feliz, no ha podido conseguir aún inmigracion espontánea, no porque el Gobierno no haya hecho esfuerzos para ello, ni porque no sea benigno su clima, ni porque no goce de paz, sino a causa de que el Estado dispone en Chile de pocos terrenos, i de que el trabajo se remunera allí ménos bien que en las márgenes del Plata.

A las consideraciones precedentes añádase que no podemos ahora, ni podremos en muchos años, ofrecer a los inmigrantes los ausilios pecuniarios que en otros paises se les dan, tales como el pago de todo el pasaje o parte de él, asilo, asistencia médica i racion, miéntras encuentran en qué ocuparse, i se convendrá en que no hai exajeracion en afirmar que pasará mucho tiempo ántes de que la emigracion europea se dirija espontáneamente a nuestras costas.

COLONIZACION CON ESTRANJEROS—Puesto que no podemos conseguir inmigracion espontánea, es oportuno hacer algunas reflexiones sobre la conveniencia de contratar inmigrantes destinados a fundar colonias agrícolas; porque a este sistema ha dado la preferencia la lejislacion vijente, como lo comprueba el estar el Poder Ejecutivo autorizado para emplear en colonizar mayores sumas que en introducir inmigrantes que hayan de esparcirse indistintamente en el pais.

Lo primero que sobre este asunto conviene observar es que, destinando la inmigracion a fundar colonias en parajes mas o ménos apartados de los centros de poblacion, no habrá roce entre los que tienen necesidad de aprender i los que han sido traídos para enseñar, lo cual implica la pérdida del mayor de los beneficios de la inmigracion, que es "la enseñanza práctica de las artes, la industria, i los hábitos saludables de la vida frugal i laboriosa." Este mal podria a la verdad remediarse, en parte a lo ménos, estableciendo en las colonias uno o dos colombianos por cada extranjero; pero esto daria márgen probablemente a colisiones entre nacionales i extranjeros, pues las colonias de éstos adquieren,

como se ha observado en Chile, cierto mezquino espíritu de localidad, del cual nace, no una saludable emulacion respecto de los nacionales, sino una marcada tendencia a rivalizar con ellos, que produce celos i disturbios. Estos no se evitan sin embargo con fundar colonias compuestas esclusivamente de extranjeros, pues las discordias de los colonos entre sí i las desavenencias con sus jefes, parece que son un mal inevitable de las colonizaciones colectivas. "Los colonos de Tobar," dice Codazzi, fundador de esta colonia, "de las murmuraciones pasaron a las quejas, de las quejas a las amenazas i de éstas a la insurreccion abierta, estallando cada domingo motines a mano armada en que para contenerlos i reprimirlos veia mi vida espuesta a inminente peligro... Sobrevinieron nuevas turbulencias promovidas por algunos colonos discolos, que a no haberlos reprimido i castigado severamente, habrian disuelto el pueblo, dividido como lo pusieron en dos partidos encarnizados: *convulsiones que nunca faltarán en la colonizacion por los pueblos, i que constituyen uno de los grandes riesgos que corren semejantes empresas.*" \*

Pero lo que con especialidad debe tenerse presente para juzgar con acierto sobre este particular es que el establecimiento de colonias agrícolas con extranjeros es sobremanera costoso, i tan difícil que la mayor parte de los ensayos que se han hecho en Sur América han fracasado. La colonia de Goazocoaleos en Méjico, la de Santo Tomas en Guatemala, la de Tobar (que costó \$ 100,000) Betijoque, Catía, Aroa i Moron en Venezuela, o tuvieron un fin desastroso o no dieron resultado alguno satisfactorio. Como seria fastidioso enumerar las causas que motivaran el mal éxito de estos establecimientos, me limito a observar sobre esto que entre ellas hai muchas de cuya acción no podríamos poner a cubierto las colonias que fundásemos. Las colonias chilenas, entre las cuales figura la de Llanquihue, que en diez años ha costado \$ 200,000, aunque protegidas liberalmente por el Estado, distan tanto de haber dado resultados satisfactorios, que el Gobierno, reconociéndolo así, "ha hecho, dice Vicuña Mackena, una completa conversion en su plan de inmigracion, abandonando el antiguo i favorito sistema de colonizacion parcial, para adoptar el de la distribucion lenta pero jeneral del inmigrante en todos los centros del pais, sean poblados o simples campañas, sean industriales, mineros o agrícolas." \*\*

Verdad es que en Buenos Aires han prosperado algunas colonias, como las de San José, La Esperanza, San Jerónimo, &," pero no lo es

\* Informe sobre la colonia Tobar, publicado en la "Gaceta de Bogotá."

\*\* Informe presentado al Gobierno de Chile sobre la inmigracion extranjera.

ménos que esto se debe al influjo de causas que nosotros no podríamos poner en acción para obtener resultados análogos.

La colonización emprendida por particulares con subvención del Gobierno o sin ella, tiene además el inconveniente de que los ensayos que fracasen por culpa de los empresarios desacreditan la República para la inmigración, como si tales ensayos hubieran sido obra del Gobierno, i como si el mal éxito hubiese provenido de inconvenientes especiales del país; porque no hai que esperar que en Europa se tomen el trabajo de averiguar los hechos para formar juicio sobre estos asuntos. Si la subvención del Gobierno consiste en garantía de cierto interés al capital que se invierta en la empresa, no debe olvidarse que en esta clase de empresas es de mayor gravedad que en otras el defecto cardinal de todos los contratos celebrados sobre esta base, a saber: la enorme dificultad, o por mejor decir, la imposibilidad de comprobar los gastos; de la cual resulta que si se ha garantizado un 7 por 100, por ejemplo, lo que viene a pagarse en realidad en un 14 por 100. Las controversias que sobre esto se suscitarían entre el Gobierno i las Compañías empresarias serían otro motivo de descrédito del país para la inmigración.

Confieso que las dificultades de que he hablado, i otras secundarias que callo en obsequio de la brevedad, me han conducido a poner en duda la conveniencia de emprender por ahora la tarea de colonizar con extranjeros los territorios nacionales. Acaso sería más prudente auxiliar, en la medida de los recursos del Erario, a las familias colombianas que quisiesen ir a fundar colonias en ellos. Esto sería ménos costoso, i tal vez de más efectivo provecho. Sobre este punto hablaré más despacio en la parte de este informe relativa a reducción de salvajes a la vida civil. Por ahora me limito a decir que, en mi concepto, el Gobierno debe irse con mucho tiento en esto de promover fundación de colonias con extranjeros, porque — lo repito — estas empresas, sobre muy aventuradas, son demasiado costosas.

Las reflexiones que preceden explican por qué el Poder Ejecutivo se abstuvo de celebrar el contrato propuesto por el señor Manuel A. Oroz, sobre establecimiento de una colonia agrícola modelo.

COLONIAS DE HINDÚS EN EL CARARE—No obstante lo espuesto, el Poder Ejecutivo ha ofrecido a la "Compañía constructora de obras públicas," de Londres, garantizar el 7 por 100 de utilidad anual sobre \$ 500,000 para introducir al país trabajadores hindús i establecerlos en él como colonos. Razones especiales justifican esta contradicción aparente. Observaré desde luego que la introducción de tales trabajadores es indispensable para la construcción del ferrocarril del Norte, porque los

nuestros de las tierras altas no pueden soportar el trabajo en la parte malsana i despoblada del Territorio nacional de Bolívar. \* Una vez traídos al país, es claro que conviene mas establecerlos en él que costearles el viaje de regreso a su tierra natal. Sobrios, sufridos, esforzados, son excelentes peones; habituados a un clima ardiente i no mui sano, no tendrán por qué extrañar la ardiente temperatura de nuestras tierras bajas; siendo el arroz la base principal de su alimentacion, se les puede sustentar aquí como en su país natal. Como han de radicarse en el Territorio de Bolívar, el ferrocarril que atravesará esta rejion proporcionará barata i fácil salida a los objetos que produzcan. Estando la Compañía empresaria altamente interesada en darles valor a las tierras que se le adjudiquen en la inmediacion del ferrocarril, i en suministrarle a éste el mayor número posible de cargas, es de esperarse que hará cuanto esté en su mano para conseguir estos objetos administrando con particular esmero las colonias. La situacion de la Compañía mencionada, o de otra con quien se contrate la obra, es en este caso bien distinta de la en que se hallaria una empresa de colonizacion cuyo objeto único fuese establecer colonias con un capital sobre el cual garantizase el Gobierno 7 por 100 anual, por ejemplo. En efecto, para la Compañía que se encargue de la construccion del ferrocarril la colonizacion es un negocio accesorio, de cuyo buen éxito depende en parte el de otro negocio de considerable cuantía. Para ella, ganar el 7 por 100 sobre \$ 500,000, haciendo poco o nada en pro de las colonias, es un balago insignificante comparado con el de la ganancia que podria obtener explotando, mediante colonias prósperas i bien dirigidas, los ricos terrenos que se le concedieran, como auxilio para la obra principal.

QUÉ PUEDE HACER EL GOBIERNO PARA ESTIMULAR LA INMIGRACION?—Entre los medios indirectos de estimular la inmigracion ninguno mas eficaz que el de hacer buenos caminos. Donde los hai, todo producto tiene salida, todo trabajo renumeracion, i empleo toda intelijencia; allí acude la inmigracion i realiza prodijios: puebla desiertos, activa el comercio, difunde conocimientos útiles i hábitos de trabajo i economía. No sucedería lo mismo en países que, como el nuestro, tienen veredas en vez de

\* Calculo que no necesitarán ménos de mil quinientos a dos mil trabajadores para construir la parte de línea comprendida entre el rio Carare i los llanos de Saboyá; los cuales no podrán conseguirse en el país, pues a duras penas pude obtener cincuenta para los trabajos de exploracion, trazado, apesar de lo considerable del jornal que les pagaba (mas del doble de lo ordinario). Esto pone de manifiesto que serian vano confiar en los recursos del país para obtener trabajadores.

(Informe del ingeniero señor W. Ridley sobre el proyectado ferrocarril del Norte).

caminos: aquí una inmigración algo numerosa, lejos de ser un beneficio, sería una positiva calamidad i hasta una amenaza para el orden público. ¿Qué adelantariamos con traer algunos miles de inmigrantes a la sabana de Bogotá, por ejemplo, donde no puede venderse hoy mas de lo que se produce, i de donde casi nada puede esportarse por lo costoso del transporte de los productos al Magdalena? Aumentar los proletarios, hacer bajar el escaso jornal que hoy ganan los obreros i acrecentar el mal-estar de las clases laboriosas, serian los frutos de una inmigración considerable. El mal éxito de una tentativa semejante produciría el grave mal de hacer sumamente difíciles, si no imposibles, las posteriores; porque las noticias, exajeradas siempre, que se transmitirían por los inmigrantes chasqueados, tanto a los países de su procedencia como a los demas a que habrían de trasladarse en busca de mejor suerte, retraerian de venir al país a los que intentasen seguir su ejemplo. Con razon, pues, se ha calificado de absurda la pretension de traer inmigrantes ántes de necesitarlos. El medio de poblar un desierto es abrir un camino hasta él: fundar poblaciones ántes de hacer caminos es invertir el orden natural de las cosas. La esperiencia comprueba este aserto. Apenas empezada la construcción del ferrocarril de Veracruz a Méjico, se fundó en Paso-de-Macho una colonia de tres mil habitantes, en ménos de cuatro meses, sin proteccion alguna del Gobierno, i apesar del mal clima, de la escasez de agua i de la resistencia del dueño del terreno. Contrasta con esta colonia la de Villa-Luisa (Méjico), que a duras penas ha podido sostenerse, aunque el Gobierno la ha protegido con la mayor liberalidad. Las de Osorno, la Union, Llanquihue i Human, en las cuales ha gastado injentes sumas el Gobierno de Chile, permanecen estacionarias, porque carecen de buenos caminos que las pongan en comunicacion con el mar. En este último país i en Buenosaires se podría evitar el inconveniente apuntado, fundando las colonias a orillas del mar, cosa que no es posible hacer aquí a causa del mal clima de las tierras del litoral. Si se cree que la inmigración es útil i se desea atraerla al país, forzoso es pues comenzar por hacer caminos, pues faltando estos, las concesiones que se hagan a los inmigrantes no producirán efecto alguno, por mas liberales que sean: Venezuela ofreció en 1847 *setecientas doce leguas* de su territorio a la Casa Delrue con tal de que introdujese cierto número de inmigrantes, i Costa Rica concedió con la misma condicion a Mr. Lafond de Lucy *una faja de doce leguas de ancho, de mar a mar*; i ni aquel país ni éste consiguieron el objeto que tenían en mira.

Mas no basta crear la necesidad de la inmigración para que

afuya al país, porque, como él es desconocido casi del todo en el exterior, los inmigrantes no vendrán espontáneamente mientras no se convengan de la realidad de las ventajas que se les ofrezcan. Por eso la inmigración tendrá siempre que ser al principio contratada. Un respetable economista moderno piensa que cuando ya exista la necesidad de la inmigración, el medio de que el Gobierno debe valerse para estimularla es "crear agencias que en el país reciban los pedidos de inmigrantes i que en el extranjero busquen a estos, de manera que envíen los que se necesitan." Tengo entendido que esta idea se ha puesto en práctica en la República Argentina con muy buenos resultados. Ella tiene para nosotros la ventaja inestimable de ser el medio más barato de fomentar la inmigración, a la par que uno de aquellos en que pueden fincarse algunas esperanzas de buen éxito. Como sería anticipado cuanto pudiera añadir en desarrollo de la idea que dejo apuntada, observaré únicamente que, para facilitar la acción de las agencias mencionadas, convendría sostener, una vez establecidas, un periódico destinado a hacer conocer el país en las naciones en que más nos conviniese promover la inmigración.

#### REDUCCION DE SALVAJES A LA VIDA CIVIL.

DIFICULTAD DE LA EMPRESA.—Más difícil que reunir los salvajes en un paraje determinado, es retenerlos en él: lo primero suele conseguirse halagándolos con la promesa de darles utensilios de caza i pesca, herramientas i vestidos; para lo segundo no bastan los regalos, ni la palabra persuasiva de un misionero; i por eso es preciso apelar a la fuerza, medio a veces ineficaz i siempre odioso, del cual no puede prescindirse sino cuando los salvajes han adquirido el convencimiento de las ventajas de la vida social, que es cuando con verdad puede decirse que se ha fundado una asociación digna de tal nombre. Pero esta transformación en la manera de pensar i en las costumbres de los salvajes, no es de las que se verifican en un breve espacio de tiempo: labor de años es, en efecto, la de habituar a la obediencia a quien jamás se sujetó a otra lei que la de su albedrío; la de inspirar amor al trabajo al que ha pasado la vida en la ociosidad; la de convencer de la conveniencia de someterse a leves privaciones a trueque de obtener después satisfacciones más completas, a quien siempre se dejó guiar de los caprichos del momento. Mientras el salvaje no reconoce la necesidad i utilidad de la vida civil, ésta es poco menos que insostenible para él; mira como una prisión el caserío

en que se le obliga a vivir, i reputa como opresores a los que lo retienen allí. Nada de extraño tiene, pues, que los salvajes reducidos, tan luego como se les ha provisto de los objetos que codiciaban, se den a buscar los medios de burlar la vijilancia de sus guardas, para volver a la vida libre i ociosa que ántes llevaban en las selvas; ni que, disolviéndose varias veces de ese modo la colonia, sea preciso volver a formarla otras tantas, si se desea fundar un establecimiento permanente. Confirma la verdad de estos conceptos, que a primera vista parecen exajerados, la opinion de un hombre cuya autoridad es intachable en la materia. "Entre tanto, dice el Arzobispo virei, \* los indios no cesan de pedir vestidos, machetes, cuchillos, anzuelos, i demas que se les prometió i que los determinó a dejar sus bosques; i el misionero . . . . los va contentando hasta que llega a surtirlos de todo lo necesario; pero desde este momento ya es ménos frecuente la asistencia de los indios, ninguna la atencion i aplicacion, i jeneral el disgusto i susurro contra el Padre, *hasta que finalmente desaparecen en una noche llevándose mujeres e hijos i cuanto se les habia dado*; i no pocas veces a su salida pegan fuego a la poblacion o persiguen al misionero. Entónces éste, viéndose solo i sin feligreses, trata de ir a otros bosques a juntar nuevos indios; pero experimentado, pide escolta para estorbarles la fuga i perseguir i castigar al que la intente, i en efecto, se costean de la Real Hacienda estas escoltas; porque ha enseñado la esperiencia que *éste es el único modo de arraigarlos en un pueblo, aunque siempre hai que sufrir treinta emigraciones para un formal establecimiento*. . . . Así vemos que solo multiplicándose escoltas, con notable dispendio del Real Erario, se ha conseguido que entren en sociedad i relijion *por la fuerza i el temor*. I prescindiendo de la lejitimidad de estos medios, son ciertamente mas proporcionados para hacer simulados e hipócritas que fieles súbditos del Estado i de la relijion, cuyas fatales consecuencias, como por eco, pasan de padres a hijos sin debilitarse en muchas jeneraciones."

En vista de estas reflexiones, no sorprende que fueran tan escasos los frutos que en siglos enteros de trabajo obtuvo el Gobierno de la Colonia en punto a civilizacion de salvajes. I en efecto lo fueron, o a lo ménos así lo creían varios vireyes españoles que, como es de suponerse, estarían bien informados acerca del estado de las misiones. "Las misiones, dice el virei Solis en su Relacion de entrega, han merecido toda la piadosa atencion del soberano, que no repara en franquear los caudales necesarios para atraer a los indios al conocimiento de la verdad, manteniendo

\* Relacion del Estado del Nuevo Reino de Granada.

misioneros i escoltas para su custodia; i no obstante sus religiosos deseos, se nota con dolor que no corresponde el fruto; i que pasados algunos años i mas de un siglo, apénas se reconoce adelantamiento, ni se dan pacíficos i en estado de tributar los pueblos." "Todas estas misiones (Tame, Macaguane, Pature, Vetrige, Jiramena, Casimena &.<sup>a</sup>) dice el señor Moreno i Escandon, son tan antiguas que ninguna deja de contar un siglo, con tan sensible desgracia, que no conviene el fruto a los reales deseos, ni a las crecidas cantidades que de su Erario ha contribuido para la reduccion de las almas que habitan esos vastos territorios." "Parece, dice el señor Mendinueta, que estamos en el caso de confesar de buena fe que se camina con demasiada lentitud en las reducciones, i que los medios empleados hasta ahora para su adelantamiento han sido ineficaces." Esta lentitud en las reducciones no dependia de que escasease los fondos el Gobierno colonial, pues a juzgar por lo que dice el citado Moreno i Escandon, gastaba en escoltas i misioneros \$ 32,500 cada año, i sumas de no poca consideracion en construir iglesias, comprar ornamentos i vasos sagrados, i bujerías destinadas para atraer a los salvajes.

Los pasajes trascritos dejan ver cuán pobre idea tenian respetables majistrados españoles de unas misiones en que se trabajó con tanta perseverancia i con recursos considerables, con unidad en las miras i concierto en la ejecucion de los planes, en una época de completa paz i de ferviente celo religioso, que se ha debilitado mucho de entónces acá: el deseo de atraer los infieles al gremio de la Iglesia no tiene hoi tanto imperio como en aquella época: al ménos es cierto que hoi nadie abraza voluntariamente entre nosotros la ardua carrera de misionero. Los exiguos resultados que en tan favorables circunstancias se alcanzaban, patentizan que eran mui graves las dificultades con que tuvo que luchar el Gobierno de la colonia para civilizar los salvajes, i que los medios que empleó para esto no eran por sí solos suficientes para el logro de su designio: ejemplo que nos da a entender con claridad que, para emprender nosotros esa misma labor, debemos darnos ante todo a estudiar aquellas dificultades i los medios de vencerlas, para determinar con acierto el método que debe seguirse en los trabajos, so pena de disipar sin fruto los caudales que en ellos se empleen.

La necesidad de trabajar mucho tiempo sin interrupcion para obtener feliz éxito en este linaje de empresas, es lo que mas me hace dudar de que lo obtengamos nosotros; porque a causa de la inestabilidad legislativa i de nuestra jenial impaciencia i volubilidad, somos poco adecuados para aquellos trabajos que exigen perseverancia i cuya recompensa se hace esperar largos años. Otro obstáculo de carácter jeneral, no mé-

nos difícil de obviar que el anteriormente señalado, es el de encontrar en el país misioneros que reúnan las cualidades necesarias para captarse la voluntad de los salvajes, i comunicarles ciertas ideas fundamentales, sin las cuales no es posible la vida social de las colonias. Es manifiesto que una de las cosas que para esto se necesitan es saber la lengua de los indios que se desea civilizar, pues no se comprende cómo se les pueda atraer hablándoles una lengua que no entienden; ni es ménos claro que tratar de enseñarles desde luego el español seria imponerles una obligacion mas pesada para ellos, como decia el Virei Ezpeleta, que la de someterse a la obediencia del misionero; lo que es mucho decir, porque lo único que el salvaje aborrece mas que la sumision es la residencia forzada en un paraje determinado. Desde el tiempo de los vireyes españoles se atribuia en parte el poco adelanto de las reducciones a la incapacidad de los misioneros. Estos, "propensos, por un efecto de su educacion claustral, a la nimia esactitud i subordinacion," exasperaban a los salvajes, sometiendo a reglas fijas hasta los mas insignificantes actos de la vida; i se cuidaban mas de enseñarles las verdades abstractas de la relijion, incomprensibles para ellos, que en hacerles amable la vida civil, lo que era en realidad empeñarse en hacerlos "cristianos ántes de haberlos hecho hombres." Tan difícil es encontrar misioneros dignos de este nombre, que ya en 1803 manifestaba el señor Mendinueta que el único medio de conseguirlos era fundar colejos especiales, donde se educasen sujetos capaces de tan alto ministerio: providencia que el Jeneral Herran recomendó al Congreso de 1840, en su Memoria del Despacho de Gobierno, i que varios de sus sucesores en este empleo consideraron tambien como de primera necesidad.

NECESIDAD DE EMPRENDER LA LABOR DE CIVILIZAR LOS SALVAJES—Puede parecer extraño que despues de las consideraciones que anteceden manifieste que, en mi concepto, se debe comenzar desde ahora a trabajar con ahinco en la reduccion de los salvajes a la vida civil i en la colonizacion del territorio que habitan. Me apresuro por esto a observar que los mas sagrados intereses de la República exigen que se siga esta línea de conducta; porque el único medio de impedir que las colonias brasileras sigan apoderándose del suelo de la patria, es dilatar el dominio de la poblacion civilizada, especialmente en los Territorios de Caquetá, Casanare i San Martin: no dar paso alguno en este sentido "seria aventurar tal vez la suerte de inmensos e importantes territorios, i dejar a nuestros hijos la eventualidad de perderlos, la imposibilidad de conservarlos, o la guerra para recuperarlos." \*

\* "Memoria del Despacho de Gobierno" de 1848,

Al propio tiempo que el interes cardinal de mantener la integridad de nuestro territorio, la reduccion de los salvajes consultaria el del comercio interior, haciendo fácil o posible el tráfico por vias en que hoy es imposible o sobrado difícil, a causa de las irrupciones de los indios, que despojan i a veces matan a los transeuntes, como sucede en el Carare, en el Meta i otras partes. Hoy es sumamente difícil para el Gobierno proteger a los traficantes en esas vias; porque para hacerlas completamente seguras seria menester escalonar en ellas algunas fuerzas, cosa que no puede hacerse porque en esos parajes se carece de todo recurso.

Para emprender la reduccion de los goajiros existen ademas muchas razones especiales, de que no hago mérito por haberlas ya espuesto con mucha estension i lucidez uno de mis honorables antecesores en este empleo, el señor Januario Salgar, en una nota sobre el particular dirigida al Secretario de lo Interior i publicada en la "Memoria de Hacienda" de 1870.

OBSERVACIONES SOBRE LOS MEDIOS DE EJECUCION—Creo llegado el tiempo de comenzar de nuevo la reduccion de los salvajes, trabajo tanto tiempo há interrumpido, ora a causa de las guerras intestinas, ora por falta de recursos pecuniarios; i juzgando que lo primero que hai que hacer para ello es formar el plan conforme al cual ha de procederse, he solicitado los datos necesarios al efecto, i pedido al Ministro de la República en Lima informe acerca de los sistemas de reduccion empleados en Chile, Bolivia, el Perú i el Brasil, paises en los cuales se ha trabajado mucho sobre el particular. Estos datos no se han recibido todavía en mi despacho, i por eso no me he ocupado en concertar el plan referido: quedan, pues, reservados para la Administracion entrante el trabajo i la gloria de reglamentar esta interesante materia. Lo imprudente de emprender la obra así a ciegas salta a la vista: esto seria esponerse a disipar sin fruto los recursos del Erario. El mal éxito de un primer ensayo produciria el efecto de desalentar los ánimos, pues cuesta trabajo emprender lo que una vez ha salido mal; i mas vale no hacer nada que dar principio o lo que luego ha de abandonarse.

Me limitaré por ahora a hacer unas pocas observaciones sobre los medios de ejecucion.

Lo primero que sobre esto ocurre es que la accion de los misioneros no basta por sí sola para conseguir el objeto que el Gobierno tiene en mira, que no es únicamente convertir al cristianismo algunos indios jentiles, sino formar con ellos asociaciones que den prendas de duracion, i que en realidad merezcan este nombre. Para esto es preciso poner los medios de que los salvajes entren en relaciones de amistad

i comercio con hombres civilizados, a fin de que aprendan prácticamente los hábitos de la vida civil, que en vano se tratará de enseñarles de otra manera. No desconozco los buenos efectos de la predicacion evangélica, i comprendo que se necesita el concurso de los misioneros para que les infundan a los salvajes ideas de justicia i caridad; pero estoy cierto de que las relaciones que el interes establezca entre los salvajes i los colonos civilizados, es lo que mas puede contribuir a tornar a los primeros en hombres sumisos, pacíficos i laboriosos. Al propio tiempo que la reduccion de los indios, me parece pues de necesidad emprender el establecimiento de colonias de colombianos civilizados en el territorio que aquellos habitan. El virei Mendinueta, que recomendó con encarecimiento a la Corte de Madrid la adopcion de esta providencia, decia, hablando de sus resultados: "No carecerá entónces (cuando ya estuvieran establecidas las colonias) el misionero de una regular compañía, ni, como ahora, de todos los recursos de la sociedad: cada vecino será un soldado i un ayudante de la reduccion: con la suavidad del ejemplo i el atractivo del agasajo, se proporcionará a los indios algun comercio i comunicacion con jentes civilizadas; i observarán su trato i costumbres, verán que disfrutan de ciertas conveniencias bajo un órden establecido, i se adelantará mucho por este medio, ya sea que obre con los indios el poderoso aliciente de la propia comodidad, o el espíritu de imitacion." Don Jorje Juan i don Antonio Ulloa, que estudiaron con especial atencion el ramo de misiones, de órden del Gobierno español, se manifiestan convencidos tambien de que el medio mas eficaz de reducir los salvajes es avanzar la poblacion civilizada hácia el territorio que habitan: "Ningun otro medio, dicen estos escritores, sino el que queda propuesto de destinar la jente haragana i ociosa de aquellas provincias a las misiones, es capaz de facilitar el adelantamiento que se puede desear." Escusado es añadir que, no pudiendo valernos nosotros del medio de confinar a las misiones a los ociosos, habremos de apelar para procurarnos colonos, no a la fuerza sino al interes. Esto es mas costoso que aquello sin duda, pero tambien mas humano, i a la larga de mas positivo provecho.

Un interes económico de no poca importancia recomienda tambien la adopcion de la medida de que vengo hablando: el motivo porque los capitales no se arriesgan hoy sino con timidez a emprender el cultivo de ciertas partes feraces de los territorios de Bolívar, Casanare i San Martín, es lo difícil i aventurado de fundar establecimientos de agricultura, cuando para ello es preciso llevar trabajadores de lugares lejanos: tal dificultad desaparecería con la fundacion de las colonias; pues contando entónces los capitales con brazos seguros, irian a apoyar a los tra-

bajadores, i así cada grupo de poblacion llegaria a ser, no mui tarde, el centro de valiosas plantaciones.

Sinembargo, no hai para qué ocultar que entre las tribus salvajes que pueblan nuestros Territorios nacionales hai algunas de índole feroz e indomable, que resisten, así al atractivo de los regalos i a la palabra del misionero como a la influencia de la jente civilizada cerca de la cual viven. En este caso están algunos goahivos que, aunque de tiempo atras viven no léjos de poblaciones civilizadas de mediana importancia, no han hecho adelanto alguno; ántes bien parece que cada dia se aviva en ellos el odio a los blancos, i que al par de este sentimiento crece su repugnancia a adoptar las costumbres de la vida civil. Pero no puede negarse que los actos de violencia que sobre ellos han ejecutado los blancos en diferentes épocas, han contribuido mucho a producir el estado de abierta hostilidad en que hoy viven dos razas que, amigas, serian mui útiles la una para la otra, i ámbas para la República. "Mas si es fácil la catequizacion de los *Montañeros*," dice el Sr. Juan Borrero, que ha residido mucho tiempo entre los salvajes, en un informe al Prefecto del Territorio de San Martin, "creemos lo contrario respecto de los goahivos del bajo Meta (desde la boca del rio Panto): hipócritas, sanguinarios i ladrones, estos salvajes depravados comenzarian por someterse humilde i mansamente al parecer, repitiendo la promesa "corazon bueno" que hacen los capitanes con el fin de recibir las dádivas que se les ofrecieran, i desaparecerian luego . . . dejando las huellas de sus depredaciones, i acaso tambien víctimas de su ferocidad." En cambio, hai tribus de salvajes, tales como los que se conocen en el Territorio de San Martin con el nombre de *Montañeros*, de carácter pacífico e inofensivo, respetuosos de la propiedad ajena, i que entran de buena voluntad en relaciones de comercio i amistad con la jente civilizada, a quien respetan i no temen. No seria difícil reducir estos salvajes, que todos los años, por los meses de diciembre a marzo, i en partidas hasta de ciento, van a San Martin, donde reciben voluntariamente el bautismo: así lo acredita la facilidad con que se formó con ellos ahora treinta años la mision de Bolívar, que se restableció, sin mayor dificultad, el año de 1860 con el nombre de la *Inmaculada*.

Para proteger las colonias i ayudar a la reduccion de los salvajes, podria valerse el Gobierno de una parte de la fuerza pública, medio que tiene la ventaja de no imponer nuevos gravámenes al Tesoro, i que consulta a la par el interes del soldado. Este, cuando se le licencia, vuelve a su casa tan pobre como salió de ella, perdido el hábito del trabajo i trocadas sus costumbres de labriego, no por vicios, que ahora no se adquieren en los cuarteles, pero sí por las de la vida sedentaria. No suce-

deria esto con los que se destinasen a las colonias, los cuales, terminado el servicio, se hallarian en posesion de unas cuantas hectaras de tierra ya desmontadas i en posibilidad de atender a sus necesidades. I seria glorioso, sin duda, para el ejército encargado de defender con las armas nuestras fronteras, comenzar a conservarlas desde ahora con los instrumentos del trabajo pacífico.

#### NAVEGACION DE LA BOCA DE CENIZA.

La boca de Ceniza, que hasta ahora poco no era navegable por buques mayores a causa de su configuracion especial, estrechez i poco fondo, ha experimentado en estos últimos años una trasformacion notable, merced a la cual lo es hoy, en sentir de personas competentes en la materia, por barcos que calen de dieziocho a veinte piés ingleses. La importancia de este hecho, i la conveniencia de llamar hácia él la atencion del Congreso, escusan el que me detenga a apuntar mui de paso los fundamentos en que se apoyan los que aseveran la posibilidad de navegar la boca de Ceniza.

El señor Joaquin María Palacio, Administrador de la Aduana de Sabanilla, que se trasladó en 1869 a la boca de Ceniza i surcó el canal en todas direcciones, asegura, en informe de 28 de setiembre de aquel año, que halló constantemente en el canal 22 piés ingleses de profundidad, estando baja la marea; que, pasado el canal en direccion al mar, encontró 24 piés de fondo, i de 29 a 30 en el rio; que el Magdalena, concentrando sus aguas, ha formado en la boca un cauce regular i profundo que ántes no tenia; que la profundidad de la boca de Ceniza es doble de la de las pasas de la bahía de Sabanilla; i finalmente que, en su concepto, pueden entrar i salir por ella vapores i buques de vela del calado de los que actualmente frecuentan el puerto de Sabanilla; asercion que se confirma con el hecho de haber penetrado en el rio el bergantín alemán *Anchen*, por los años de 1865 a 1866.

El señor James Williams, Capitan del vapor americano *Virginus*, solicitó i obtuvo de la autoridad respectiva el permiso de entrar al Magdalena, i con el auxilio de un práctico i acompañado del capitan de buque Jaime Pocaterra, zarpó de la bahía de Salgar el 28 de marzo último, i fondeó, despues de tres horas de navegacion frente a Barranquilla, sin novedad alguna. Aunque el rio estaba seco en esa época, el menor fondo

que halló el *Virginus* fué de cuatro brazas, o sean 25 piés ingleses, segun consta en la relacion que de este viaje hizo el capitan Pocaterra, en la cual se asevera ademas: que la boca de Ceniza está situada hoi a mas de tres millas hácia el Este del punto en que se hallaba antiguamente; que la lengua de tierra de mas de tres millas de estension que la isla de Gómez despedia hácia el Oeste, i que se oponia al desagüe directo del rio, ha desaparecido, así como dos cayos de corta estension que habia ántes entre Islaverde i la Isla de Gómez; i finalmente que es a estas alteraciones a las que se debe el que puedan entrar hoi a la boca de Ceniza buques mayores.

La constante sequía que se observa en el rio de algun tiempo a esta parte, apesar de las crecientes, cuya presencia apénas se siente; la sequedad de las ciénagas de frente a Barranquilla i del caño i ciénaga de la Piña; la desaparicion de las grandes mareas que tenian lugar periódicamente, cuya elevacion solia alcanzar hasta doce piés, i que inundaban los referidos caño i ciénagas, i aun las calles del Este de Barranquilla, son hechos que comprueban la mutacion de la boca de Ceniza, en sentir del señor Pocaterra, pues los explica por la desaparicion de las tierras que ántes se estendian frente a la embocadura del Magdalena i que represaban sus aguas.

Que la boca de Ceniza se ha trasformado, i que el Magdalena tiene hoi en su embocadura un cauce regular i profundo, es un hecho indudable; pero como tál consideran tambien algunos el de que la barra se halla sujeta a constantes mutaciones, a virtud de las cuales será siempre difícil i peligroso el paso de embarcaciones mayores por ella. Para saber con toda esactitud lo que haya de cierto en el particular, convendria hacer examinar la boca de Ceniza por hidrógrafos competentes. Saber qué tan grande sea el peligro que corren las naves que naveguen la barra es punto de cardinal importancia, porque cuanto mayor sea el riesgo tanto mayor será tambien el derecho de seguro sobre los cargamentos; ni debe perderse de vista que las obras que habrian de ejecutarse para facilitar la entrada i salida de las naves—un faro, boyas, remolcadores &c.—serian bastante costosas i habria de exijirse un impuesto por el servicio de ellas. Es manifiesto que si el aumento en el derecho de seguro i este impuesto hiciesen mas caro el transporte de los cargamentos por la boca de Ceniza que por el ferrocarril, no habria conveniencia alguna en fomentar la navegacion de aquella. No dudo yo de que la haya; pero como este asunto es de bastante importancia, he hecho la observacion anterior con el objeto de que, mirándolo por sus diversos aspectos, pueda formarse un juicio recto sobre él.

## F A R O S .

INCONVENIENCIA DE LA LEI DE 7 DE JUNIO DE 1856 "SOBRE ESTABLECIMIENTO DE FANALES."—Esta lei faculta al Poder Ejecutivo para conceder privilegios exclusivos para establecer fanales en los puertos en que los crea necesarios, i concede al privilegiado el derecho de cobrar de todo buque nacional o extranjero, un impuesto de 2½ a 5 centavos por tonelada, cuando la embarcacion no mida mas de ciento, i de la mitad de esta cantidad por cada tonelada escedente de ese número. Este impuesto, que daria rendimientos de bastante consideracion en los puertos en que, como Panamá, es de alguna importancia el movimiento comercial no produciria en otros—como Buenaventura i Tumaco, por ejemplo—ni con qué sostener los fanales que en ellos se construyesen. Los particulares solicitan el privilegio en aquel caso, como es natural, pero no en éste; lo cual equivale a decir que cuando se pide el privilegio no conviene concederlo, i que cuando conviene concederlo no se solicita. Por los faros, que no son materia de impuesto en pais alguno, no debe cobrarse mas que lo estrictamente preciso para cubrir los gastos que ocasionan. Esto no puede conseguirse adoptando el sistema de privilegios, porque una vez concedido a una Compañía o particular el derecho de percibir determinado impuesto por un largo espacio de tiempo, nada puede hacer el Gobierno para que tal impuesto sea siempre proporcionado al servicio por el cual se exige. Se comprenderá esto mejor si se tiene presente que, andando el tiempo i mediante el desarrollo de la industria, el movimiento comercial se activa, i se aumenta proporcionalmente el rendimiento del impuesto, sin que exija nuevos gastos el servicio por el cual se cobra. No convendria tampoco adoptar el sistema de privilegios en el caso de que se quisiese hacer del servicio de faros un objeto de especulacion, porque entónces el Gobierno deberia construirlos tambien por su cuenta, a lo ménos en los puertos en que dejasen una utilidad regular. Este proceder parece, pues, el mas adecuado para fundar un servicio de faros bueno i barato. Acaso no sea notable la baratura que por el pronto se obtenga adoptándolo; pero sí lo será con el tiempo i a medida que los caminos i el desarrollo de la industria vayan dándole mayor animacion al comercio. Entónces se podrá ir rebajando gradualmente el derecho de fano, o destinando las ganancias líquidas de los fanales que las dejen al sostenimiento de faros en aquellos puertos en que se necesitan i en que el impuesto no da con qué sostenerlos. En estas consideraciones me fundo para creer que debe derogarse la citada lei de 7 de junio de 1856.

FAROS DE PANAMÁ, BUENAVENTURA I TUMACO—Aunque en la Memoria de Hacienda del año pasado se indicó que el Poder Ejecutivo conce-

deria privilejio para la construccion de un faro en el primero de estos puertos, i se solicitó del Congreso autorizacion para garantizar el 7 por 100 sobre el capital que se invirtiese en construirlos en los dos últimos, no se procedió de esta manera, porque despues de mejor meditado el asunto, se creyó que seria mas conveniente adoptar el sistema que dejo indicado en el párrafo anterior. Impulsado por esta consideracion, solicitó el Poder Ejecutivo autorizacion del Congreso para construir por cuenta de la República los mencionados fanales; i éste, accediendo a tal solicitud, votó \$ 35,000 para que se llevase a cabo esa idea.

En el año económico de 1872 a 1873 el número total de toneladas de los buques que fondearon en la bahía de Panamá, sin incluir las embarcaciones dedicadas al comercio costanero entre este puerto i los menores del Estado, fué de 225,368. Calculando por término medio 2,500 toneladas para cada buque, la suma que por aproximacion producirá anualmente el impuesto de faro fijado por la citada lei de 7 de junio de 1856, asciende a \$ 5,859; suma que remunerará ampliamente el capital empleado en la construccion de los tres faros, aun en el supuesto de que los de Buenaventura i Tumaco no diesen rendimiento alguno.

El Poder Ejecutivo solicitó privadamente del honorable Encargado de Negocios de S. M. B, se dignase pedir a los capitanes de buque al servicio de su Gobierno los datos indispensables sobre los parajes mas adecuados para colocar los faros. Estos se mandarán construir tan pronto como se obtenga aquel dato, que el honorable señor O'Leary ha solicitado con la mejor voluntad.

FARO DE SABANILLA—El Poder Ejecutivo autorizó al señor Joaquin María Palacio, Administrador de la Aduana de Sabanilla, para que, previos los informes i estudios necesarios, fijase el punto en que el señor Nicolas Jimeno Collante debia colocar el faro a que se refiere el contrato celebrado con este señor el 27 de junio de 1872. Dicho empleado, por resolucion de fecha 1.º de octubre último, designó el mismo sitio en que existe el faro actual, e impuso al contratista la condicion de que el nuevo sea jiratorio, i de que su luz tenga fuerza suficiente para que los buques puedan distinguirla desde una distancia de 15 a 20 millas. El Poder Ejecutivo aprobó tal resolucion, que tambien fué aceptada por el contratista.

#### FÁBRICA DE ÁCIDO SULFÚRICO.

Graves han sido los obstáculos con que ha tenido que luchar la "Compañía fabricante en Cundinamarca" para montar oportunamente esta fábrica, que tan importantes resultados está llamada a producir. El

poco tino con que se prepararon en Europa las máquinas i útiles indispensables para la empresa; los contratiempos que experimentó el buque en que vinieron los primeros elementos que se pidieron, contratiempos que retardaron extraordinariamente su llegada a las costas de la República; la sequedad del Magdalena, que motivó la detencion de las máquinas entre Barranquilla i Honda; lo voluminoso i pesado de algunos aparatos, que no pudieron conducirse sino a espaldas de peones desde Honda hasta Bogotá; todo eso unido a dificultades administrativas, ha hecho que se retarde el establecimiento definitivo de la fábrica. En atencion a lo espuesto, i a solicitud de la Compañía fabricante, se le concedió, por resolucion de 10 de octubre último, una próroga de cuatro meses para dar cumplimiento a la obligacion de que trata el artículo 3.º del contrato celebrado con ella en dos de noviembre de 1871.

La suma invertida en esta empresa, hasta el 30 de noviembre último, era de \$ 38,255. El edificio, que está terminado, consta de los siguientes locales: el de la cámara de plomo, el de los talleres, el almacén, el del laboratorio i oficinas, i una casa de habitacion para los empleados.

Se ha empezado a soldar la cámara de plomo, trabajo que no se ha terminado por falta de ácido sulfúrico. Pronto estará concluido, con lo cual se empezará a producir el ácido.

Se ha principiado tambien el edificio para la oficina de apartado que la Compañía fabricante debe establecer en cumplimiento del contrato de 12 de abril último, modificado por la lei 74 de 1873.

Despues de que el Gobierno entregó las minas de azufre de Gachalá a la Compañía fabricante en Cundinamarca, los herederos del señor Lino Correal, que se dicen dueños de ellas, solicitaron restitucion de posesion, la cual fué decretada por el Juez de primera instancia. Al propio tiempo propusieron los demandantes al Poder Ejecutivo una transaccion, i le ofrecieron en venta el área de terreno necesaria para el laboreo de las minas. Para resolver sobre la conveniencia o inconveniencia de terminar este asunto por transaccion, tan luego como se dictó el auto de restitucion de posesion, el Poder Ejecutivo éscitó al Procurador jeneral de la Nacion a que le manifestase si en su concepto el pleito promovido podria sostenerse por los demandantes con probabilidades de buen éxito, o al ménos prolongarse bastante tiempo, impidiendo al Gobierno cumplir oportunamente la obligacion que tiene por el contrato arriba citado, de arrendar las referidas minas a la Compañía fabricante en Cundinamarca. Hasta el momento en que escribo estas líneas no se ha recibido contestacion del Procurador. Si se hiciere algun contrato relativo a este asunto, se dará oportunamente cuenta al Congreso.

Los apoderados de los herederos del señor Correal, contestando a una interpelacion que les hice sobre la naturaleza de los títulos de propiedad que pretenden hacer valer en el pleito, me informaron que los tenían de dos clases: unos de oríjen mui antiguo, i otros provenientes de una adjudicacion de las tierras en que están situadas las minas, hecha por el Gobierno en cambio de títulos de tierras baldías. La validez de este último título parece mui disputable, porque no puede reputarse baldía una finca que el Gobierno ha estado explotando i administrando por mucho tiempo.

#### MEJORAS VARIAS.

CAMINO DE SAN BUENAVENTURA—Del informe que el Presidente de la Compañía empresaria de este camino ha dirigido al Secretario jeneral del Estado de Santander, extracto lo siguiente:

Los trabajos continúan activamente i sin interrupcion, por lo cual se espera que en el próximo mes de junio quedará terminada la carretera: la lonjitud total de ésta es de 54,590 metros, de los cuales habia construidos, hasta el 31 de octubre último, 44,440. Las obras de arte en toda la via son 180, i de ellas se habian construido 152. El trozo de camellon que falta por construir es el mas hacedero, por ser en tierra llana; i las obras de arte, las de ménos significacion. El costo aproximado de cada kilómetro de los construidos ha sido de \$ 7,400, i el de los que faltan, inclusa la construccion de bodegas i tambos, se calcula en \$ 100,000.

El inconveniente principal que se ha presentado en esta empresa — una de las mejor administradas que hai en el pais — ha sido la falta del suficiente número de obreros.

El Presidente de la Compañía empresaria se dirigió a este despacho solicitando del Poder Ejecutivo nacional un empréstito hasta de \$ 500,000, o la garantía suficiente para obtenerlo, con el fin de construir, sobre la carretera que está al terminarse, un ferrocarril de Cúcuta a Villamizar, el cual se continuaria hasta el puerto de Tamalameque, sobre el Magdalena, cuando la Compañía lo juzgase oportuno.

Aunque con las mejores disposiciones en favor de esta obra, el Poder Ejecutivo contestó que no le era dado considerar la propuesta que se

le hacia, por carecer de autorizacion para fomentar la construccion de un ferrocarril que termine en el Zulia ; pero que si la Compañía adaptaba su propuesta a los términos de los artículos 6.º i 7.º de la lei de 14 de mayo de 1872 "sobre mejoras materiales i adicional i reformatoria de la lei de 5 de junio de 1871," el Poder Ejecutivo no tendria inconveniente en considerarla, a reserva de someter a la aprobacion del Congreso el contrato que a virtud de ella celebrase, por no haberse determinado en la lei el capital sobre el cual habria de garantizarse el 7 por 100 anual.

Las notas relativas a este asunto se publican en el volúmen de documentos adjunto a esta Memoria.

El impuesto a que están sujetos nuestros productos a su paso por territorio venezolano es sobremanera gravoso, i hasta vejatorio en algunos casos. El Gobierno, no solo en atencion a los intereses comerciales de los valles de Cúcuta, sino hasta por su propio decoro, está en el deber de dictar providencias encaminadas a minorar los males que el pago de aquella contribucion causa al comercio de una de las mas populosas i ricas secciones de la República. La dificultad está en hallar los medios de conseguir este objeto, que, a juzgar por lo pasado, no puede obtenerse por medio de tratados de comercio con la República de Venezuela. Un ferrocarril al Magdalena redimiria, sin duda, a los valles de Cúcuta de la servidumbre a que los tiene condenados su posicion jeográfica; pero desgraciadamente el Gobierno no cuenta con los recursos suficientes para hacer ese camino de rieles, que no tendria ménos de cuarenta leguas i que habria de atravesar terrenos mui quebrados, i desiertos en su mayor parte. Una carretera a Tamalameque quizá no resolveria satisfactoriamente la dificultad, porque un camino de esta clase no seria parte a rebajar los fletes en la medida en que seria preciso que bajasen para competir con la via del Zulia, acuática en su mayor parte. Resulta de ahí que bastaria que se rebajase algun tanto el impuesto de tránsito en Venezuela para que los efectos de esportacion de Cúcuta siguiesen otra vez la via del Zulia; i esto causaria la ruina de quienquiera que llevase a cabo la carretera, obra que, por otra parte, costaria poco ménos que el ferrocarril, i que exigiria, para conservarse en buen estado, gastos de mucha consideracion. Esto me mueve a pensar que lo único que el Gobierno nacional puede hacer por ahora en favor del comercio de Cúcuta es buscar el medio de poner un límite al referido impuesto de tránsito, límite que hoi no existe, porque siendo mui malo el camino que comunica aquella ciudad con Puerto-nacional, los productos de esportacion tienen que tomar indefectiblemente la via del Zulia. Mejorando

aquel camino de herradura, estos productos se trasportarian por él al Magdalena, siempre que la cuota del impuesto de tránsito fuese equivalente a los gastos de transporte por el camino de herradura; de suerte que estos vendrian a ser el límite a que he aludido; i como tales gastos se irian minorando a medida que se fuese componiendo dicho camino, el impuesto tendria que ir bajando en proporcion. Creo que no puede ponerse en duda lo ventajoso que seria para el comercio de Cúcuta saber que el impuesto que paga en Venezuela no puede pasar de cierta cuota, que él mismo con ayuda del Gobierno nacional podria ir disminuyendo cada dia por el medio indicado. No se consultaria de esta manera solamente el interes comercial del Departamento de Cúcuta, sino otro mucho mas elevado: el de conservar las buenas relaciones que cultivamos con la República hermana de Venezuela: relaciones a cuya ruptura podria dar márgen el desproporcionado aumento del derecho de tránsito. A la luz de estas reflexiones, parece manifiesta la conveniencia de destinar anualmente del tesoro nacional una suma para mejorar el mencionado camino de herradura: \$ 12,000 bastarian para ello.

CAMINO DEL CASTIGO.—Deseando el Poder Ejecutivo nacional tomar acciones en la empresa del camino del Castigo, de acuerdo con lo dispuesto en el decreto legislativo de 30 de abril de 1869 “que autoriza al Poder Ejecutivo para ausiliar la apertura de un camino,” se pidió informe al Gobierno del Cauca acerca de los fondos con que se contara para la empresa i del estado de las obras que se hubiesen ejecutado. El señor Secretario de Hacienda de ese Estado contestó dando un informe circunstanciado sobre el asunto. De él aparece que, por el decreto legislativo número 263, de 7 de agosto de 1869, se declaró de utilidad pública la empresa, i que en tal virtud se reconoció lejitimamente instalada la sociedad anónima que se formó en Popayan el 19 de diciembre de 1868; que el Gobierno del Estado invirtió, hasta el 31 de diciembre de 1871, la suma de \$ 8,599-50, de los fondos destinados para la empresa por el decreto citado, i que los demas accionistas consignaron \$ 1,050, de modo que el gasto total ascendia en aquella fecha a \$ 9,549-50; que la Administracion ejecutiva del Cauca mandó suspender los trabajos en esa época; i que en el proyecto de Presupuesto que se presentó a la Lejislatura del año próximo pasado, se incluyó la partida de \$ 12,000, en que estima el Gobierno del Estado los fondos aplicados a esa obra por el decreto 263.

Prescribiéndose por el decreto legislativo que autorizó al Poder Ejecutivo nacional para tomar acciones en la empresa, que ésta pagase al Gobierno el interes de 7 por 100 anual sobre el valor de las acciones

que él tomara, o bien que se dividiesen proporcionalmente entre el Gobierno i la Compañía los productos de la empresa, el Gobierno del Cauca manifestó que prefería el último de esos dos medios.

Posteriormente se comunicó al Gobierno del Cauca que el Poder Ejecutivo nacional estaba dispuesto a pagar los instalamentos correspondientes a las acciones que toma, en los mismos términos en que lo hayan hecho los demás accionistas; pero que si dicho Gobierno lo creía mas conveniente, mandase hacer el cómputo del tiempo que haya de invertirse en esa obra, a efecto de dividir en cuotas proporcionales las respectivas acciones.

Ha solicitado el Gobierno del Cauca que el de la Union envíe un ingeniero oficial que vaya a encargarse de la direccion de esa obra; mas como la partida votada para ingenieros oficiales apenas alcanzará para los gastos previstos i para atender a los compromisos ya contraídos, no ha podido accederse a esa solicitud. Para este objeto, así como para los casos imprevistos, convendrá aumentar aquella partida para la próxima vijencia económica.

**DIQUE DE CARTAJENA.**—Habiendo manifestado al Poder Ejecutivo el Presidente de la Compañía de vapores de Cartajena, que la suma de \$ 200,000, cuyo interes de 7 por 100 anual se garantizó por el artículo 2.º del contrato de 5 de junio de 1872 "sobre escavacion, canalizacion i navegacion por vapor del dique de Cartajena" era insuficiente para llevar a cabo esta obra, el Poder Ejecutivo, por resolucion de 15 de marzo último, ofreció la garantía espresada para un capital hasta de \$ 300,000, suma a que asciende el presupuesto mandado formar por dicha Compañía en cumplimiento del decreto ejecutivo de 25 de julio último "por el cual se determinan las formalidades que se necesitan para que el Gobierno preste la garantía de 7 por 100 sobre los capitales que se inviertan en mejoras materiales." Para dictar esa resolucion tuvo en cuenta el Poder Ejecutivo que la garantía sobre \$ 200,000, otorgada por el primitivo contrato, no era suficiente para llevar a cabo la obra; i que el artículo 10 de la lei de 5 de junio de 1871 "sobre fomento de varias mejoras materiales i colonizacion de tierras baldías" fijó en \$ 300,000 la suma cuyo interes puede garantizar el Poder Ejecutivo para la obra en referencia: tuvo tambien a la vista para ello los planos i presupuestos de las obras hidráulicas del dique, formados por el ingeniero inglés señor Alejandro Terry.

**PROYECTO DE UN FERROCARRIL ENTRE EL CÁRMEN I ZAMBRANO.**—Con fecha 8 de julio último remitió a este Despacho el Secretario jeneral del Estado de Bolívar un contrato celebrado con el señor Anto-

nio González Carazo, por el cual concede a éste el Gobierno de ese Estado privilegio esclusivo para construir un ferrocarril que ponga en comunicacion la ciudad del Cármen con el puerto de Zambrano, o con cualquiera otro de la ribera occidental del Magdalena.

Por el inciso 13 de la cláusula 6.<sup>a</sup> de dicho contrato se estipula, a favor del contratista i a cargo del Gobierno de la Union, la garantía del 7 por 100 de utilidad anual sobre el capital que se invierta en la obra, siempre que éste no esceda de \$ 800,000 i que el Poder Ejecutivo nacional la conceda; lo cual se estipuló por estar comprendido el ferrocarril en referencia entre las vias férreas que se espresan en el artículo 12 de la lei de 30 de mayo de 1873 "sobre construccion i fomento de vias férreas, navegacion por vapor i colonizacion."

Mas como por el decreto ejecutivo de 25 de julio de 1872 "por el cual se determinan las formalidades que se necesitan para que el Gobierno preste la garantía sobre los capitales que se inviertan en mejoras materiales" se establecen como requisitos para poder prestarla: 1.<sup>o</sup> que se levanten, por ingenieros competentes, planos de la obra que se trate de ejecutar; 2.<sup>o</sup> que se formulen los presupuestos aproximados i detallados de los gastos que exija la obra; i 3.<sup>o</sup> que dichos planos i presupuestos se acompañen al memorial que se eleve a la Secretaría de Hacienda i Fomento en solicitud de la concesion de garantía, se contestó al señor Secretario que, llenados esos requisitos, el Poder Ejecutivo nacional la otorgaria de mui buena voluntad sobre un capital que no escediese del monto de los presupuestos, como lo previene el decreto ejecutivo mencionado.

Juzgo mui importante la obra proyectada por el señor González Carazo. Por punto jeneral creo que las vias férreas en nuestro pais fomentarán en gran manera la agricultura; i este resultado será mucho mas seguro en el Estado de Bolívar, que por su situacion jeográfica i la fertilidad del suelo, está llamado a competir no mui tarde con la isla de Cuba en la esportacion de azúcar i otros productos agricolas de la zona tórrida.

CAMINO DEL META.—En cumplimiento del artículo 8.<sup>o</sup> del contrato de 18 de diciembre de 1871 "sobre ejecucion jeneral de los trabajos del camino del Meta i puente sobre el rio Negro en Quetame," se nombró con fecha 15 de setiembre anterior al señor Nepomuceno Santamaría ingeniero oficial para recibir las obras ejecutadas por el ingeniero señor Juan N. González Vásquez a virtud del mismo contrato. El recibo se verificó en los dias 1.<sup>o</sup> 2 i 3 de octubre siguiente; i segun el informe pasado a este Despacho por el señor Santamaría, se han cumplido

fielmente por el contratista todas las condiciones a que está sometido. La longitud del camino construido por el señor González V. hasta aquella fecha era de 9,054 metros, distribuidos así: 2,723 de Mundo-nuevo al boqueron de San Dionisio; 1,371 desde la cresta de la falda izquierda de la quebrada de Marcelita hasta la quebrada de Tengavita; i 4,960 desde el pié de la vuelta de Mesagrande, punto en que habian terminado los trabajos por administracion, hasta el cerro de San Miguel.

Los puentes sobre las quebradas de Naranjal, Quebrada-seca i Perdices están bien construidos i presentan las garantías de solidez apetecibles, segun el informe mencionado. El primero tiene 15 metros de luz, el segundo 6, i el tercero 13.

El camino construido ántes de la celebracion del contrato con el señor González V, i que éste debe conservar, se mantiene en buen estado en lo jeneral, i hai puntos en que se ha mejorado notablemente.

Los puentes sobre el rio Negro i sobre la cortadura de la roca inmediata, que es un brazo del mismo rio, fueron examinados detenidamente por el señor Santamaría, quien los halló bien construidos i sólidos.

El estribo construido por el contratista en cumplimiento de la cláusula 1.<sup>a</sup> artículo 1.<sup>o</sup> del contrato, tiene 7 metros 20 centímetros de altura, sin contar el cimientó; i el ancho en el arranque del estribo es de 6 metros 54 centímetros.

A causa de haber sido mal tomadas las medidas del ancho del rio, resultó mui corto el puente de hierro que se pidió a los Estados Unidos, lo cual dió lugar a grandes dificultades para su establecimiento. La distancia entre el estribo que ha levantado el señor González, i la barranca que limita el lecho del rio en la orilla derecha, es de 21 metros; de modo que si se hubiese construido un pilar a la distancia necesaria para sostener el puente de hierro, entre ese pilar i la barranca podria haberse colocado otro puente de 21 metros de luz. El señor González tomó el partido de estrechar las aguas del rio hasta reducirlas a la longitud del puente, i de llenar con muros de calicanto el vacío entre el estribo i la barranca.

El puente en la cortadura del peñon está formado por un arco de calicanto con dovelas de piedra: tiene ocho metros de luz i 2<sup>m</sup>31 de flecha. El arco está apoyado de ámbos lados sobre la peña, por lo cual no hubo necesidad de levantar estribos de calicanto.

Como en el contrato no se previó la circunstancia de que el puente de hierro tuviese menor longitud de la que se requeria, i solo se habló del caso en que le faltasen algunas piezas, el Poder Ejecutivo no se ha creído autorizado para pagar al señor González Vásquez la suma en que

estima éste las obras accesorias que ha construido i que no se estipularon en el contrato. Mas como no puede desconocerse la justicia de este reclamo, el Poder Ejecutivo juzgó conveniente crear los comprobantes necesarios para pedir al Congreso la partida respectiva: a este efecto comisionó al ingeniero señor Nepomuceno Santamaría para que valuara dichas obras accesorias, i él las valoró en \$ 4,970, como se verá en el informe que dió al Gobierno i que se publica entre los documentos anexos a esta Memoria. El Poder Ejecutivo opina que el señor González Vásquez tiene derecho a ser indemnizado, i está plenamente satisfecho de la manera como ha cumplido el contrato en referencia.

CAMINO DE GARCÍA-ROVIRA A CASANARE.—Se ha trabajado en esta obra con regularidad i economía, segun lo informa el Presidente de la Compañía empresaria. El Poder Ejecutivo nombró oportunamente el ingeniero que debe encargarse de la direccion de la obra, conforme a lo previsto en la lei de presupuestos; i ha mandado pagar hasta ahora la suma de \$ 10,000 por cuenta de la subvencion decretada en la lei a favor de este camino, cuya importancia para el departamento de García-Rovira es notoria.

NAVEGACION DEL ALTO MAGDALENA.—Con fecha 11 de setiembre último se celebró un contrato con el señor Alejandro Weckbecker, por el cual se prorogó por seis meses cada uno de los plazos que por el inciso 3.º artículo 1.º del contrato (de 16 de noviembre de 1872) “sobre establecimiento de la navegacion por vapor en el alto Magdalena i destruccion de los peñones de Flándes, Gallinazo, Las Mamas i Colombaima,” tenía el señor Weckbecker para dar al servicio de la navegacion del alto Magdalena los dos buques de vapor a que se refiere el inciso 1.º del mismo contrato.

Con fecha 20 de enero último informa el señor Weckbecker que están ya en Sabanilla los dos vapores mencionados.

FERROCARRIL ENTRE EL ALTO I EL BAJO MAGDALENA.—Por el contrato (de 16 de setiembre) reformatario del de 6 de noviembre de 1872, por el cual se garantizó el capital que se invierta en la obra en referencia, se aumentó en \$ 15,000 la suma de \$ 60,000 cuyo interes anual de 7 por 100 se obligó el Gobierno a garantizar al señor N. Pereira Gamba, por el artículo 4.º del mencionado contrato, para la obra del puente colgante que dicho señor se comprometió a construir en las inmediaciones de Honda.

A virtud del informe del ingeniero señor T. D. Roberts, del cual aparece que, despues de los estudios sobre el terreno, se fijaron los extremos de la línea del ferrocarril en un punto cercano a la embocadura de

la *Dorada*, abajo de Conejo, i en otro situado 700 metros arriba de la *Noria* de Honda, i de que, por causa de la estension que debe tener la via, el capital que demanda tiene que ser mayor que el presupuesto por los empresarios,—se garantizó por el contrato de 2 de octubre, reformatorio del mismo, el 7 por 100 sobre todo el capital que a juicio de un ingeniero que nombrará el Poder Ejecutivo, haya de invertirse en la construccion del ferrocarril i del puente mencionados, con tal que dicho capital no esceda de \$ 1,500,000; i se advirtió que, una vez aprobado definitivamente por el Congreso este contrato, quedaria insubsistente el de 16 de setiembre, por el cual se aumentó la suma garantizada para la obra del puente.

Con fecha 12 de agosto último se reformó el privilejio concedido al señor Pereira G. por el Gobierno del Tolima para la construccion de las obras espresadas. Entre otras concesiones, se estiende a 50 años el término de la duracion del privilejio.

Es del caso hacer presente aquí que, habiéndose destinado una suma mui considerable del Tesoro público para el fomento de caminos i demas mejoras materiales, i siendo requisito indispensable para prestar la garantía del 7 por 100 sobre los capitales que en ellas se inviertan, el que se levanten planos de las obras por ingenieros competentes, i el que se formulen presupuestos aproximativos i detallados de los gastos que ellas exijan (decreto ejecutivo de 25 de julio de 1872), es de necesidad que el Gobierno tenga a su servicio ingenieros hábiles i caracterizados que verifiquen la esactitud i monto de los presupuestos que se le presenten, trasladándose, si se creyere conveniente, a los lugares en que hayan de ejecutarse los trabajos, i haciendo los estudios del caso. Considero de suma importancia esta medida, que tiene por principal objeto el que pueda cerciorarse el Poder Ejecutivo del valor aproximado de las obras para las cuales haya de interponer la garantía legal; pues de otro modo habria de atenerse a los presupuestos de los interesados, i se espondria a garantizar un interes mucho mayor que el fijado por la lei, como se cree que ha sucedido con la empresa del ferrocarril de Bolívar.

Opino, por tanto, que se incluya en el Presupuesto de gastos una partida suficiente para el pago de los ingenieros que se crean necesarios a ese efecto.

FERROCARRIL ENTRE SANTAMARTA I EL RIO MAGDALENA—El contrato para la exploracion de la línea por donde debe trazarse este ferrocarril ha caducado por no haberse comenzado en tiempo los trabajos; pero uno de los representantes de la "Sociedad patriótica del Magdalena" manifestó verbalmente al Secretario de Hacienda el deseo de obtener

una próroga del plazo señalado para comenzar la exploracion, i el Poder Ejecutivo está dispuesto a acceder a esta solicitud. Si dicha reforma del contrato se llevare a efecto, durante la reunion del Congreso próximo, se le dará oportunamente cuenta de ello.

Por ignorarse absolutamente el punto del Magdalena donde debe terminar este ferrocarril, no se ha podido señalar en el mapa fiscal de la República adjunto a este informe.

#### FERROCARRIL DE BOLÍVAR.

Los rendimientos de esta empresa, desde que se dió al servicio público hasta el 31 de octubre del presente año, son los que aparecen de los siguientes cuadros:

	Producto.	Gastos.	Diferencia
1871. Primer semestre.....	\$ 18,216-51	\$ 18,252-14	\$ 35-63
Segundo semestre.....	30,863-38	29,349-46	1,513-92
Sumas.....	\$ 49,079-89	47,601-60	1,478-29

En el primer año tuvo, pues, que erogar el Gobierno la suma de \$ 38,403-18 centavos, por la garantía del 7 por 100.

	Producto.	Gastos.	Diferencia.
1872. Primer semestre.....	\$ 36,075-25	\$ 35,957-11	\$ 118-14
Segundo semestre.....	39,956-22	30,782-90	9,173-32
Sumas.....	\$ 76,031-47	66,740-01	9,291-46

	Producto	Gastos.	Diferencia.
1873. Primer semestre.....	\$ 48,422-12	\$ 32,240-09	\$ 16,172-03
De julio a octubre inclusive ..	36,705-58	24,378-27	12,327-31
Sumas.....	\$ 85,127-70	56,618-36	28,509-34

Es de advertir que en las partidas de gastos del último año no se han incluido los causados en Brémen, por no tenerse conocimiento de ellos.

El Interventor oficial, en el informe que dirigió á este Despacho con fecha 14 de noviembre último, al dar cuenta del rendimiento de la empresa en los diez primeros meses del año que acaba de terminar, se expresa como sigue:

“Como se ve, en los diez meses transcurridos del presente año, teniendo en consideracion que se ha perdido la cosecha de algodón i

que ha sido mui escasa la de tabaco, por la carencia de agua, los rendimientos del ferrocarril han seguido una progresion ascendente, que ha llegado a mas de un 250 por 100. Si los productos de los meses de noviembre i diciembre del año en curso guardaren la misma proporcion, no hai exajeracion en calcular que serán de.....\$ 15,533-87; suma que unida al producto de los diez meses vencidos, que es..... 28,509-34

Da un total de.....\$ 44.043-21, que escede en mucho al 7 por 100 de la garantía ofrecida por el Gobierno. Fundado en estos cálculos, que en ningun modo son arbitrarios, sino ántes bien basados en antecedentes numéricos mui autorizados; guiado por todos estos elementos, me anticipé a decir al Gobierno que, en mi concepto, *i siempre que el movimiento del ferrocarril guardara la misma proporcion*, en el año de 1872 no tendria la Nacion que erogar nada por el interes garantido. Pero, aun suponiendo que las importaciones disminuyan, como parece haber sucedido en el pasado octubre i en los dias trascurridos del presente mes, i que la cosecha de tabaco no dé ni con mucho lo que se espera, por la contrariedad del invierno, aun así habráse conseguido un buen resultado; porque el Gobierno vendria a pagar por la garantía, cuando mas, la insignificante suma de tres o cuatro mil pesos, que en rigor ha sido causada por pasaje de tropas i empleados, i flete de armamento i vestuario."

El movimiento de importacion i esportacion ha sido como sigue :

## IMPORTACION.

En 1871.....	22,677 cargas.
En 1872.....	56,852 —
En 1873 (10 meses).....	77,051 —
Suma.....	\$ 156,580 cargas.

## ESPORTACION.

En 1871.....	\$ 108,494 bultos.
En 1872.....	207,382 —
En 1873 (10 meses).....	204,851 —
Suma.....	\$ 520,727 bultos.

En este último cuadro no se incluyen 9,399 toneladas de efectos esportados que no pueden computarse por bultos: peso que se descompone así: 1689 toneladas en 1871; 3,604 en 1872, i 4,106 en los diez primeros meses de 1873.

REMOLCADORES I BONGOS.—La Compañía tiene en servicio dos remolcadores de hélice: el *Annie*, de 55  $\frac{1}{100}$  toneladas inglesas de capacidad, i cuya fuerza es de 90 caballos de vapor; i el *Oberon*, de 55  $\frac{44}{100}$  toneladas i una fuerza de 60 caballos. Estos remolcadores trabajan por turno, con una misma tripulacion.

Los bongos en servicio son siete, seis de los cuales cargan 70 toneladas de medida i 100 a 110 de peso.

Segun el Interventor oficial, el servicio de remolcadores i bongos se presta con mucha regularidad. Opina este empleado que el Gobierno deberia garantizar a esta empresa el interes del capital en ella invertido, considerándola como parte de la del ferrocarril i telégrafo: fúndase para ello en que los remolcadores dieron en 1872 un producto líquido de \$ 7,244-26 centavos, i en la siguiente consideracion:

“Garantizando el Gobierno el interes de 7 por 100 sobre un capital de \$ 100,000, a que creo no llega el costo de la empresa, aun habria un residuo de \$ 244, 26, que iria a disminuir el déficit a cargo del Gobierno. Pero la utilidad resalta más al considerar el movimiento creciente del presente año, en cuyos diez primeros meses ha producido la empresa de remolcadores i bongos la suma líquida de \$ 8,195-58, que se podrá elevar a \$ 10,060 en todo el año, si los dos meses que faltan producen tanto como el de octubre, que dió \$ 1,030-45. I de ese modo la garantía del interes quedaria disminuida en \$ 3,060, i entónces podria decirse con razon: la empresa del ferrocarril de Bolívar no grava en nada al Gobierno nacional; la República atiende a sus compromisos con el incremento que adquieren sus propios recursos.”

GASTOS DE CONSTRUCCION—Como el Senado aprobó, en 15 de mayo último, una proposicion en que escita al Poder Ejecutivo a que no acepte en la cuenta del ferrocarril de Bolívar como gastos de administracion, conservacion i reparo los que sean de construccion, creo conveniente manifestar aquí las ideas que tiene el Poder Ejecutivo sobre el particular, a las cuales ha ajustado su conducta.

En oficio de este despacho, de fecha 15 de marzo de 1871, en que se dieron instrucciones al Interventor oficial del ferrocarril para el desempeño de sus funciones, se lee lo siguiente:

“Los objetos de la comision confiada a usted son dos:

.....

“2.º Estudiar i conocer a fondo los productos i gastos de la empresa, para poder decidir con completo conocimiento de causa cuál es el déficit que la República debe pagar a la empresa en lo sucesivo.

.....

“Respecto de lo segundo, debe usted tener presente que solo deben figurar en la cuenta de gastos, los de *estricta conservacion i servicio*; pues los demas afectarán el capital de la empresa, pero no la cuenta de productos i gastos, para el efecto del reparto de dividendos, una vez fijado el capital sobre que el Gobierno garantiza el 7 por 100 anual.”

Esto prueba que desde el principio creyó el Poder Ejecutivo que no eran de abono los gastos de construccion, pues cabalmente por eso ordenó a su agente que no admitiera en la cuenta de gastos otros que los de *estricta conservacion i servicio*.

Parece que la Compañía ha entendido el contrato de igual modo. Fundo esta aseveracion en el siguiente hecho. El Interventor oficial objetó en la cuenta de setiembre del año pasado una partida de \$ 132-25 invertidos en la construccion de una casa para pasajeros en “Salgar” “por creer que esta partida correspondia a la cuenta de construccion del camino i no a gastos de administracion.” A lo cual contestaron los señores Agentes del Directorio de la Compañía, en oficio de 30 de octubre de 1872, dirigido al Interventor oficial, lo siguiente: “La segunda objecion (que es la que queda mencionada) la consideramos en un todo esacta, i solo por equivocacion ha podido mezclarse esta suma en la cuenta de gastos de administracion.”

Con los \$ 600,000 sobre los cuales garantizó el Gobierno a la Compañía el 7 por 100 anual, debió ésta ejecutar las obras de que habla el contrato. Hechas éstas, es manifiesto que lo único en que podían invertirse sumas imputables a gastos jenerales, era la conservacion i reparo de esas obras i la administracion i servicio de la empresa. Si la Compañía dió al servicio público el camino sin haber construido las estaciones necesarias i sin tener los vehículos que exige el tráfico, de su cargo es, i no del Gobierno, el subsanar esas faltas. Admitir que son de abono los gastos de construccion, seria tanto como reconocer que el Gobierno está obligado a pagar mas del 7 por 100 anual sobre el capital invertido en la obra. Para que se vea esto con mas claridad, supóngase que la Compañía se propusiera hacer de mármol las estaciones, que hoi son de hierro o madera, de acero los rieles, que son de hierro, i de este metal los puentes, que son de madera o cal i canto. El resultado salta a la vista: la Nacion soportaria el gravámen de la garantía por espacio de 25 años, al cabo de los cuales entraria la Compañía en el goce de obras mucho mas valiosas que las construidas con la suma cuyo interes se le garantizó. ¿No equivaldria esto a un aumento inui notable en la cuota del interes garantido por la Nacion a la Compañía?

INCONVENIENCIA DE PROLONGAR EL FERROCARRIL HASTA NISPERAL—Pa-

rece que lo que movió al lejislador a autorizar al Poder Ejecutivo para contratar la prolongacion del ferrocarril hasta Nisperal, fué la conveniencia de evitar el servicio de remolcadores i bongos, que hoi causa al comercio demoras i gastos; i nó cabe duda que si esto pudiera conseguirse con aquella medida, convendria sobremanera adoptarla; pero desgraciadamente en Nisperal habria que emplear remolcadores lo mismo que en Salgar, pues la construccion de un muelle a que pudiesen atracar los vapores en aquel puerto, es una obra mui superior a los recursos que a ella podria destinar la Nacion. I aun dado caso que ese muelle se construyera,— cosa mui improbable — es tal la violencia i agitacion de las aguas en la bahía de Nisperal, que de ordinario los buques no podrian atracar sin correr grave peligro, segun lo han informado a este Despacho personas conocedoras de la materia. Parece, pues, poco acertado emprender una obra tan costosa como la prolongacion del ferrocarril hasta Nisperal, para tropezar, una vez llevada a cabo, con las mismas dificultades que hoi se presentan en Salgar para embarcar i desembarcar los cargamentos; mayormente cuando hai fundadas probabilidades de que no pasará mucho tiempo ántes de que los vapores marítimos naveguen fácil i seguramente la boca de Ceniza, que, como es notorio, se ha trasformado considerablemente en estos últimos años. A lo ménos me parece prudente no dar paso alguno en el sentido de contratar la prolongacion del ferrocarril ántes de que la boca de Ceniza haya sido examinada detenidamente por hidrógrafos competentes; exámen que se hará pronto, si el Congreso lo creyere conveniente i votare la suma necesaria para ello. No puede negarse que, prolongado el ferrocarril hasta Nisperal, los empleados de la Aduana podrian vijilar el trasbordo de los cargamentos, lo que seria sumamente ventajoso; pero por fortuna esta vijilancia podrá ejercerse dentro de poco, sin necesidad de una obra costosa, mediante el vapor guarda-costa que el Gobierno ha pedido a Europa.

#### FERROCARRIL DEL CAUCA.

ENTREGA DEL CAMINO DE HERRADURA DE BUENAVENTURA A CALI—El artículo 27 del contrato de 6 de julio de 1872, sobre construccion del ferrocarril del Pacífico, dispone que tan luego como se comience esta obra, se ponga en liquidacion la Compañía del camino de Cali a Buenaventura i se entregue este camino con sus accesorios a la Compañía empresaria del ferrocarril. En cumplimiento de esta disposicion, i en vista

de varios documentos que acreditan que el 6 de junio último se dió principio a los trabajos de construccion del camino de rieles, se dió la órden de entregar el de herradura con sus anexidades i pertenencias al representante de la Compañía minera i constructora del Cauca. No se ocultaba al Poder Ejecutivo que los trabajos emprendidos en Buenaventura, cuyo objeto en realidad era únicamente impedir la caducidad del contrato, no eran formales, pues sabia que los empresarios no contaban aún con el capital necesario para la ejecucion de la obra. Apesar de esto, el Poder Ejecutivo, teniendo en cuenta que el plazo señalado para empezar la obra fué ciertamente mui corto, i que no dándose cumplimiento a la cláusula referida, la empresa quedaria definitivamente abandonada, juzgó prudente dar por principiada la obra, i poner a la Compañía en posesion del camino de herradura, presentándole así cuantas facilidades estaban a su alcance para que diese cumplimiento al contrato. Una sola consideracion hizo vacilar al Poder Ejecutivo al dar este paso, i fué la de que, al desprenderse el Gobierno de la administracion del camino de Buenaventura, no se tuviese la misma seguridad que habia ántes de que este camino seria conservado en buen estado de servicio, lo cual cederia en perjuicio del comercio del Cauca. Con tal motivo resolvió consultar al Presidente de ese Estado sobre si convendría o no ordenar la devolucion del camino, que a la sazón estaba ya en poder de la Compañía minera; pues nadie se hallaba en situacion mas adecuada que él para formar un juicio recto sobre el particular, tanto por tener interes mas directo en el buen éxito de la empresa del ferrocarril, i en que, caso de que ésta fracasara, fuese lo menor posible el perjuicio del comercio del Estado, cuanto porque conocia mejor que el Gobierno nacional la situacion de la Compañía empresaria i la naturaleza de los trabajos que ésta habia emprendido. El Presidente del Cauca fué de opinion que no debia ordenarse la devolucion del camino, e hizo presente al Poder Ejecutivo que poseía informes de personas fidedignas "que acreditaban que la Compañía estaba obrando de buena fe en todos los pasos que habia dado hasta entónces, i que contaba con los elementos bastantes para acometer definitivamente la obra." Influyó tambien en el ánimo del Poder Ejecutivo al dictar la medida indicada, la consideracion de que dentro de poco debe la Compañía depositar en el Banco de Bogotá los \$ 25,000 de que trata el artículo 1.º del contrato de 30 de mayo último, reformatorio del citado de 6 de julio; si no lo hiciere, caducará el contrato, i el camino de herradura volverá inmediatamente a manos de la Compañía que lo construyó; pero si, como el Poder Ejecutivo lo desea i lo espera, se hiciere en tiempo el depósito, se habrá dado una garantía que, sea o no bastante

para asegurar el cumplimiento de él, es la única que se exigió a los contratistas; pues no debemos disimular que entró por mucho en la celebracion del contrato la confianza que éstos inspiraron, no solo al Poder Ejecutivo sino al Congreso i al Gobierno del Cauca. \*

ESTADO DE LA EMPRESA—Por el informe que con fecha 21 de noviembre próximo pasado dirigió a este Despacho el señor Joaquín de Caicedo C, Representante sustituto de la Compañía minera i constructora, se ve que se han ejecutado los siguientes trabajos preliminares a la construccion del ferrocarril:

- 1.º Un trazado preliminar desde el rio Cauca hasta el mar;
- 2.º Una serie completa i en triplicado de mapas, i otra en duplicado de perfiles i presupuestos;
- 3.º Otro trazado preliminar, desde el rio Cauca hasta la cima de la cordillera occidental;
- 4.º Exploracion de una línea a lo largo del boqueron de los rios Grande i Bitaco;
- 5.º Un trazado definitivo a lo largo de la isla del Cascajal (Buena-ventura);
- 6.º Una mensura de dicha isla, i un plano para la ciudad que habrá de edificarse en ella, con los mapas correspondientes;
- 7.º Un desmonte a lo largo de la isla, de 25 metros de ancho.

El señor Caicedo aguardaba que de un momento a otro llegasen a Buenaventura los elementos necesarios para empezar los trabajos formales.

El mismo señor ha informado ademas:

Que desde que fué electo Presidente de la Compañía el banquero señor James B. Hogue, se abandonó la línea de conducta que seguian el señor Ingersoll i sus partidarios, i se dió orden para que no se vendiesen los bonos en Lóndres al bajo precio de 75 por 100, porque la Compañía no estaba en el caso de hacer tal sacrificio;

Que el banquero encargado en Lóndres de la negociacion de los bonos, avisó por telégrafo que la operacion quedaria terminada en noviembre último; i que se le dió orden para que no los colocase a dicho precio:

Que se ha firmado en Alemania un contrato para la venta de los bonos del ferrocarril titulado *Jowa & Pacific*, i que los millones que va a proporcionar esta operacion se emplearán en tender los rieles de dicho ferrocarril, i en reembolsar a los señores R. E. i J. K. Graves, sumas anticipadas por éstos, con lo cual quedarán en aptitud de emplear una cantidad mui considerable en la empresa del ferrocarril del Cauca;

\* En el tomo de documentos adjunto a esta Memoria se hallarán todos los relativos a este negocio.

Que si los bonos no han podido colocarse en Lóndres a mas del 75 por 100, el señor David R. Smith se habrá dirigido a Alemania acompañado del señor R. E. Graves, con el objeto de procurar colocar allá los bonos del ferrocarril del Cauca, con los mismos banqueros que han negociado los del ferrocarril *Iowa & Pacific* ;

Que en caso de no colocarse bien los bonos en Inglaterra o Alemania, el señor R. E. Graves está resuelto a depositar los \$ 25,000 de la garantía, i a suministrar, con la cooperacion de J. K. Graves i otros, el dinero necesario para adelantar la obra miéntras pasa la actual escitacion del mundo financiero ;

Por último, que todos los interesados en esta empresa tienen fe en su buen resultado, i que solo piden del Gobierno de Colombia un poco de paciencia i que los siga favoreciendo con su confianza.

CONTRATO REFORMATARIO DEL DE 6 DE JULIO DE 1862—En 24 de febrero del año pasado se celebró con el Sr. Joaquin de Caicedo C, apoderado de la "Compañía minera i constructora del valle del Cauca" un contrato reformatorio del de 6 de julio de 1872 "sobre construccion del ferrocarril del Pacífico," el cual fué aprobado i adicionado por el Congreso ( lei 64 del presente año ) :

Analizaré de paso el contrato reformatorio, con el objeto de dejar consignadas en este documento las razones que movieron al Poder Ejecutivo a celebrarlo.

Por el artículo 1.º se concede a la Compañía una próroga de ocho meses para consignar los \$ 25,000 que está obligada a depositar como garantía de la ejecucion de la obra. Esta multa, cuyo objeto es constreñir a los contratistas a cumplir los compromisos que contrajeron, supone evidentemente la posibilidad material de llevar a cabo la obra ; i por eso no debe pagarse sino cuando las exploraciones científicas la hayan demostrado ; de otra suerte, podria suceder que la Compañía incurriera en la multa por imposibilidad de construir el camino, lo cual no seria justo. Además, las sumas considerables gastadas por la Compañía en esta empresa, i los trabajos que está ejecutando, son una prenda de su decidida voluntad de llevar a cabo la obra.

Las estipulaciones de los artículos 2.º i 3.º por las cuales se permite que en los bonos que se emitan se haga constar la garantía ofrecida por el Gobierno en el contrato principal, son ventajosas para la Compañía, por cuanto facilitan la trasmisibilidad de los bonos i no causan gravámen alguno al Gobierno.

La estipulacion del artículo 4.º justa en cuanto reconoce a la Compañía el derecho de dar en prenda lo que le pertenece, es tambien con-

veniente, porque facilitando a ésta el medio de conseguir fondos en caso de que por cualquier incidente le faltaren, aumenta la probabilidad de que la obra se lleve a término.

Hai fundamento para creer que a los 60 años de construido el ferrocarril, éste habrá amortizado con sus productos el capital de siete millones i sus intereses, i los gastos de conservacion i servicio de la obra; pero siendo posible que no suceda esto, el Poder Ejecutivo, para tal evento, concedió a la Compañía (artículo 5.º) una próroga hasta de 20 años, a fin de que, mediante ésta, pudiese entrar en posesion de las sumas indicadas, a las cuales tiene derecho. El Congreso modificó esta estipulacion, estendiendo la próroga a todo el tiempo que sea necesario para la amortizacion de las mencionadas sumas.

Como la Compañía empresaria está interesada en concluir cuanto ántes el camino, para poder entrar en posesion de las sumas que el Gobierno debe depositar en el Banco de Bogotá, es natural suponer que, si la obra no se hubiere terminado a la espiracion del plazo fijado en el contrato primitivo, será por haber tropezado la Compañía con graves inconvenientes para ello. El que, en tal caso i aunque se hubiese construido la mitad del camino, se declarase caducado el contrato i entrase el Gobierno en posesion del ferrocarril i sus dependencias, era una condicion tan gravosa para la Compañía, que ella preferiria probablemente desistir del propósito de ejecutar la obra a esponerse a una pérdida tan considerable, mayormente cuando podria llegar el caso de sufrirla sin culpa alguna de su parte. Esta consideracion movió al Poder Ejecutivo a conceder a la Compañía una próroga en el caso de que a la espiracion del plazo señalado en el contrato no hubiese terminado la obra, pero sí concluido por lo ménos la mitad del camino; en la intelijencia de que durante la próroga cesarán los depósitos de que trata el artículo 18 del contrato primitivo.

Conforme al artículo 35 del contrato primitivo la Compañía estaba obligada, en caso de caducidad válidamente pronunciada, 1.º a devolver a la República los bienes que le hubiesen sido adjudicados a título gratuito por la Nacion; 2.º a devolver las tierras baldías vendidas segun el contrato, siempre que el Gobierno no hubiese sido indemnizado del valor correspondiente, a razon de 20 cs. la hectara; i 3.º a entregar a la República el ferrocarril si ya estuviese concluido, o la parte que lo estuviese, con todas sus dependencias, anexidades, accesorios i útiles. El Congreso, a solicitud del Poder Ejecutivo, sustituyó la 3.ª de estas obligaciones por la de devolver a la República las sumas que ésta erogase en cumplimiento del artículo 18 del contrato primitivo, dejando a la

Compañía, en caso de caducidad, el derecho de usufructuar el camino o la parte de él que hubiese construido, por todo el tiempo necesario para reembolsar los siete millones, o la parte proporcional de esta cantidad si no se hubiese alcanzado a construir toda la vía, más los intereses i lo que se emplee en el servicio i conservacion del camino.●

Si el contrato caducare por no haberse comenzado a construir el camino en el tiempo fijado en el contrato, o por no haberse consignado los \$ 25,000 de que trata el artículo 15, la estipulacion reformatoria del artículo 35 no surtirá efecto alguno. La pena señalada en esa estipulacion es suficiente para alcanzar el objeto con el cual se impuso, esto es, mover a los contratistas a cumplir sus compromisos. No es probable, en efecto, que éstos se espusieran de propósito deliberado a tener que devolver a la República las sumas que está obligada a suministrarles como garantía, los baldíos que se les vendieren i los otros bienes que se les adjudicaren a título gratuito. Para que, comenzado el camino, dejara la Compañía de cumplir sus obligaciones, seria menester que tuviese en ello un interes superior al de entrar en posesion de los diferentes valores con que el Gobierno ausilia la empresa: interes que no existe, ni es presumible que llegue a existir. Es, pues, mui probable que una vez comenzada la obra, no llegue el caso de caducidad; mas no por eso es inútil la reforma, como a primera vista pudiera creerse. Lo preceptuado en la parte final del artículo 35 contribuyó no poco a atemorizar a los capitalistas que tomaron acciones en la empresa, a quienes pareció injusta una estipulacion a virtud de la cual podia el Gobierno llegar a obtener en propiedad una obra valiosa, sin hacer para ello erogacion alguna. Este parecer, fundado o no, ocasionó graves embarazos a las personas encargadas de organizar la Compañía: de ahí el empeño que tomó el representante de ésta para que se reformara el contrato en esa parte. Como la reforma que para libertar a la Compañía de tales embarazos, sobre justa, no era gravosa para la República, el Gobierno, aceptándola, dió una muestra de liberalidad que no le acarreará perjuicio alguno. Esta reforma tiende a dar seguridad a los capitalistas que forman la Compañía, i ha creado un estímulo de no poco valor para ella, i a que es acreedora.

#### FERROCARRIL DEL NORTE.

Bien comprendo, ciudadano Presidente, que despues de haberse difundido la esperanza de que esta importante obra empezaria a ejecu-

tarse ántes de terminar vuestro período administrativo, nada que no sea el anuncio de haberse celebrado el contrato de construcción, bastará a satisfacer la espectación pública en el particular.

A nuestra inesperienza en lo relativo a esta clase de obras, i a la poca frialdad de espíritu con que acostumbramos juzgar los grandes negocios de interés público, se unió para hacernos concebir tan grata ilusión, la exigüidad del primer presupuesto de gastos para la obra del ferrocarril, que el Ingeniero señor Ridley calculó en globo i anunció en una de sus comunicaciones al Gobierno. Justo es, sin embargo, reconocer que a esa circunstancia, aparentemente desgraciada, debemos en mucha parte el que se hubiese pensado seriamente en acometer esta obra, reputada hasta entónces quimérica por una gran mayoría de ciudadanos, algunos de ellos mui competentes para juzgar sobre la posibilidad de emprenderla; pues solo en vista de ese primer presupuesto se empezó a creer en la posibilidad de llevarla a efecto. Con un presupuesto como el que se nos ha presentado últimamente, el proyecto se habria abandonado, por considerársele superior a nuestros recursos fiscales, no solo limitados sino casi nulos a la sazón; de manera que a ese error involuntario somos realmente deudores de que la Nación se haya fijado en la idea de ejecutar esa grande obra; i esto era cuanto, en mi concepto, se necesitaba para asegurar su realizacion; pues no puede dudarse que con voluntad i perseverancia, esta Nación es capaz de ejecutar no solo obras como esa, en que la han precedido varios países del continente, mucho ménos ricos i populosos, sino tambien otras de mayor entidad. Cier- to es, por desgracia, que no todos los colombianos tenemos esta confianza en los recursos industriales del país, ni esta fe en su porvenir; i de ahí ha provenido el que, en vista de un presupuesto de 30 millones, ciertamente alto, pero no abrumador, el desaliento haya cundido con la misma facilidad i rapidez con que se propagó la confianza en la ejecucion de la obra, cuando el presupuesto no escedia de 20 millones; pero este desaliento ha venido, por fortuna, a tiempo mismo que la situación fiscal de la República se presenta mas próspera que nunca. Parece que los que han participado de él, solo han pensado en la cuantía del capital, sin tener en cuenta que éste puede ser invertido paulatinamente, a medida que los recursos del país vayan aumentando. Ni han advertido tampoco la inconsecuencia que habria en retroceder ante un presupuesto de 30 millones, dado que se hubiesen de invertir de una vez, cuando se tiene un millon sobrante para el pago de intereses, i despues de haber votado 13 millones en tiempo del *déficit*, i 20 cuando el saldo que arrojaban los presupuestos en favor del Tesoro era equivalente a cero!

Tambien se han perdido de vista dos hechos ocurridos el año anterior, ámbos muy favorables a la empresa del ferrocarril: el arreglo con los acreedores extranjeros, que nos pone en capacidad de hacer frente a los compromisos que debemos contraer para ejecutar la obra; i la prueba que acabamos de dar, con ocasion de la última lucha eleccionaria, de que el órden público jeneral se halla realmente afianzado en el pais. Este hecho, altamente honroso para nosotros, es quizá el de mayor significacion para el extranjero que haya de franquearnos su capital para la obra que proyectamos; pues es bien sabido que la causa principal de nuestro descrédito ha sido el estado de inseguridad en que hemos vivido.

En cambio, han ocurrido durante el mismo período dos acontecimientos desfavorables para la empresa, a saber: el alza del interes del dinero, verificada a consecuencia de las crisis monetarias de Europa i los Estados Unidos, hecho por fortuna de suyo transitorio, casi efímero; i el descrédito en que han caído por improductivas algunas de las empresas de ferrocarriles sur-americanos, a causa de la simultaneidad i profusion con que se han acometido, especialmente en el Perú. Pero esto no debe desalentarnos, porque es enorme la diferencia que hai entre 200 millones que ha gastado en ferrocarriles aquel pais, ménos poblado que el nuestro, i 30 o 40 que nosotros pretendemos invertir en obras de esa clase. Verdad es que en cuanto a seguridad, el Perú nos lleva una gran ventaja por lo cuantioso de su tesoro; pero tambien lo es que esta riqueza le viene en su mayor parte del guano, el cual suministra recursos para pagar intereses, pero no contribuye de modo alguno a alimentar el tráfico por los ferrocarriles del interior ni a hacer que éstos rindan utilidades, que es el punto de que se trata.

Se ve, pues, que colocadas en la balanza estas circunstancias adversas a la empresa del ferrocarril i las que le son favorables, ocurridas unas i otras durante el año que acaba de terminar, la diferencia es patente en favor de las últimas; de manera que, si el desaliento a que he hecho referencia no se explica por nuestra escesiva impresionabilidad de carácter, que nos hace pasar con gran facilidad de un extremo a otro, aun tratándose de los mas graves negocios, no podrá explicarse de modo alguno. Colocada la empresa en el terreno práctico de una negociacion entablada, podemos ver hoy con claridad varias dificultades reales que nuestra inesperienza i el patriótico entusiasmo con que acojimos el proyecto nos impidieron prever. Bien conocidas i examinadas tales dificultades, fácil nos será encontrar los medios de allanarlas.

A este punto esencial de la cuestion contraeré estas obser-

vaciones, si no fuera porque el desaliento a que he aludido me impone la obligacion de contribuir, en la escasa medida de mis facultades, a restablecer la confianza perdida. Añadiré, pues, unos breves razonamientos a los que hice ahora un año, con el objeto de demostrar que, no obstante las contrariedades ocurridas, el contrato para la construccion del ferrocarril del Norte puede hacerse en el curso del presente año, i que esta obra es practicable, ya sea que se la considere en relacion con nuestros recursos fiscales, ya como mera empresa industrial.

#### OBJECIONES HECHAS AL PROYECTO.

En tres clases pueden dividirse las objeciones que hasta ahora se han presentado, a saber : políticas, económicas i fiscales.

OBJECIONES POLITICAS—Estas se han deducido de la naturaleza de nuestras instituciones federales, que resisten, segun se ha dicho, la inversion de fondos nacionales en el fomento de mejoras materiales en los Estados. Pero esta objecion no es fundada, en mi concepto, desde que la misma Convencion de Rionegro i todos los Congresos posteriores a ella han decretado auxilios a los Estados para el mejoramiento de las vias de comunicacion; i seria mucho ménos aplicable que a cualquiera otra obra, a las de los ferrocarriles del Norte i del Pacífico, declaradas por la lei partes de una vía interoceánica. No hai, pues, ya objecion constitucional que oponer al fomento de tales obras con fondos de la Nacion.

I no hai duda que el lejislator ha procedido con acierto al resolver de este modo la cuestion : para que los productos espontáneos i agrícolas de nuestro suelo puedan competir en el mercado extranjero con los de otros paises tropicales, es indispensable que los gastos de produccion no sean aquí mayores; i como en esos paises se emplean máquinas para el cultivo de la tierra, i ferrocarriles para los trasportes, mientras acá no se empleen los mismos medios, la competencia será poco ménos que imposible por nuestra parte. Ahora bien : las máquinas no pueden introducirse mientras no haya ferrocarriles, i construir éstos no es obra que esté al alcance de las fortunas o del crédito de los particulares ni de los Gobiernos seccionales; pero lo está al de la Nacion, no porque tenga fondos acumulados en la cantidad necesaria para acometer tan costosa obra, sino porque puede obtenerlos en el exterior, mediante el crédito, recurso de que solo ella puede hacer uso i que no es trasmisible a los Estados. Sentado esto, i una vez sentida la necesidad imperiosa de emprender tales mejoras, ¿habria cordura en detenerse delante de dificultades de mera forma, suponiendo que existiesen? Seria razonable que nos diésemos

a esperar el día en que los Gobiernos seccionales se hallen en capacidad de atender, cada uno por su parte, a la satisfacción de esa gran necesidad?

Se ha dicho muchas veces que es peligroso obedecer a principios absolutos. Mui sabio es dejar a la actividad individual la gestión de aquello que solo interesa al individuo, i al comun o municipio lo que a éste atañe; pero lo que por envolver grandes intereses, o intereses de toda la colectividad, no puede ser bien servido sino por ésta, como sucede en las grandes vías, debe ser asunto de la administración jeneral.

Pero se observa que este procedimiento puede dar origen a funestas competencias entre los Estados, porque los auxilios directos que el Gobierno jeneral haya de prestarles para la ejecución de obras públicas habrán de ser forzosamente desiguales. A esta objeción, teóricamente fundada, puede oponerse un hecho, que honra por cierto nuestro carácter nacional, a saber: que en los tres años que llevamos de discutir en los Congresos la cuestión del fomento, no se ha revelado por nadie el menor sentimiento de rivalidad ni de egoísmo seccional. No desconozco que él puede surgir con el tiempo, si no se maneja este delicado asunto con la circunspección i equidad debidas; pero lo cierto es que hasta ahora no se ha presentado como obstáculo para la realización de nuestros grandes proyectos de mejoras materiales. ¿A qué fin anticiparnos las consecuencias de un hecho que apenas se prevé? Por lo demás, me parece mui natural este proceder digno i patriótico de la representación nacional. En primer lugar la mancomunidad de intereses entre los Estados colombianos es un vínculo demasiado fuerte e ineludible para que pudiese pasar inadvertido en los debates parlamentarios; i en segundo lugar, las costumbres políticas de un pueblo no cambian de un día para otro: hemos vivido durante siglos bajo el régimen central, i no era posible que en el poco tiempo que llevamos de federación hubiésemos pasado a considerar independientes entre sí los intereses de las secciones en que, más para objetos políticos que económicos, hemos dividido el territorio nacional. No quiera Dios que tal división surja algún día, pues solo la íntima i cordial unión de los Estados puede hacer de Colombia una gran Nación. Felizmente el aislamiento de unos Estados respecto de otros, si se exceptúa tal vez Panamá, es económicamente imposible. No hai cambio industrial, favorable o adverso, ocurrido en uno de ellos que no interese directamente a los demás. La prosperidad de Ambalema, por ejemplo, ¿no se hizo sentir en todo el país con el incremento de la navegación por vapor? Una abundante cosecha de tabaco en el Cármen ¿no ha contribuido siempre a elevar el precio de las mulas en Santander, i a rebajar el premio del cambio sobre Europa, con provecho para el comercio

del país en jeneral? Mil otros ejemplos podria citar de fuera i dentro del país; pero éste es uno de los fenómenos económicos que ménos necesitan demostracion.

Así pues, si en este negociado del fomento procedemos con la circunspeccion, el tino i la equidad debidos, de manera de no comprometer al Gobierno en empresas descabelladas o ruinosas, i de atender al fomento de la industria en todos i cada uno de los Estados, a medida de los recursos que pueden destinarse a ello, i prefiriendo siempre las mas urgentes i benéficas para la industria del mayor número de poblaciones, nada tendremos que temer i sí mucho que aguardar del empleo de fondos nacionales en el mejoramiento de las vias de comunicacion de los Estados, o en términos mas jenerales, *de la aplicacion de una de las grandes fuerzas sociales al vencimiento del mayor obstáculo que hoy nos impide adelantar en la senda del progreso.*

OBJECIONES ECONÓMICAS.—Estas se fundan en la notoria exigüidad de nuestra produccion actual.

Para que los ferrocarriles presten un verdadero servicio a la industria no basta que hagan los trasportes con gran rapidez, sino que es indispensable que los hagan a precios sumamente módicos, ventaja que no pueden ofrecer sino cuando el tráfico es constante, i mui considerable el número de individuos i objetos trasportados. En el caso contrario la baratura solo puede establecerse artificialmente, esto es, a espensas del Gobierno, que paga el interes o la garantía ofrecida al capital invertido en la obra, i en este caso no pasará de una mera ficcion, si es que no alcanza las proporciones de un grave error económico.

Tal es el razonamiento con el cual se ha tratado de combatir el proyecto de construir un ferrocarril que comunique esta altiplanicie con la márjen del Magdalena en un punto desde el cual la navegacion por vapor no presente dificultades de ninguna especie; i tal fué el que se empleó, hace 25 años, contra el establecimiento de vapores en el mismo río, i ahora seis no mas, contra el proyecto de establecer líneas telegráficas en el interior del país: la falta de alimento para que estos vehículos se mantengan en constante actividad. Un solo vapor, se decia entónces, puede conducir en 5 o 6 viajes anuales todos los cargamentos que en este tiempo hayan de subir i bajar el Magdalena. I en cuanto al telégrafo, no eran mas consoladores los cálculos que solian hacerse: por un telegrama quincenal que enviarán de Honda para participar la llegada de un correo ¿valdrá la pena de construir un telégrafo entre ésta i aquella ciudad? I sin embargo; cuánta distancia entre los resultados que se previeron entónces i los que estamos presenciando!

Mas no por esto el espresado razonamiento ha perdido nada de su aparente fuerza en la opinion de algunos. Conforme a él la obra del ferrocarril deberia diferirse hasta que contemos con una produccion suficiente para mantenerla en constante servicio desde el dia de su inauguracion.

Pocas personas estarán mas convencidas que lo estoi yo de que el progreso del pais, por la simple accion del tiempo, es un hecho evidente; pero no lo estoi ménos de que si a ella hubiéramos de atenernos en lo tocante a nuestros proyectados ferrocarriles, larga brega nos esperaria en medio de la pobreza i de las discordias domésticas, ántes que viésemos tendido el primer riel en las tierras altas! Mas por fortuna no es así como habrá de procederse, segun la opinion de la mayoría nacional espresada en distintas ocasiones.

Si el papel que los ferrocarriles representan en la vida industrial de un pais fuese meramente pasivo, esto es, si no tuviera otro resultado que el inmediato de acelerar la locomocion, sin influir de modo alguno en el desarrollo de la produccion i del consumo, tal objecion no tendria respuesta, porque es un hecho innegable que nuestro comercio interior i exterior no basta hoi para alimentar el tráfico por un ferrocarril tan largo i costoso como el que proyectamos. Pero no es ménos cierto que los ferrocarriles, especialmente los que se construyen en paises nuevos, dotados de cierta poblacion relativa, i no escasos de productos naturales, hacen no solo el oficio de meros vehículos, sino que sirven tambien como agentes de la produccion, los mas poderosos que hasta ahora se conocen. Por tanto, miéntras no se demuestre que en el interior del pais no existen esos elementos de industria en la proporcion bastante para ofrecer al ferrocarril un radio de accion estenso, cual se necesita para que llegue a ser mui en breve una buena empresa industrial, es fácil probar que el ferrocarril gravará nuestro Tesoro por algunos años, pero de ningun modo que él sea una empresa antieconómica, como se ha tratado de sostener. I que esos elementos existen en la proporcion indicada, es un hecho indudable, pero que solo puede demostrarse por comparacion, a causa de que no se ha dicho hasta ahora, ni podido decirse, cuál es, por ejemplo, la cifra mínima de poblacion que se necesita en un pais cualquiera para emprender la construccion de ferrocarriles con seguridad de buen éxito industrial. Será, pues, preciso que nos conformemos con esta clase de demostracion.

Segun la demarcacion hecha en el mapa fiscal adjunto a esta Memoria, la zona que puede asignarse al ferrocarril del Norte como radio comercial, tiene una poblacion de mas de un millon de almas; i como la

estension de dicho ferrocarril con sus ramales es de poco mas de 300 millas, resulta que hai 3,000 habitantes por milla de ferrocarril. Este resultado no puede compararse, porsupuesto, con los que en el mismo órden de hechos presenta la estadística de los ferrocarriles de Europa i Norte-América; pero sí resiste la comparacion con cualquiera de los grandes ferrocarriles hispano-americanos, que han dado buenos resultados financieros, como el de Valparaiso a Santiago por ejemplo; sin que esto quiera decir que el nuestro reuna bajo otros respectos las mismas ventajas que aquel, pues solo se trata por ahora de comparar las respectivas cifras de poblacion, en relacion con la lonjitud de cada una de dichas lineas. El ferrocarril entre Valparaiso i Santiago mide 114 millas; i el año de 1862, cuando se dió al uso público, la poblacion adyacente no escedia de 350,000 habitantes; de manera que la proporcion aludida era de ménos de 3,000 habitantes por milla de ferrocarril.

Entre los ferrocarriles cortos que se han construido por particulares en el Perú, solo tengo conocimiento de la poblacion adyacente a uno de ellos—el de Malabrigo a Ascope—que mide 25 millas i solo sirve a 17,000 habitantes, de suerte que la proporcion es de algo ménos de 700 habitantes por milla de camino; i es de advertir que este ferrocarril no se ha construido para esplotar ningun producto mineral, sino únicamente para el fomento de la agricultura. El presupuesto de gastos para la obra es de \$ 1.000,000, sin incluir el valor del terreno que debe ocupar, el cual se ha cedido gratuitamente a la empresa por los respectivos propietarios. No estaba concluido aún a la fecha en que se publicaron estos datos; pero el hecho de estarse construyendo por cuenta de empresarios particulares, es un indicio seguro de buenos resultados financieros.

De un folleto publicado recientemente en Lóndres i remitido a la Secretaría de Hacienda por el Encargado de la Legacion colombiana en aquella corte, aparece que en 8 nuevos Estados i Territorios de Norte-América, cuya poblacion total es de 2.800,000 habitantes, se han construido 9,000 millas de ferrocarril, o sea, *una milla de ferrocarril por cada 300 almas*. La diferencia entre esta proporcion i la que hemos sacado para el ferrocarril del Norte es, como se ve, de 1 a 10; de donde puede inferirse que la base de poblacion con la cual contamos para el presente cálculo, léjos de ser deficiente, es completamente satisfactoria.

La proporcion entre el número de habitantes i la cantidad de productos industriales de un pais cualquiera, es otro punto sobre el cual tampoco nos es dado juzgar sino por analogía; pues se necesitan para establecer tal proporcion varios elementos de cálculo que hasta ahora nos son desconocidos. En vísperas de abrirse al público el ferrocarril de

Valparaiso a Santiago, el Ministro Tocornal calculó el número de quintales que podrian trasportarse por esa línea, a razon de cuatro por cada habitante de los que se sirven de aquel camino; pero bien pronto vino la esperiencia a demostrar que este cálculo era deficiente en mas de un 80 por 100! En cuanto a nosotros, bien servidos quedaríamos al tener como seguro el cálculo que en Chile resultó mui deficiente; pues con cuatro millones de quintales para trasportar por el ferrocarril del Norte, esta empresa comenzaria dando un producto bruto de cerca de dos millones, o sea uno neto de mas de un millon, calculando en 40 por 100 los gastos de esplotacion. El número de personas que transitaron por el ferrocarril de Santiago en el segundo año de puesto al servicio alcanzó a 327,000; cifra casi igual a la de la poblacion para cuyo uso se construyó la obra. En otros paises este movimiento ha sido cinco veces mayor en la misma proporcion; pero suponiendo que nuestro ferrocarril del Norte solo tuviera medio millon de pasajeros en el segundo año; ¿puede dudarse de las utilidades directas de la empresa?

Esto en cuanto a la poblacion: pasemos ahora a examinar el segundo de los dos grandes factores de la produccion.

CAPACIDAD PRODUCTIVA DEL SUELO—Supuesto que la existencia de riquezas naturales en nuestro suelo i la fertilidad de éste son hechos que nadie pone en duda, resta averiguar si la porcion de aquellas que se encuentra en el interior del pais, i los frutos de la agricultura que aquí mismo pueden producirse, tienen un valor tal en el comercio, que trasportados desde tan larga distancia a los centros consumidores de Europa i los Estados Unidos, puedan competir con los mismos productos que se llevan de otros paises; i si atendida la poblacion que habrá de contribuir a la creacion de tales productos, éstos podrán elevarse a la cifra necesaria para que, trascurrido un lapso de tiempo no mui considerable, 6 u 8 años por ejemplo, alcancen a dar alimento al ferrocarril de manera de hacer de esta obra una buena empresa industrial.

A primera vista se advierte que esta faz del problema económico tampoco puede tratarse en otro campo que el de las probabilidades, i que tambien es preciso ocurrir para dilucidarla a argumentos de analogía; pues con escepcion de los poquísimos productos que hoi alimentan nuestro comercio con el extranjero, nada podemos decir, apoyados en la práctica, respecto de los demas que conocemos i que solo hemos cultivado o esplotado para aplicarlos al consumo interior. Tal es, por ejemplo, el cobre de las innumerables minas por donde pasa la línea trazada para el ferrocarril. Las de Moniquirá fueron estimadas por el Baron de Humboldt suficientes para abastecer el comercio del mundo; i aun supo-

niendo que esta estimacion haya sido un tanto exajerada, ella nos suministra, sinembargo, fundamento bastante para creer que esas minas de cobre no ceden en riqueza a las de ningun otro pais. ¿Será esportable el mineral que ellas encierran, atendida su situacion? Nada podria yo afirmar acerca de esto; pero sí me es dado presentar un cálculo hecho por persona mui calificada para el efecto, i someter entre tanto al juicio de las personas competentes en la materia, esta cuestion: si Chile, que dista seis mil millas de los grandes centros comerciales de Europa, pudo construir un ferrocarril de valor de 4.000,000 de pesos para la esportacion de sus minerales, principalmente los de cobre, i si este ferrocarril producía ya en 1862 una utilidad neta de 16 por 100, ¿tendremos nosotros razon para dudar que el cobre de las minas de Moniquirá, situadas en la misma línea del ferrocarril, sea un producto esportable, cuando su distancia a los puertos de Europa es inferior casi en la mitad a la que separa a éstos de la provincia de Copiapó?

El cálculo a que he hecho referencia es el siguiente:

La importancia de estas minas requiere que se diga algo acerca de ellas, porque, en mi opinion, de su entero i completo desarrollo depende en gran parte el éxito pecuniario de los ramales.

Nunca podrá decirse demasiado de su estension i riqueza; i creo que no tendrán segundo en las demas minas de cobre de Sur América.

El mineral de ellas ha sido ensayado por una de las personas mas competentes del pais, el señor R. J. Treffry, i, segun su opinion, produce 35 por ciento i 135 onzas de plata por tonelada en algunos casos.

Las enormes dificultades i el costo de trasporte a un puerto de mar han obligado a los dueños a limitar el producto a la demanda inmediata de los alrededores, i ésta es demasiado insignificante para arrostrar los gastos de un laboreo estenso.

Las mismas dificultades de trasporte ocurren respecto de la explotacion de carbon de las inmensas capas que hai en Samacá, de que se tratará luego.

Sinembargo, desde que la propuesta del Gobierno nacional para construir un sistema de ferrocarriles ha sido seriamente acometida, creo que se está organizando una compañía con el objeto de desarrollar i explotar estas minas verdaderamente maravillosas. Son los trabajos actuales limitados: solo están empleados unos pocos jornaleros. En realidad, es imposible laborarlas de una manera productiva ántes de que se haga el ferrocarril, porque la falta de caminos quita toda posibilidad de conducir a las minas la pesada maquinaria i los materiales que se necesitan para el laboreo en grande escala.

Se verá claramente que lo único que se necesita es abrir vías de comunicacion con la costa, i este ferrocarril lo efectuará tan luego como se construya, porque prácticamente no tiene límite la cantidad de mineral que se puede obtener allí, sino es la falta de caminos para trasportarlo i la cantidad adecuada de trabajo.

El siguiente presupuesto ha sido formado por algunos caballeros que conocen bien los detalles de estas minas; pero no puedo garantizar su exactitud ni estoy dispuesto a sancionar los brillantes resultados que él promete. Sin embargo, creo que han sido cuidadosamente considerados, i que darán una buena idea del valor de aquella finca.

El costo se calcula como sigue:

Costo de produccion de 250 libras en sacos de 125 libras.....	£	„	10.0
Empaque en cueros para el transporte.....	„	„	6.0
Flete actual desde la mina al Magdalena.....	}	1.	2.6
Flete de 2 sacos, o sean 250 libras. ....			
Flete por el rio a Sabanilla.....	„	„	10.6
Gastos extraordinarios.....	„	„	3.6
	£	2.	2.6

Segun este presupuesto cada tonelada de mineral costaria, puesta en Sabanilla, la suma de.....£ 21. 0.0

Flete de Sabanilla a Sivansea, incluyendo comision &,\* por cada tonelada ..... 2. 0.0

Costo total por tonelada en Inglaterra.....£ 23. 0.0

Segun se cotiza actualmente, el mineral puede venderse de £ 25 a £ 30, lo cual daria una ganancia de £ 2 a £ 7 por tonelada.

Pero suponiendo que pueda confiarse en los números que anteceden, la gran dificultad para conseguir suficiente cantidad de mulas para hacer el transporte en escala suficientemente grande para que hubiera ganancia, seria siempre un obstáculo con que habria que luchar. En efecto, seria mui difícil aún trasportar la pequeña cantidad de 120 toneladas por mes, que pueden considerarse como el resultado mínimo para que valiera la pena de trabajar las minas exclusivamente.

Sin embargo, si el ferrocarril se hace, el éxito de la empresa seria inmenso, porque podria hacerse la esportacion hasta por la cantidad que uno quisiera; i como puede mui bien suponerse que el costo de flete se rebajaria en £ 7 sobre los anteriores datos, el producto neto (tomando el menor de los dos precios cotizados para la venta) seria de casi £ 9 por tonelada.

Si el cobre se funde i se esporta en barras, puede ponerse en Sabanilla, o sea en el exterior, a razon de £ 45 por tonelada.

Poniendo el precio de mercado en Inglaterra a £ 75 por tonelada, el presupuesto que antecede daria una ganancia de £ 35 por tonelada. Ahora, suponiendo que solo se esportaran 120 toneladas por mes, el producto neto anual no bajaria de £ 43,200.

Por supuesto al empezar habria que poner la maquinaria conveniente, bombas, &.\* lo cual costaria probablemente unas £ 40,000, o sea, la ganancia del primer año en la esportacion de barras solamente.

Tambien hai otra cosa importante que observar, i es que, segun el resultado de varias experiencias hechas en la ciudad de Bogotá, i recientemente rectificadas en Nueva York por el Jeneral Hurlbut, Ministro que fué de los Estados Unidos de América, éste mineral contiene suficiente cantidad de plata para subvenir con toda probabilidad a los gastos, no sólo de separar los minerales, sino tambien de embarcar el mineral calcinado para Europa como régulo. \*

\* Informe de la Comision esploradora de la línea para el ferrocarril del Norte.

En el Perú, donde los ferrocarriles tras-andinos no han producido hasta ahora sino un interés mínimo al capital invertido en su construcción, se trata actualmente de prolongar el de La Oroya hasta el cerro de Pasco, para extraer los minerales que allí existen, i hacer productiva por este medio toda la línea, que mide 147 millas desde el mar, i que costó al Gobierno cerca de 28 millones de pesos en obligaciones del 6 por 100.

El hierro, producto que poseemos en grande abundancia, se encarece día por día. ¿No podríamos explotar algunas de nuestras minas para abastecer de este artículo a los Estados de Antioquia, Bolívar, Magdalena, i la mayor parte del de Santander, que hoy consumen el de producción europea?

Habiéndose elevado el precio del carbon mineral en Inglaterra a más del doble del que tenía ahora poco tiempo, ¿no nos sería dado contribuir con el de nuestros inmensos depósitos para el consumo de los vapores tras-atlánticos en su regreso a Europa?

¿Qué decir de los productos espontáneos de nuestros bosques, como la quina, el caucho, las maderas de ebanistería i las de construcción, artículos que se esportan actualmente, no obstante las grandes dificultades con que se tropieza para conducirlos a los puertos marítimos? ¿No es indudable que una vez construido el ferrocarril del Norte, la extracción de estos productos no tendría otro límite que el que proviniere del número de brazos consagrados a esta industria?

El consumo de las maderas es enorme, i los bosques no se reproducen sino al cabo de decenas de años. Así pues, por grande que haya sido la prevision que respecto a su conservación han podido tener los habitantes de las Antillas o de la Union Americana, rivales nuestros en la producción de este artículo, no debe distar mucho el día en que hayamos de hacerles poderosa competencia. De ello es una prueba el que actualmente se esportan tablas i maderas del Estado del Magdalena.

I nuestra agricultura ¿no experimentaría una transformación completa, desde el instante mismo en que pudiera proveerse de máquinas, que simplifican el trabajo i abaratan los productos, i desde que éstos pudieran circular fácilmente, así dentro como fuera del país?

Sin hablar del café, cuyo cultivo en la escala que permite nuestra población actual bastaría para colocarnos al nivel de los pueblos más comerciales de la América del Sur; cuánto no debemos prometernos del cultivo de la caña de azúcar i del algodón, para el día en que tengamos máquinas baratas i transportes fáciles hacia el exterior? Los trabajadores que habrán de traerse del Indostan o de cualquiera otro país de clima

análogo al de nuestras tierras bajas, para construir la parte del ferrocarril que debe atravesar el valle del Carare, i que luego quedarán sin ocupación, bastarán para emprender en grande esos cultivos, que han hecho la prosperidad de Cuba i de algunos Estados de la Union Americana. Las tierras vírjenes de aquella estensa comarca rinden fabulosas cosechas de algodón: ciento i mas arrobas por hectara de cultivo; i en cuanto a la caña de azúcar, no hai para qué decir que se produce en ellas tan bien como en el lugar mas adecuado para su desarrollo.

I el tráfico interior, la frecuente comunicacion de unas poblaciones con otras, cuánto alimento no daria al ferrocarril!

Ahora bien: si estos elementos de produccion i de riqueza existen, como nadie puede desconocerlo, i si ellos son realmente una garantía de buen éxito industrial para la empresa del ferrocarril; ¿porqué habriamos de vacilar en acometerla? ¿No estamos viendo los maravillosos resultados económicos, sociales i políticos que la construccion de ferrocarriles ha producido en todas partes? ¿Seria nuestro pais el único en que la aplicacion del vapor a la obra de la produccion habria de ser, no solo ineficaz, sino ruinoso, como algunos han llegado a temerlo?

La incontestable tendencia de los ferrocarriles es a multiplicar el tráfico i los viajes, i a multiplicarlos en una razon que en todas partes ha dejado mui atras la mas lisonjera expectativa. Al paso que los presupuestos del costo de estas obras han quedado jeneralmente harto inferiores a lo que se ha gastado en ellas, las apreciaciones del tráfico no han llegado nunca a la realidad, ni de léjos.

En la Gran Bretaña i en el continente de Europa, donde ya existian canales i caminos públicos de la mas alta perfeccion, ha sido inmenso, sinembargo, el incremento del tráfico, i mas que todo el de los viajes, despues de introducidos los ferrocarriles.

En los Estados Unidos han sido aun mas maravillosos los efectos de estos caminos. En aquel pais tan estenso (i comparativamente nuevo), los caminos públicos eran de un carácter inferior, i debia esperarse que las facilidades ofrecidas por los ferrocarriles aumentarían el número de viajeros aun en mayor proporcion que en Inglaterra; i así ha sido en efecto. En muchos distritos donde para los viajes diarios habia sido ántes suficiente un solo coche que llevaba 10 pasajeros, luego que se construyó un ferrocarril se hizo necesario un tren de carros para acomodarlos. Nada ciertamente exajeramos afirmando que los viajes se han aumentado veinte veces mas.

Interesante seria exhibir este aumento consultando fuentes oficiales; pero no habiéndose llevado cuenta del tráfico anterior, o comunicádose al público, no me es dado hacerlo. Solo presentaré dos o tres ejemplos que demuestran el rápido incremento del tráfico despues de haberse abierto i estado por algun tiempo en ejercicio las obras de que se trata.

La primera via de comunicacion interna de que haré mérito, es la del gran canal de Erie en el Estado de Nueva-York. Aunque de diferente carácter que un ferrocarril, servirá para manifestar la influencia de los trasportes baratos.

Filadelfia, capital del Estado contiguo, era en otro tiempo el grande emporio i la ciudad mas populosa de la Union. Nueva-York, cuyo territorio habia sido favorecido por la naturaleza con el abajamiento de la gran sierra que divide el Atlántico del Mississipi, construyó muchos años hace el canal de Erie, que puso en comunicacion las aguas del lago Erie con el rio Hudson. Los efectos májicos de esta obra se echaron de ver al punto en el rápido incremento de la ciudad de Nueva-York, que dejó mui atras a su vecina i ha conservado su posicion hasta hoi, que figura entre las primeras ciudades del mundo tanto en su poblacion como en su importancia comercial.

No obstante los escelentes medios de comunicacion que ántes existian, la apertura del ferrocarril de Liverpool a Manchester cuadruplicó inmediatamente el tráfico. En este informe se ha mostrado el incremento producido por varios ferrocarriles en los Estados Unidos, sacado de fuentes auténticas. Los casos citados no son excepciones de la regla jeneral, pues pertenecen a diferentes partes del pais, representando respectivamente los Estados setentrionales, meridionales i medios; i la cuota del incremento se ha mantenido apesar de la oposicion de numerosos rivales en el mismo tráfico. Si se hubiesen mencionado los ferrocarriles de los Estados occidentales en el gran valle del Mississipi, se hubiera visto un incremento aun mas maravilloso.

Esto decia Mr. Campbell en el informe que como injeniero explorador de la línea del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, presentó al Gobierno de Chile el año de 1852. Véase ahora lo que con referencia al proyectado ferrocarril del Norte ha dicho el señor Rafael Núñez, en dos de sus interesantes revistas consulares publicadas en el *Diario Oficial*.

Para los paises que como el nuestro se proponen por primera vez construir ferrocarriles para reemplazar su existente sistema de comunicaciones, los datos i comentarios de mi revista precedente sobre la materia deben ser, si mi juicio no me engaña, de algun valor.

I les conviene tambien a esos paises darse cuenta esacta de la real significacion económica que tienen tales vias, so pena de sufrir en un momento dado desagradables sorpresas.

“ No es difícil mostrar, dice un competente estadista, que por el perfeccionamiento de los caminos se logra aumentar los productos i los consumos de un modo sorprendente. ¿ Para ello no bastaria poner ante los ojos del lector los períodos mas i mas cortos de la duplicacion del movimiento comercial que de 25 a 30 años pasa a 12 o 15 para descender en seguida hasta 5 o 6, a medida que se estiende el servicio de los caminos de hierro? I esto apesar de las sumas que la construccion de ellos distrae necesariamente de las otras empresas de produccion.”

Los ferrocarriles equivalen a un sistema de máquinas aplicado a la locomocion de hombres i cosas; cuyo efecto inmediato se condensa en viajes mas rápidos i baratos, i transporte de cargas mas rápido i barato tambien. Ellos procuran así al desarrollo de la industria de todo jénero un estímulo bilateral de enorme importancia.

El productor encuentra por su órgano nuevos mercados, es decir, aquellos que lo gravoso del transporte no le permitian alcanzar anteriormente; i nuevas especies de tráfico pueden, ademas, ser fomentadas. Las ganancias de cada uno aumentan, pues, o pueden aumentar, i sus gastos disminuyen, o pueden disminuir, sin reduccion

de consumos. La influencia de los ferrocarriles se ejerce, por tanto, no solo en un sentido bilateral, como ántes se ha dicho, sino en un sentido doble. I la rapidez con que ellos realizan la duplicacion del movimiento comercial, que es como la síntesis del progreso económico, se explica así perfectamente.

Hé aquí otro dato:

El efectivo marítimo de Francia es de mas de un millon de toneladas, i con ese efectivo se hace un trasporte anual de 8 a 9 millones de toneladas de mercaderías. Los ferrocarriles franceses trasportan cuatro veces ese respetable guarismo.

En este Reino Unido se cumple un hecho semejante i en una escala tres veces mayor.

El impulso adicional que los intereses industriales de todo jénero han recibido i reciben de los ferrocarriles, es, en consecuencia, prodijioso. *Mocion es produccion*, ha dicho en su estilo profundo i conciso J. S. Mill.

Mr. Block estimaba, en un escrito fechado en 1869, la economía que los ferrocarriles franceses han permitido hacer a los fabricantes i a la agricultura, en 840 millones de francos, ademas de cerca de 662 millones de rendimiento bruto (de los cuales 368 fueron distribuidos entre los accionarios) i 110 millones ganados por el Gobierno, procedentes de impuestos i de economías en los trasportes del personal i material del ejército.

“ Aunque concebidos i explotados principalmente con la mira de trasportar viajeros rápidamente, dice M. Blaise en un bien elaborado artículo que publica el *Journal des Economistes*, los caminos de hierro atraviesan por necesidad numerosos campos i los ponen en relacion. I sucede que, dondequiera que esos caminos existen i el suelo no es pobre en demasía, el cultivo se encuentra mejorado i desenvuelto, porque los que se consagran a la agricultura informándose de los artículos que podrían ser aceptables en los lugares mas distantes de los puestos en comunicacion, se han dedicado a producirlos i enviarlos a dichos lugares. La zona del abastecimiento de los grandes centros, como Paris i otras ciudades importantes, se ha estendido, en consecuencia, hasta por centenas de kilómetros, con ventaja de las poblaciones i de la industria rural del área respectiva. Así es que los huevos, la mantequilla, el queso, las aves, las legumbres i la carne que hoi se consumen en Paris no vienen como ántes de los arrabales i de dos o tres departamentos cuando mas, sino de cincuenta de éstos.”

Reproduzco estas líneas, porque siendo, como es su contenido, práctica i tangible demostracion de la verdad de que me ocupo, creo que para muchos ellas tendrán mas claridad i valdrán mas que las simples apreciaciones teóricas.

Habla aún el mismo escritor:

“ Otros productos agrícolas aun mas importantes han debido a los caminos de hierro el alcance de mercados que han hecho crecer su valor hasta un 10 por 100, o que les han dado un valor cualquiera que ántes no tenian.”

M. Blaise cita como ejemplo los vinos del *Midi*, del *Aude*, del *Herault* i de *Gers*, los cuales no teniendo hace cuarenta años mercado suficiente por falta de medios de transporte fáciles, eran convertidos en alcohol i representaban en esa forma 4 a 5 francos el hectólitro (4 a 5 francos que no serían hoi sino 2 o 3 por virtud de la competencia que hace a este alcohol el de remolacha). La apertura de caminos de hierro ha dado a aquellos vinos ese mercado de que carecian, i los productores sacan al presente 10, 12 i hasta 14 francos de cada hectólitro.

En las *Landes* el ferrocarril de Burdeos ha permitido la provechosa explotación, en varias formas, de los bosques de pinos, *i un bienestar verdadero ha sucedido a la miseria mas profunda.*

### I luego añade en una revista posterior :

Los ferrocarriles son hoy una condicion de existencia social i económica ; de la misma manera que los Bancos, los seguros, las escuelas populares, el periodismo &.<sup>a</sup>; i prescindir de ellos es condenarse al aniquilamiento. Habria sido teóricamente mas lógico comenzar por caminos carreteros ; pero solo teóricamente. En el estado presente del movimiento industrial, agrícola i mercantil del mundo, los últimos son del todo insuficientes por no encontrarse en armonía con la intensidad que ha alcanzado ya dicho movimiento ; *i la armonía es necesaria absolutamente en todo como elemento fundamental de progreso ordenado, regular i durable.*

La época del vapor ha llegado ; i todos los pueblos que no quieran quedar a retaguardia, decaer i morir, deben apresurarse a hacer uso de este moderno agente de locomoción, acometiendo con brio i prosiguiendo con perseverancia inflexible los trabajos conducentes a la asimilación de su fuerza fecunda.

Con inteligencia, patriotismo (esto sobre todo), perseverancia, espíritu de concordia i fe en lo porvenir, nada es imposible para un pueblo en la materia de que se trata. Obras infinitamente mas difíciles se han realizado por la acción de esos fecundos coeficientes del bien ; i la unidad italiana, así como la unidad alemana (que son laboriosos acontecimientos que todos hemos visto cumplirse), dan testimonio de ello auténtico i elocuente.

Nuestra propia situación política actual, que tanto promete, es tambien resultado de una larga i dolorosa gestación que se divide en dos grandes períodos, a saber: el de la guerra de independencia que comenzó en 1810 puede decirse, i el de la lucha de renovación que terminó sustancialmente en 1863 i cuyos capitales frutos se resumen en la abolición de los estancos, la descentralización, la supresión de la esclavitud, la introducción del juicio por jurados, la libertad absoluta de imprenta, la independencia religiosa, el desprestigio del caudillaje i la supresión de las manos muertas.

En presencia de lo realizado en esas dos monumentales épocas, la apertura de ferrocarriles es una empresa realmente insignificante bajo el punto de vista de los esfuerzos i sacrificios que demanda su cumplimiento. Es una empresa de sentido práctico i de paciencia mas que de jenio i de heroísmo.

Difícilmente se hallarian conceptos mas razonados, incisivos i elocuentes que los que acabo de copiar ; pero hai otros que tienen mas autoridad oficial, si así puedo expresarme, i son los que el ingeniero jefe de la comisión exploradora del ferrocarril del Norte, consignó en su informe a la Compañía constructora de obras públicas de Lóndres, i que solo he tenido ocasion de leer al tiempo de mandar a la imprenta esta parte de mi Memoria, pero que me apresuro a insertar, como lo hice antes con otro párrafo de ese mismo documento, por ser la mejor confir-

macion de cuanto dejo espuesto sobre el punto en discusion, que es sin duda el mas complicado e importante de la custion que nos ocupa. Hé aquí dicho párrafo del informe:

Tomando solo el tráfico actual como base de mis cálculos, no abrigo duda alguna de que estos ferrocarriles, desde el momento mismo que se abrieran al tráfico, producirian una utilidad considerable, despues de pagar sus gastos. Pero sí se recuerda que el principal objeto de aquellos es el de abrir i desarrollar las grandes riquezas minerales de la República, que puede decirse que están todavía intactas, hai fundados motivos para esperar que tendrán un éxito notable. Existen en el país minas inagotables i riquísimas, de cobre, carbon, hierro i plomo. Cerca de todas ellas pasan las líneas, i creo que si se beneficiasen como se debe, ellas solas ( sin tener en cuenta otra clase de tráfico ) bastarian a alimentar los ferrocarriles, dando una buena utilidad.

Tambien hai que tener en cuenta que, una vez construidos los ferrocarriles, se abrirá desde luego un magnífico campo a la inmigracion europea, para la cual el clima notablemente saludable del país es especialmente adaptado. En cuanto a éste, añadiré que sus recursos naturales pueden con toda verdad llamarse ilimitados, i que posee en grande abundancia todos los elementos necesarios para llegar a ser, andando el tiempo, una nacion realmente próspera i rica.

Es, pues, patente que, en cuanto la prevision humana i el ejemplo de otros países análogos al nuestro pueden inspirar confianza, nosotros debemos tener la suficiente de que el ferrocarril proyectado no será una obra prematura.

Pero demos por sentado que estos cálculos resulten en gran parte fallidos; que el ferrocarril produzca apénas, en los primeros cinco años de explotacion, con qué pagar sus propios gastos de conservacion i servicio, i que en los cinco siguientes solo produzca la mitad del interes del capital empleado en su construccion. En este supuesto—el mas desfavorable que puede admitirse—el Gobierno tendría que erogar una fuerte suma por espacio de 8 o 10 años, suma que me abstengo de fijar por no ser ésta la ocasion de hacerlo. Pero ¿compensarán con usura las utilidades indirectas del ferrocarril este sacrificio? ¿En cuánto se podrá valuar el incremento que tomará la renta de aduanas, por efecto de la introduccion al país de dos o tres millones anuales para la ejecucion del ferrocarril, i como resultado del empleo de capitales colombianos en empresas industriales, hoi desconocidas o incipientes?

Al estudio de esta importante faz de la cuestion consagré un capítulo de mi Informe del año pasado; hoi, por temor de repetir i movido del deseo de dar apoyo o autoridad a esos conceptos, en vez de desarrollarlos, voi a consignar en seguida los que, sobre el mismo asunto, han emitido en distintas ocasiones algunos publicistas, ingenieros i altos magistrados de Sur-América. I empezando por los primeros, hé aquí lo que

con referencia al tiempo en que el ferrocarril entre Santiago i Valparaiso se hallaba apénas en proyecto, dice Mr. Gay en su historia de Chile:

Este ardiente entusiasmo de los chilenos por los caminos de hierro no era sino la consecuencia de la alta influencia que les reconocian como verdadera expresion de progreso i de trasformacion en todas las industrias sociales. Gracias a la fuerza expansiva de un p̄oco de vapor, la vida, en efecto, circula por todas partes, las distancias se acortan, se duplica i aun triplica el valor del tiempo, i todas las clases industriales reciben así una mayor actividad, aumentan sus riquezas i su crédito en una proporcion mui considerable. Su influjo no deja ménos de sentirse en los negocios de un órden diferente. El Gobierno puede dar a su Administracion una marcha mas espedita, mas regular i mejor entendida, i los habitantes, al trasportarse con mas facilidad de un lugar a otro, pueden apreciar mejor los descubrimientos i mejoras practicadas por industriales i agricultores mas intelijentes, i despues de aprovecharse de ellos en sus localidades, donde por tantos siglos yacian inmóviles en razon del aislamiento en que desgraciadamente se hallaban.

I mas adelante, con el objeto de demostrar que aunque la obra del citado ferrocarril no fuese realmente productiva, el Gobierno debia fomentarla, se espresa así:

Los actos de un Gobierno no deben ser asemejados a los de las Compañias privadas. Estas no buscan mas que ganancias en sus especulaciones, pero no así los poderes públicos, sobre todo cuando el interes público exige de su parte sacrificios que al cabo redundan siempre en provecho suyo i por consiguiente en el del pais, que aunque de un modo indirecto, en verdad, es seguro i constante. El Gobierno indudablemente no sacará ningun producto durante mucho tiempo de los caminos de hierro que continúa haciendo construir, pero aun cuando no obtenga mas que los gastos del desembolso de explotacion sin los intereses del capital, será una gran ventaja para el pais i una gran conquista en favor de su propiedad, pues como hemos dicho ya, hai con esta innovacion economía de tiempo para los trabajadores i economía de dinero en los trasportes, dos elementos esenciales en los negocios de interes i de fortuna pública. El Gobierno, por su parte, llevando la vida i actividad a las provincias que hasta estos últimos tiempos han permanecido en un estado tan precario, fomenta el trabajo i los productos de un modo singular; i siendo mas numerosas i activas las transacciones i mayores los consumos, recibe indirectamente un acrecentamiento de ingresos con el aumento de contribuciones, lo cual es una compensacion de sus sacrificios. Además, ¿no era testigo todos los dias de la debilidad e insuficiencia de los medios de transporte en presencia de los grandes adelantos que prescribe cada vez mas el estado social? ¿I los numerosos chilenos que el espíritu de curiosidad lleva a Europa todos los años, podian contentarse aún con sus caballos i malos carruajes para trasportarse de un punto a otro?

Otra ventaja que debia resultar de estos caminos de hierro era la de atraer al pais a muchos ingenieros i mecánicos que llevan siempre, con su saber i su habilidad, una feliz influencia sobre la industria del pais. No hace todavía mucho tiempo que las máquinas i herramientas llegaban enteramente hechas de Europa, i el menor desarreglo las inutilizaba para siempre con gran pérdida para los propietarios. Hoi dia

se fabrica, se recompone i hasta se modifica todo en el pais, segun las necesidades de cada uno, no pudiendo dudarse del influjo que ha ejercido esto en los establecimientos industriales que se apresuran a pedir a estos hábiles operarios, instrumentos complicados independientemente de los que pueden obtener de la Escuela de Artes i oficios establecida en Santiago hace ya bastante tiempo. Por otra parte, ¿puede ponerse en duda el influjo considerable que esos grandes trabajos de arte, esos grandes túneles, esos magníficos embarcaderos, esa incesante actividad de la poblacion, ejercen sobre el jénio chileno acostumbrado hace poco a una vida de monotonía i de resignacion ?

En razon a todas estas ventajas, el Gobierno perspicaz e intelijente del señor Montt no podria permanecer indiferente a unas empresas tan útiles i capaces de fomentar el progreso i desarrollar el espíritu de asociacion, tan necesario siempre a un pais donde los capitales son poco abundantes i se hallan divididos. Procuró, pues, favorecerlas con todo su poder, asociando la tesorería fiscal, primeramente por una tercera parte, en la Compañía que se formaba en Valparaiso, i luego mas tarde, impulsado por las circunstancias, la tomó a su cargo enteramente, dejando a las Compañías libres en sus actos para los demas caminos, sin someterlas a esos expedientes de fianza i de intervencion a que están sujetas las Compañías europeas ; solo consideró como garantía para los viajeros, los esmeros de la Compañía para evitar todo accidente, siempre en extremo perjudicial para sus intereses.

Hasta aquí el autor de la historia de Chile. Veamos en seguida lo que un distinguido ingeniero constructor de ferrocarriles en Sur-américa dice en un interesante folleto publicado en Lima el año anterior, i remitido a la Secretaría de Hacienda por el Encargado de la Legacion colombiana en aquella capital:

Desde que en 1830 se hicieron patentes e incontestables la conveniencia i ventajas de las vias férreas con los resultados de la línea construida entre Manchester i Liverpool, todos los Gobiernos previsores e ilustrados han considerado los caminos de hierro como una mejora de urgente e ineludible necesidad; i los progresos que en ese ramo se han realizado en ménos de medio siglo, son el comprobante mas decisivo de su utilidad i de su influencia bienhechora sobre el adelanto moral, intelectual i material de las naciones.

Hoy ya existen en todo el globo mas de 140,000 millas de ferrocarriles ; i sin embargo, por todas partes se siguen promoviendo i construyendo nuevas líneas con infatigable empeño ; - interviniendo la accion del Estado allí en donde se presenta insuficiente la iniciativa individual, como lo han hecho en los Estados Unidos con el gran ferrocarril del Pacífico, Francia e Italia con el del Monte Cenís, Inglaterra con el del Eufrates i el de Calcuta, Rusia con el de Siberia Alemania con el del San Gotardo ; i como los paises que acabamos de nombrar, España, Béljica, Suiza, Holanda, el Brasil, Chile, la República Arjentina, Cojombia, Bolivia, Costa-Rica, Méjico, Salvador, Honduras, Guatemala, i hasta el Japon, tambien lo han hecho en su caso ; todos a porfia disputándose la palma en esa liza noble i santa de la Paz i del Trabajo.

Hé aquí las palabras de S. M. el Emperador del Brasil, en su último mensaje a la Asamblea jeneral, sobre esta importantísima cuestion :

“ Los intereses económicos del Brasil, que cada día mas se aumentan, exigen só-

“bre todo, para su mayor i mas rápido desarrollo la adquisicion de brazos útiles, enseñanza profesional, caminos i líneas telegráficas. En la aplicacion combinada de estas providencias está sin duda la seguridad futura de nuestra principal industria, a fin de que se efectúen sin daños ni perjuicios las trasformaciones que con el andar del tiempo se irán operando en su trabajo i constitucion territorial.”

No ménos notables i elecentes son las del Presidente de Chile, en su discurso de apertura del Congreso nacional, cuando al ocuparse de los ferrocarriles en explotacion i en via de ejecucion, dice con relacion al de San Rosendo, los Anjeles i Angol :

“Con razon se promete el pais grandes beneficios de esta importantísima obra, que está llamada a influir de un modo tan poderoso, no solo en la prosperidad del comercio, de la agricultura i de la industria, sino, lo que es mas importante, en la seguridad i completa pacificacion de la frontera.

“La locomotora va a resolver en breve tiempo el problema de tres siglos, manifestando prácticamente a los bárbaros pobladores de aquellos rios e inmensos territorios, el poder i las ventajas de la civilizacion.”

I hace mas de diez años, don Manuel Pardo, el actual Presidente del Perú, escribia en sus brillantes *Estudios sobre la provincia de Tarma* :

“Decid si no se habrá operado una revolucion en el Perú, revolucion a un tiempo física i moral, porque la locomotora que cambia como por encanto el aspecto del pais por donde pasa, civiliza tambien, i esa es quizá su principal ventaja, las poblaciones que pone en contacto ; hace mas que civilizar, educa. Todas las escuelas de instruccion primaria del Perú no enseñarian a nuestra poblacion indígena en un siglo, lo que la locomotora puede enseñar en diez años.”

Sigue ahora el ilustrado ingeniero mejicano señor Róbles Pezuela, en un capítulo de su importante obra titulada *Apuntes sobre las mejoras materiales aplicables a la América Latina* :

Los sacrificios que hagamos para ese fin, con el criterio i prudencia que distinguen vuestras resoluciones, serán ampliamente compensados por la comodidad de los pueblos, proteccion al trabajo productivo e incremento de riqueza pública.

Si se estudia con atencion el actual estado de la Europa, sorprende que, entre tantas naciones con sistemas de gobiernos e intereses diversos se conserva la paz i equilibrio que produce la prosperidad. El que juzgando lijeramente atribuya este beneficio a la sabiduría de los gobiernos, caerá en un error ; ellos contribuyen en parte, pues hai varias causas concurrentes ; pero la mayor, la mas eficaz es sin duda el gran desarrollo de los ferrocarriles, que, violentando las comunicaciones i transportes, permiten concentrar rápidamente las fuerzas de que cada Nacion dispone, haciendo así que no sean ya posibles aquellas guerras de larga duracion, tan desastrosas.

Cuando se construyeron los ferrocarriles, de que tanta ventaja se ha sacado en Europa, ya habia mucha poblacion i muy buenos caminos i canales, i en los Estados Unidos los grandes rios navegables, que tan fáciles comunicaciones proporcionan. En nuestros paises, que carecen de aquellas facilidades, las ventajas de los ferrocarriles serán relativamente mucho mayores.

La paz, el aumento de poblacion, el equilibrio entre las rentas públicas i los gastos, i la esportacion de los variados productos de nuestro suelo, son las necesidades de Méjico i de toda la América española: todas ellas quedarán satisfechas cuando

tengamos una red de ferrocarriles que unan nuestros distritos productores con las costas.

Al escribir estas líneas desearíamos estar dotados de elocuencia para comunicar a nuestros compatriotas nuestra íntima convicción de que ésta es la vía segura de progreso, a la que puede llegarse sin dificultad con voluntad firme i perseverancia.

Una liberal i buena administracion pública, sencilla, eficaz i pronta justicia, i un sabio sistema de educacion, son necesarios para el bien de las naciones; pero elementos tan heterojéneos al parecer se enlazan i ligan íntimamente con las cosas materiales en la práctica, no pudiendo nada contribuir mas eficazmente para alcanzar aquellos bienes que las relaciones fáciles i frecuentes que dan las vías férreas.

La influencia que los adelantos materiales proporcionan a los intelectuales, es mayor de lo que a primera vista puede juzgarse; así, por ejemplo, el descubrimiento del vidrio ha sido uno de los elementos principales para la civilizacion i adelanto del mundo. Desde luego proporcionó abrigo i luz en las habitaciones en que los hombres pudieron entregarse tranquilos a las meditaciones i al estudio, despues, convertido en lentes, sirvió para construir los telescopios, sin los cuales la astronomía no podría existir, así como la química, con sus infinitas aplicaciones, no podría haberse desarrollado faltándole los vasos i aparatos de vidrio; la electricidad, tan fecunda en resultados, se descubrió frotando un globo de vidrio, i la máquina de vapor, ese agente poderoso i sumiso a la voluntad del hombre, que multiplica sus fuerzas aplicándolas a todas las industrias en provecho de la humanidad, no podría haberse llegado a descubrir si ántes el tubo de Torricelli, el termómetro i barómetro, no hubieran dado los medios de estudiar las leyes del calórico i la de la elasticidad de los gases.

La accion civilizadora de los ferrocarriles es poderosa: a ellos se debe el que vayan desapareciendo las preocupaciones locales i de raza; a ellos la difusion de las ideas de progreso que distinguirán en la historia el siglo XIX; a ellos el que se hayan suprimido en casi toda Europa los pasaportes i simplificado las prácticas aduanales, cosas que eran tan vejatorias i tanto coartaban la libertad.

Que los ferrocarriles serán en Méjico un elemento eficaz para la conservacion de la paz, nadie puede dudarlo, pues su perturbacion depende muchas veces de la dificultad que las grandes distancias i fragosidad del terreno oponen para reprimir las gavillas armadas, frecuentemente sin plan político determinado. La historia de todas las naciones ofrece ejemplos análogos a lo que actualmente pasa en las Américas españolas. Es principio jeneral: montañas i malos caminos, bandidos i revolucionarios. \*

La inmediata consecuencia de una paz sólida, es la disminucion de la fuerza armada i los gastos de sostenerla, i como a la vez los productos de las rentas públicas se aumentarán, no solo se obtendrá el equilibrio sino un sobrante de consideracion.

Ningun pais ha dado leyes de colonizacion tan liberales i protectoras como Méjico, sin obtener con ellas el apetecido resultado, porque la falta de buenas vías de comunicacion es un obstáculo insuperable para que prosperen las colonias; así puede asegurarse que mientras no las haya, no se conseguirá que vayan emigrados, que acudirán inmediatamente que los ferrocarriles les proporcionen facilidades de ganar la subsistencia.

Mientras que la colonia de Villa-Luisa en Tuxpan apenas se sostiene con la proteccion continuada por varios años de los Gobiernos, vimos en ménos de cuatro meses formarse en Paso del Macho una poblacion de tres mil habitantes al llegar a aquel

\* Colombia es por fortuna una escepcion de esta regla en cuanto al vandalismo.

punto el ferrocarril, sin proteccion alguna i venciendo los obstáculos de un mal clima, escasez de agua i resistencia del dueño del terreno.

La proteccion que el comercio e industria recibirán es de tal manera evidente que inútil nos parece encarecerla.

La agricultura es la fuente verdadera de la riqueza de las naciones, i será cuando se desarrolle i perfeccione, un manantial inagotable para Méjico, pues sus feraces campiñas i diversidad de climas, son apropiados a toda clase de productos en cantidad mayor de los que se consumen en el país. Actualmente se encuentra encadenada i limitado su producto a los consumos de las localidades inmediatas a los puntos de cultivo, pues los fletes por malos caminos hacen subir tanto el valor de los efectos, que no es posible trasportarlos a distancias largas i con frecuencia se ve con dolor ¡que el consumo de papas, harinas i aun frutas en el litoral se hace del extranjero! miéntras que en el interior del país los propietarios solo siembran la mitad o menor parte de sus terrenos por no tener mercado para sus semillas, que venden a vil precio. Mal tan grande solo puede remediarse con los ferrocarriles, que no solo proporcionarán que todo el país esté bien surtido, sino el esportar el grande exceso, pues el deseo lejítimo del lucro hará que los propietarios pongan todo su empeño en perfeccionar los métodos de cultivo, i aprovechen cuanto terreno sea posible para aumentar sus beneficios.

Al leer estos párrafos de la obra del señor Pezuela, se imagina uno que han sido escritos con referencia a nuestro país: tal es la identidad de condiciones económicas, topográficas i políticas que existe entre Colombia i Méjico. En vista de esto se me disculpará por haber recargado de citas esta parte de mi informe. Al emprender este trabajo no he pensado en decir cosa alguna orijinal; temeridad seria pretenderlo. Lo que importa, i lo que me propongo hacer con toda la fuerza de voluntad de que soi capaz, es contribuir por cuantos medios estén a mi alcance a disipar el desaliento que en mala hora se ha apoderado del ánimo de algunos de mis compatriotas, respecto a la empresa del ferrocarril del Norte. Para ello no he debido reparar ni en la estension de este escrito ni en la adopcion de ajenos conceptos, con tal que una i otra cosa puedan servir para llevar a los espíritus vacilantes la confianza que hoy les falta, i para difundir el convencimiento de que sin ferrocarriles no hai progreso posible, i que es llegado el momento en que los colombianos debemos hacer un esfuerzo supremo para dotar a nuestro país con este maravilloso instrumento de la civilizacion moderna, como con tanta propiedad lo ha llamado un escritor contemporáneo.

OBJECIONES FISCALES.—Si hasta ahora un año pudo temerse con fundamento que nuestros recursos fiscales fueran insuficientes para llenar los compromisos que apareja el contrato sobre construccion del ferrocarril del Norte, hoy, en vista del cuantioso superávit que arroja la cuenta del Tesoro en el último año económico, toda desconfianza a este respecto seria totalmente infundada, al ménos con relacion a la línea principal

del ferrocarril, cuyo costo se ha estimado en  $17\frac{1}{2}$  millones de pesos por el ingeniero encargado de formar el presupuesto.

En efecto, para obtener esa suma en dinero, solo se necesita emitir obligaciones por valor de veinte millones seiscientos mil pesos, si éstas se pueden colocar, como es probable, con un descuento que no pase del 15 por 100; i calculando en \$ 400,000 los gastos de emision, el total de dichas obligaciones, computado en números redondos, será de 21 millones de pesos.

En este caso el Gobierno tendrá que pagar anualmente:

Por intereses de 21 millones de pesos al 7 por 100.....	\$ 1.470,000
Para fondo de amortizacion al 1 por 100.....	210,000
<b>Total.....</b>	<b>\$ 1.680,000</b>

El tiempo calculado por el ingeniero para la construccion de la obra con sus ramales es de cinco años; i suponiendo que en construir la línea principal se inviertan cuatro, i que las porciones de ésta que se vayan dando al servicio no produzcan utilidades líquidas en ese tiempo, tendremos que durante cuatro años el Gobierno deberá erogar la suma de \$ 1.680,000 anuales. Pero como todo el capital no se invierte en un año, el sobrante que resulte despues de hacer los primeros gastos producirá necesariamente un interes, que debe rebajarse de la suma espresada. Este interes será de 6 por 100 anual, si el capital escedente se coloca en obligaciones (*securities*) de los Estados Unidos, siguiendo la indicacion hecha en el contrato celebrado por el señor Koppel con la Compañía constructora de obras públicas de Lóndres.

Suponiendo que los gastos del primer año alcancen a la suma de  $7\frac{1}{2}$  millones de pesos, por haber de hacerse dentro de él la mayor parte de los gastos anticipados, como son los que exige la introduccion de trabajadores, la compra de máquinas, herramientas i parte del material rodante, tendremos como escedente, para colocar a interes, la suma de 10 millones, que se irá retirando por terceras partes en los tres años siguientes. Así, pues, estos intereses serán:

En el primer año .....	\$ 600,000
En el segundo .....	400,000
En el tercero .....	200,000
<b>Total.....</b>	<b>\$ 1.200,000</b>

Rebajados estos intereses, en la misma escala descendente, de los que debe pagar el Gobierno en los primeros tres años del contrato, quedarán éstos reducidos a las siguientes cantidades:

En el primer año a.....	\$ 1.080,000
En el segundo a.....	1.280,000
En el tercero a.....	1.480,000

I los fondos con que el Gobierno cuenta para hacer estos pagos consisten :

1.º En el saldo que arrojará la cuenta del Tesoro....	\$ 1.000,000
2.º En el producto del impuesto adicional al de aduanas, calculado en.....	240,000 *
3.º En el id. del de salinas .....	200,000 **
4.º En la suma a que monte el impuesto de medio centavo sobre el precio de la sal, que corresponde hoy a los Estados de Boyacá, Cundinamarca i Santander, i que pasará a hacer parte del fondo para el ferrocarril (aproximacion)	60,000
	<u>\$ 1.500,000</u>

Quedará, pues, en el primer año un sobrante de....	\$ 420,000
En el segundo, uno de.....	220,000
En el tercero, uno de.....	20,000 ;

los cuales pueden aplicarse al pago de la garantía que ha ofrecido el Gobierno para la construcción de otros ferrocarriles.

Del tercer año en adelante, hasta que el ferrocarril empiece a dar utilidades netas, el Gobierno tendrá que erogar íntegramente la cantidad

\* Tomando por base las importaciones del año anterior, el monto de este impuesto adicional es de \$ 302,000 ; pero a fin de evitar cualquier deficiencia en estos cálculos, se presuponen solamente \$ 240,000.

Es entendido que en este cómputo de 25 por 100 adicional no figura el que corresponde a las mercaderías de 5.ª clase, que está comprendido en la rata de impuesto que se cobra actualmente sobre ellas, pero que habrá de separarse de los fondos comunes i destinarse al pago de intereses del capital que se invierta en la obra del ferrocarril, desde la fecha de la celebración del contrato. Así pues, el fondo especial de la renta de Aduanas destinado a este gasto, es por lo ménos de \$ 600,000.

\*\* Sobre la base de la sal vendida en el último año económico i sin computar el derecho de internación, la cantidad exacta a que montará dicho impuesto adicional, será la de \$ 237,601 ; pero se reduce a \$ 200,000 por la razón indicada en la nota precedente.

Si se tiene en cuenta que las poblaciones que pagan este impuesto van a ser las mas directamente favorecidas con la obra del ferrocarril, se convendrá en que éste es el fondo que debe cobrarse de preferencia para el objeto de pagar la garantía ; pero teniendo en consideración que el cobro de él presupone el restablecimiento del derecho de internación de sal marina - que afecta los intereses comerciales i acaso rentísticos de los Estados del Magdalena i Bolívar, supuesto que se necesita recaudarlo en las Aduanas para que sea efectivo - me ocurre indicar, como medida conciliatoria, ceder a esos Estados el producto del derecho de internación i volver a recaudarlo en las aduanas. La necesidad de cobrar este impuesto proviene de que sin él no podría cobrarse el adicional al de la sal del Gobierno, por la competencia que en tal caso le haria la sal marina ; así pues, de lo que se trata no es de gravar a los Estados de la Costa con el impuesto sobre la sal, sino de tomar las precauciones necesarias para poder elevarlo en Cundinamarca, Boyacá i Santander, sin riesgo de que el recargo traiga una disminución proporcional en la venta de sal del Gobierno.

a que monten los intereses i el fondo de amortizacion ; pero ya para entónces, fuera del mayor sobrante que arrojarán los presupuestos, podremos contar con los \$ 360,000 que actualmente se destinan al pago de la deuda interior, que a la sazón estará amortizada en su totalidad. \*

Construida la línea principal por cuenta del Gobierno, se encontrará éste en aptitud de conseguir con mejores condiciones los fondos necesarios para emprender la construcción de los ramales, si es que no hai para ese tiempo empresarios particulares que se encarguen de su construcción, como es probable que suceda.

Tan sencillos como son estos cálculos, tienen además la ventaja de estar basados en hechos cuya exactitud nadie podrá contestar. Si de algo puede dudarse es únicamente de la rata del descuento de las obligaciones, fijado apenas en un 15 por 100 ; pero en el caso de que este supuesto resultare equivocado, los recursos del Tesoro dan márgen suficiente, como se ha visto, para elevar el descuento a un 20 por 100, si se llegare a necesitar. Al hacer este cálculo del 15 por 100 he tenido presentes las probabilidades que hai de que los nuevos bonos de nuestra deuda antigua, que están al emitirse, i cuyo precio será el termómetro para graduar nuestro crédito, se coticen por lo ménos al 60 por 100, apesar de no haberseles asignado fondo de amortizacion durante los primeros cinco años, i de que el interes que devengan, por ahora al ménos, es solamente del  $4\frac{1}{2}$  por 100. Estas probabilidades consisten en la estricta puntualidad con que durante los dos últimos años se han cubierto los respectivos intereses, en términos que hoy se hallan depositados en poder de los banqueros del Gobierno en Lóndres cerca de \$ 500,000, que se repartirán entre los tenedores de bonos, tan pronto como termine la conversión de las obligaciones.

I si el Congreso dispone que se sitúe en un banco de Inglaterra el millon de pesos que habrá sobrante en la Tesorería al fin de este año, para asegurar el pago de intereses del nuevo empréstito en el primero de su duracion, no hai duda que éste se obtendrá con las favorables condiciones previstas.

---

\* Hase creído por algunos que no debe hacerse la pérdida de intereses que implica la operación de tomar de una vez todo el capital presupuesto para la obra, i que sería preferible ir emitiendo obligaciones a medida que se fuesen necesitando los fondos. Indudablemente la operación sería mas económica, pero nos dejaría espuestos a eventualidades que debemos prevenir. Tal es, por ejemplo, la que resultaría de un trastorno del orden público a tiempo que la obra estuviese ya comenzada. Este acontecimiento, poco probable pero no imposible, dificultaría la colocación de las obligaciones i ocasionaría la suspensión de la obra, con pérdidas enormes ; pues es incuestionable que cuando una obra de éstas llega a sufrir una larga interrupción, es grande el riesgo de perder lo gastado en ella. Por otra parte sería difícil lograr que una Compañía respetable se encargara de la construcción de la obra sin tener perfectamente asegurados i a su órden, los fondos necesarios.

Espero haber demostrado, con números, que tenemos sobrados recursos para emprender la construcción del ferrocarril del Norte; i que la cuestión de si se llevará o no a cabo esta obra redentora no es ya un problema fiscal, sino una mera cuestión de fraternidad entre los Estados colombianos, de elevación de miras por parte de los delegados del pueblo, i en una palabra, de patriotismo. Este se ha mostrado siempre entre nosotros a la altura de las grandes ocasiones, i no es de temerse que se muestre inferior a la presente.

#### OTRAS OBJECIONES FUNDADAS EN LOS RESULTADOS DE ALGUNOS FERROCARRILES.

FERROCARRIL DE PANAMÁ—Con el fin de demostrar que los ferrocarriles son impotentes para atraer población a nuestro país i ensanchar el cultivo de la tierra, se observaba hace poco tiempo que en el trayecto de Colon a Panamá “silba la locomotora en medio del desierto hace mas de 18 años”; pero al raciocinar de este modo se perdió de vista sin duda que las condiciones especiales de esa empresa la colocan enteramente fuera de la regla comun.

Sabido es que el ferrocarril de Panamá no fué construido para explotar riquezas naturales, ni para fomentar la agricultura, ni con ninguna otra mira industrial directamente relacionada con aquella sección de Colombia: lo fué únicamente para facilitar la comunicación entre Europa i Asia, i entre los pueblos de la costa atlántica de este continente i los que habitan el litoral del Pacífico; objetos que se han alcanzado cumplidamente. Es, pues, en otros países, i acaso en rejiones mui distantes de la que ocupa el Istmo de Panamá, donde este ferrocarril ha debido producir sus principales resultados económicos, e indudablemente así ha sucedido. Locura habria sido construir un ferrocarril de valor de diez millones de pesos, para comunicar directamente la ciudad de Panamá con el mar de las Antillas, o para fomentar empresas de agricultura en un país malsano como el Istmo de Panamá, i casi absolutamente despoblado; así es que en lo que ménos se pensó cuando se proyectó la construcción de ese ferrocarril fué en fomentar la industria o el comercio del Istmo; ni se ha pensado despues en ello, probablemente por dos razones: por la suma dificultad que hai para aclimatar allí trabajadores europeos, que son los que emigran espontáneamente de su país; i porque es bastante el tráfico interoceánico para que el ferrocarril produzca ganancias extraordinarias. Sus dueños no han tenido, pues, necesidad de tentar empresas accesorias, no poco aventuradas en

un país donde falta el primer elemento de la industria, que es la población.

Siendo el ferrocarril de Panamá una empresa excepcional en su clase, tan errado andaría quien emprendiese la construcción de otro cualquiera en el interior de Colombia, fundado en las enormes ganancias que produce aquel, como el que se denegase absolutamente a tomar parte en la construcción de alguno de éstos, por temor de que la locomotora recorriese infructuosamente por espacio de 20 o 25 años las fértiles i populosas comarcas del interior. No habiendo, pues, semejanza alguna de condiciones entre la empresa del ferrocarril de Panamá i la proyectada del ferrocarril del Norte, toda objeción que contra ésta se haga, como resultado de la comparación con aquella, es completamente infundada.

FERROCARRILES DEL PERÚ—Los resultados financieros que hasta ahora han dado los ferrocarriles construidos por cuenta del Gobierno de aquella República, han sido otro motivo de desconfianza respecto del buen éxito del proyectado ferrocarril del Norte. Importa por lo mismo averiguar la verdad de los hechos que han motivado esta desconfianza, i establecer la semejanza que hai entre esas empresas i la nuestra, así con relación al costo como a las condiciones económicas de cada una de ellas. Sin este conocimiento toda comparación es en extremo aventurada. Por fortuna estamos en posesión del presupuesto de gastos para el ferrocarril del Norte i de la descripción de la línea por donde debe construirse, presentados al Gobierno por la Compañía que contrató la ejecución de estos trabajos; i como al mismo tiempo tenemos un conocimiento exacto del costo de los ferrocarriles del Perú i de los obstáculos naturales que ha sido preciso vencer para la ejecución material de cada uno de ellos, así como también de la población destinada a servirse de todas esas líneas, fácil nos será descubrir los puntos de semejanza que hai entre dichos ferrocarriles i el que intentamos construir, i hacer las deducciones del caso, sin mucho riesgo de incurrir en equivocaciones.

El presupuesto para la línea principal del ferrocarril del Norte es, como se sabe, de 17½ millones de pesos, la extensión de toda ella 200 millas, i su ejecución relativamente fácil, como lo ha manifestado el señor Ridley. Sale costando, pues, cada milla de ferrocarril \$ 85,000 en efectivo.

Las 8 líneas de ferrocarriles contratadas por el Gobierno del Perú con el señor Enrique Meiggs abrazan una extensión de 1,042 millas, i cuestan en efectivo \$ 119.000.000. Sale pues la milla a \$ 114,000; i la diferencia en el costo de esos ferrocarriles i el nuestro viene a ser de \$ 29,000 por

milla : de manera que al precio de los ferrocarriles del Perú, costaría el proyectado del Norte \$ 22.800,000, o sea, \$ 5.300,000 más de lo presupuesto. Esta diferencia de cerca de 30 por 100 en el costo de uno i otros de los mencionados ferrocarriles es tan considerable, que en el caso de que dos de igual estension, uno en el Perú i otro en Colombia, rindiesen el mismo producto bruto, cuando el de allá solo pagase sus gastos de explotacion, el de aquí podría dejar con qué atender al pago de una parte de los intereses. De donde se sigue que los malos resultados de los ferrocarriles en el Perú, suponiéndolos tales, no sirven para demostrar que la empresa del ferrocarril del Norte sea improductiva.

No he podido averiguar qué número de habitantes del Perú se sirven de los ferrocarriles construidos hasta ahora ; pero suponiendo que fuera la totalidad de ellos, siendo ésta de 2.800,000 i la cantidad de millas de ferrocarriles abiertos o en construccion la de 2,030, resulta una milla de ferrocarril por cada 1,380 habitantes, al paso que para nuestro ferrocarril del Norte hai 3,000 habitantes por cada milla, de manera que la diferencia en favor de éste, en lo relativo a la poblacion, es de mas de ciento por ciento !

Sin embargo de que las grandes dificultades materiales con que se ha tropezado en el Perú para la construccion de los ferrocarriles están representadas en los mayores gastos, es digna de transcribirse aquí la relacion que se ha hecho respecto de algunos de ellos, en un folleto publicado recientemente en Lima, i remitido a la Secretaria de Hacienda por el Encargado de la Legacion colombiana en aquella ciudad. Dice así :

En una sola línea, en la de *Mejía a Arequipa*, uno de cuyos términos se encuentra en la costa del Pacífico, especialmente habilitado como puerto mayor para los buques consignados a la empresa, el contratista, apesar da esa i de todas las demas facilidades que siempre le ha prestado el Gobierno con el fin de acelerar la terminacion de las vias férreas, ha tenido que gastar 440,000 soles en *pólvora*, i 1.000,000 en abrir *pistas* o caminos. Estas dos partidas, notables para una línea de solo 107 millas de largo, no son, sin embargo, tan dignas de consideracion como lo es, por lo insólito e importante, la del *agua*. Cálculase que el gasto de la empresa, en este artículo de primera necesidad, no baja de la enorme suma de 500,000 soles ; es decir, a razon de casi *mil soles diarios*, durante los diez i nueve meses que duró la construccion de esa via monumental, a cuya plantificacion han contribuido con el sudor de su frente mas de 12,000 trabajadores nacionales i extranjeros ; éstos, en su mayor parte, bolivianos i chilenos.

#### I mas adelante :

Así vemos, que solamente en los ferrocarriles contratados por el señor Meiggs, habrá necesidad de construir, cuando ménos, 200 puentes, de todas formas i dimen-

siones desde 20 hasta 1,600 piés de largo cada uno; i 70 túneles, desde 100 hasta 4,000 piés, cuya total estension no bajará de 24,000 piés de largo por 19 de alto i 16 de ancho.

Esas líneas no son en realidad, segun lo demuestra el trazo del ferrocarril de la Oroya, mas que cintas de hierro que, partiendo de las playas del Pacifico, se van desenvolviendo en imponentes i terríficos zigzags hasta trasmontar las empinadas crestas de los Andes, por medio de faldeos i retrocesos, cuyo desarrollo exige la adopcion de atrevidas curvas de 300 i de 120 metros de radio, gradientes de 3 i 4 por 100, cortes inmensos, viaductos, socavones, i de todos los recursos de la audacia i del talento, para conseguir vencer los indescriptibles obstáculos que le cierran el paso por todas partes.

Al lado de esas obras gigantescas, cuya magnitud contribuye a realizar lo imponente i grandioso del panorama, que por todas partes se presenta a la contemplacion del viajero, descuellan por su atrevimiento, por su mérito i su belleza, la cadena de túneles i puentes, que debe atravesar la locomotora para llegar al término de su carrera, que lo es el *pequeño caserío* que le da nombre al camino, i que se encuentra a 136 millas del Callao, a 12,178 piés de elevacion sobre el nivel del mar.

Entre esos trabajos, merecen especial mención, por lo atrevido i formidable, el túnel de la *Cima* o de la *Galera*, de 4,000 piés de largo i horadado en roca viva a 15,645 piés sobre el nivel del mar; el paso del *Infiernillo*, por entre dos túneles i un puente de larga estension i a la altura de 11,560 piés; i los famosos viaductos de "Agua-Verrugas" i de "Challapa," el primero de 576 i el segundo de 354 piés de largo por 252 i 130 piés de altura, i respectivamente a 5,840 i 7,950 piés de elevacion sobre el nivel del mar.

Los demas ferrocarriles tambien ofrecen, en su sinuoso trayecto por entre cerros, quebradas i desfiladeros, obras tan notables e importantes como las que se han mencionado a propósito del camino de la Oroya; i de ellas son elocuente testimonio los estupendos i asombrosos cortes que hai en las líneas de Arequipa i de Puno; los puentes i los túneles de las del Cuzco i de Chimbote; i así mismo otros muchos trabajos en agua, en tierra i en roca viva, que no describimos en detalle por no dar a nuestro escrito proporciones demasiado estensas.

.....

A esto se agrega una circunstancia de la mas alta consideracion, i tanto mas digna de tomarse en cuenta, si se atiende al hecho de no haberse presentado, hasta la fecha, en ningun otro ferrocarril del mundo.

Nuestra observacion se funda en que las obras mas dificultosas i mas importantes que deben ejecutarse en las líneas mencionadas, se encuentran precisamente en plena cordillera i en la rejion conocida en el Perú bajo la denominacion de *Puna*, es decir, a mas de cinco, de diez i de quince mil piés de elevacion sobre el nivel del mar. En esos lugares hai que luchar, no solo contra la falta absoluta de recursos para la vida material del hombre, sino a la vez contra los peligros e inconvenientes topográficos i contra la influencia del clima i de la atmósfera. Las tempestades, los rayos, la lluvia, la nieve, el granizo, el hielo, los galgueros, los huacos, el soroche; todo esto, i otras causas esencialmente económicas, influyen de tal manera en la cuestion de brazos, que solamente a costa de grandes sacrificios i de fuertes desembolsos, se consiguen operarios, a los cuales, por seis u ocho horas de trabajo al dia, hai que pagar,

en ciertas épocas del año, *dos soles diarios i la comida*, sin contar los gastos de traslacion, de enfermería, i otros muchos, que no por quedar sin anotarse, dejan de gravar incalculablemente el presupuesto del empresario.

Léase despues de esto el informe del ingeniero señor Ridley sobre la línea para el ferrocarril del Norte, i dígase si hai semejanza siquiera de condiciones entre ésta i aquellas.

Por otra parte, no es esacta la suposicion de que todos los ferrocarriles construidos en el Perú, ni aun la mayor parte de ellos, deje de producir algun interes al capital que se ha invertido en su construccion.

Veintidos son las líneas férreas construidas i contratadas hasta hoi: once por cuenta esclusiva del Gobierno; dos en participacion con empresarios particulares, i nueve por cuenta esclusiva de estos últimos.

Todas ellas reunidas abrazan una estension de 2,030½ millas, así:

Las del Estado.....	1,281
Las de particulares.....	496½
Las de empresas mistas.....	253
Suma.....	<u>2,030½</u>

De las once líneas pertenecientes al Gobierno, solo están construidas las siguientes:

La de Mejía a Arequipa, la de Ilo a Moquegua, la de Ica a Pisco, i la de Lima a Ancon i Chancai. Todas las demas se hallan en construccion, i por consiguiente nada puede decirse acerca de sus resultados. Véase ahora lo que respecto de las líneas que se hallan en esplotacion se lee en el folleto ántes mencionado:

Apénas terminada la obra, el contratista propuso al Gobierno tomarla en arrendamiento; i se aceptó su propuesta, quedando responsable de la construccion, daño o deterioro que por incuria, mala administracion o accidente posible de preverse sufra la línea, las estaciones o cualesquiera de sus útiles; i estando ademas en la obligacion de hacer todos los gastos de conservacion i reparacion precisos para mantener la línea en constante i buen estado de servicio, i las estaciones, máquinas, coches, carros i demas útiles sin menoscabo i en perfecto aseo, a cuyo efecto queda facultado el Gobierno para nombrar, cuando lo crea conveniente, un Ingeniero inspector.

El arrendamiento se hizo por cinco años, i por la cantidad de 360,000 soles en cada uno de los dos primeros años, i a la de 480,000 soles en cada uno de los tres restantes, pagaderos por trimestres vencidos, en la Caja fiscal de Lima.

Esto prueba, cuando ménos, que no se cometió un desacierto económico al contratar la ejecucion de una de las vias férreas mas importantes de la República; i que se acerca el dia en que la Nacion empiece a cosechar los inmensos beneficios de esas empresas civilizadoras por escelencia. \*

\* Para formar idea de las dificultades que hubo que vencer para llevar a cabo esta obra, baste saber que una gran parte de la línea carece de agua potable, i que la cantidad de pólvora invertida ascendió a la notable cifra de 2.750,000 libras!

**ILO A MOQUEGUA**—Este ferrocarril está terminado hace algunos meses. El Gobierno ha nombrado un Ingeniero del Estado para la administracion i superintendencia del camino; i, como lo demuestra el estado correspondiente al mes de mayo último, la línea, léjos de ser un gravámen para el Fisco, ya cubre sus gastos, i ademas deja un sobrante, pequeño ciertamente, pero que, no dudamos, irá en aumento, atendido a que se encuentra en medio de uno de los distritos vinícolas mas ricos de la República.

**ICA A PISCO**—Sacado a remate público el arrendamiento del camino, se aceptó una propuesta por cinco años, conforme a la cual percibe el Estado 80,000 soles en cada uno de los dos primeros años, i 105,000 soles en cada uno de los tres últimos.

**LIMA A ANCON I CHANCAI**—Parece que con este nombre se comprenden dos líneas nombradas *Lima a Huacho* i *Lima a Chancai*. Por datos publicados en el mismo folleto de que se ha hecho mencion, se ve que estos ferrocarriles están en situacion ménos favorable que los anteriores. Pero el resultado jeneral es siempre más satisfactorio de lo que se cree; pues con escepcion de estas últimas líneas, que son las mas cortas, todas las demas concluidas hasta ahora pagan ya una parte, aunque mínima, de los intereses del capital invertido en ellas, no obstante haberse terminado mui recientemente.

En cuanto a los ferrocarriles construidos por cuenta de particulares, resumiré así los datos que sobre ellos he podido obtener:

*Ferrocarril de Arica a Tacna*. Estension, 39 millas; capital nominal, dos millones de pesos. Se abrió al tráfico el 1.º de enero de 1857, i produce lo suficiente para pagar el interes del capital i “para repartir entre los accionistas dividendos bastante satisfactorios.”

*Lima al Callao i Lima a Chorrillos*. Estension total de ambas líneas, 17½ millas; capital nominal, 4,000,000 de pesos. “Es una de las empresas mas productivas de la América del Sur.”

*Ferrocarril de Eten*. Estension, 50 millas; capital, \$ 2,600,000. No está enteramente concluido; pero con relacion a la parte que está en servicio, se lee en una revista mercantil publicada en *La Patria*, lo siguiente:

Esta empresa ha pagado en 31 de diciembre de 1872 los intereses del semestre i las 30 obligaciones de a 1,000 soles cada una, sorteadas en 2 de julio de 1872; i conforme a la cláusula 2.ª de la escritura pública, el 1.º de julio se ha hecho el sorteo de las 30 obligaciones pagaderas en 31 de diciembre del corriente año.

Los demas ferrocarriles de empresa particular, así como los de empresas mistas, se hallan aún en via de construccion.

En vista de los datos que anteceden, mal puede decirse que los ferrocarriles del Perú han dado resultados enteramente desfavorables para los empresarios; pero aun cuando así fuese, este ejemplo no deberia des-

animarnos de emprender la construcción del ferrocarril del Norte, por que ni bajo el aspecto del costo ni de la población, que son las dos faces principales de esta clase de empresas, hai punto de comparación entre ninguno de los grandes ferrocarriles del Perú i el que nosotros intentamos construir en el interior del país.

No fué sino despues de haber estudiado detenidamente las condiciones especiales de los ferrocarriles del Perú, cuando pude comprender claramente el siguiente párrafo de una nota dirigida a este Despacho por el Ministro de la República en el Perú, en que se dan algunos informes sobre los ferrocarriles de ese país.

“Nada hai comun en esta clase de obras entre Colombia i el Perú. La constitucion o naturaleza del suelo; los medios empleados para llevarlas a cabo; los recursos pecuniarios, todo es profundamente distinto. Solo por el contraste puede establecerse comparación.”

Por último, haré notar como un hecho mui significativo en la cuestion, el que léjos de haber producido desaliento el resultado de los ferrocarriles hasta ahora construidos en el Perú, cada dia se tiene mas fe en su buen éxito, como lo prueba el haberse espedido por el último Congreso una lei en que se ha ordenado la construcción de cinco nuevas líneas de ferrocarriles, autorizado la exploracion de tres, i mandado garantizar el 7 por 100 sobre 16 millones de pesos a la Compañía que construya un ramal de la línea del Cuzco a la confluencia de los rios Tambo i Urabamba.

#### DIRECCION DE LA LÍNEA.

Partiendo del supuesto, desgraciadamente equivocado, de que el costo del ferrocarril no excederia de 12½ millones de pesos, concibieron algunos el pensamiento de dar a esta obra una estension mucho mayor que la determinada en la lei de 5 de junio de 1871. Suscitóse con tal motivo un largo debate, que terminó con la espedicion de la lei 89 de año anterior, por la cual se adoptó el trazo ejecutado por la Comision de ingenieros, i se autorizó al Poder Ejecutivo para celebrar el contrato de construcción. Mas como hasta hoi no se ha contraido un compromiso definitivo para la ejecucion de la obra, es tiempo todavía de estudiar el punto en referencia, con toda la calma i el interes que su importancia requiere; pues como se hizo presente por el infrascrito en una nota dirigida al Ingeniero jefe de la comision exploradora: “tratándose de una obra de tan injentevalor i en la cual se habrá de comprometer el crédito del Gobierno por muchos años, la direccion que deba dársela es punto de la mas alta importancia;

puesto que un error cometido en la fijacion de la línea seria sin duda irreparable i de funestas consecuencias para el pais."

Dos son, en mi concepto, las condiciones que indispensablemente deben consultarse en la ejecucion del trazo para el ferrocarril: que termine en el rio Magdalena o en alguno de sus afluentes de la ribera oriental, en un punto desde el cual la navegacion por vapor no esté sujeta a interrupciones; i que el costo de la obra no sea superior a los recursos del Gobierno. Segun el informe i presupuesto presentados por el Ingeniero Jefe de la comision exploradora, la línea del Carare reúne estas dos condiciones, i tiene ademas la importantísima ventaja de aproximarse a las minas de cobre de Monquirá, que están llamadas a suministrar la mayor parte del cargamento necesario para que el ferrocarril se mantenga en actividad, mientras que la produccion agrícola adquiere el grado de desarrollo que se aguarda como resultado de la construccion de esa obra. Pero ¿es ésta la única línea que reúne tales condiciones? ¿No habrá otra que tenga ademas la de atravesar una estension mayor de territorio poblado? En opinion de Mr. Ridley no existe esa otra línea; i desde que este ingeniero lo declaró así, la cuestion debió quedar resuelta en favor de la del Carare, al ménos por entónces.

Observando la formacion de la parte de la cordillera que separa el Norte de esta altiplanicie de la hoya del Magdalena, se percibe a primera vista que el único punto por donde se la puede atravesar, sin necesidad de obras costosísimas—grandes túneles, viaductos, &c.—es el conocido con el nombre de Alto del Roble, al occidente de Vélez. Hasta allí puede llegar el trazo de la línea sin grandes dificultades, faldeando la serranía que se desprende de la Peña de Saboyá, en la estremidad norte de esta altiplanicie; i desde aquel punto, pasando por sobre los contrafuertes de la cordillera, se puede tomar el ramal que partiendo de la peña de Vélez, en direccion trasversal a ésta, va a terminar a inmediaciones del puerto de Carare, "con solo una inclinacion de 3 i 4 por 100," segun la observacion hecha por Codazzi i anotada de su puño i letra en el orijinal de la carta jeográfica de la provincia de Vélez. En ninguna otra parte de la cordillera existe un contrafuerte tan prolongado como éste, o al ménos no se sabe que lo haya; i esto basta, en mi concepto, para explicar la preferencia que tanto el señor Ridley como el Jeneral Hurlbult dieron a la via de Carare para la construccion del ferrocarril del Norte. I de tal modo debió contribuir esta circunstancia a fijar la opinion de estos ingenieros en cuanto al trazo para el ferrocarril, que uno de ellos—el Jeneral Hurlbult—llegó hasta decir que la existencia de ese ramal de la cordillera era un favor especial concedido

por la Providencia a los habitantes de estas tierras altas, sin el cual pasarían muchos años ántes que pudiese construirse un ferrocarril que las comunicase con el bajo Magdalena. Ese brazo de la cordillera, estendido hácia el oeste, cuando la direccion de todos los demas es la de sur á norte, parece hecho a propósito para descender suavemente desde estas mesas interandinas al valle del Magdalena.

Hai ademas otra circunstancia, jeneralmente ignorada, i que ha influido poderosamente en la designacion de la via del Carare para el trazo del ferrocarril: la de ser este rio navegable por buques de vapor en un trayecto de grande estension. Para apreciar esta ventaja cuanto es debido, conviene tener presente que desde la angostura de Nare en adelante, la márjen oriental del Magdalena empieza a ser cenagosa, i que esta circunstancia, unida a la insalubridad del clima i a la falta absoluta de poblacion, haria mas costosa que en cualquiera otro trayecto de la línea la construccion del ferrocarril, apesar de la nivelacion natural del suelo; i que, por consiguiente, el ahorro que puede hacerse de sacrificios de todo jénero, especialmente de vidas, aprovechando la parte navegable del Carare, es de mucha consideracion. Sin el inconveniente de la insalubridad del clima en esas fértiles comarcas, las márjenes del Opon i del Carare estarian cubiertas de ricas plantaciones desde el tiempo de la Colonia; i el Estado de Santander contaria hoi, si no con vias carreteras, al ménos con escelentes caminos de herradura, para comunicarse con el Magdalena; pero lo deletéreo de esos climas, obstáculo que no puede vencerse sin la fuerza del vapor i el concurso de grandes capitales, ha hecho encallar cuantas tentativas se han dirigido al logro de tan importante objeto.

Ni debe detenernos el temor de que la influencia bienhechora del ferrocarril deje de hacerse sentir en todo el pais, i mui especialmente en las poblaciones del interior, aun las mas apartadas de la línea. Méenos probable todavia es que alguna de ellas llegue a experimentar algun cambio desfavorable en su condicion actual. Verdad es que en paises mas adelantados que el nuestro la construccion de ferrocarriles ha ocasionado la traslacion de algunos centros mercantiles de uno a otro lugar; pero este resultado sería ménos sensible en nuestro pais, donde con raras escepciones no hai grandes intereses vinculados a determinadas localidades, i donde, con razon, se espera ménos de lo que hasta ahora se ha hecho en materia de industria i acumulacion de riqueza, que de lo que está por hacer. Así que, ese cambio de los centros comerciales, si llegare a efectuarse, no implicará sacrificio alguno que no sea ampliamente compensado; i todo quedará reducido a enmendar errores cometidos en la

fundacion de algunos pueblos i ciudades; porque, como mui juiciosamente lo ha observado el publicista argentino Alberdi, "el ferrocarril es el medio de volver al derecho lo que la España colonizadora colocó al revés en este continente. Ella colocó las cabezas de nuestros Estados donde deben estar los piés. Para sus miras de aislamiento i monopolio fué sabio ese sistema; para las nuestras de libertad i expansion comercial es funesto. Es preciso traer las capitales a las costas, o bien llevar el litoral al interior del continente."

MEDIDAS DICTADAS POR EL PODER EJECUTIVO EN EJECUCION DE  
LA LEI 89 DE 1873.

Recibido en el Despacho de Hacienda el contrato celebrado el 5 de febrero del año pasado por el señor Salomon Koppel con la Compañía constructora de obras públicas de Lóndres, i no considerándolo aceptable el Poder Ejecutivo sin algunas modificaciones sustanciales, se abstuvo de aprobarlo, i lo remitió al Congreso con el objeto de que éste conociese las bases sobre las cuales podia hacerse un arreglo definitivo, i concediese al Poder Ejecutivo las autorizaciones necesarias para llevar a cabo la negociacion proyectada.

En vista del referido contrato, i atendiendo a las indicaciones del Poder Ejecutivo, el Congreso espidió la lei 89 de 1873. En cumplimiento del inciso 7 del artículo 4.º de esta lei, el Poder Ejecutivo nombró comisionados especiales para celebrar el contrato de construccion del ferrocarril del Norte a los señores Gregorio Obregon i Justo Arosemena, Enviado Extraordinario i Ministro Plenipotenciario de la República en Francia e Inglaterra. Para adjuntos a esta comision designó a los señores Miguel Samper, que no aceptó el encargo, pero que ofreció intervenir privadamente en la negociacion, i Onofre Vengoechea, que no pudo tomar parte en ella por haberse venido de Europa ántes de recibir el nombramiento.

Adjuntas a este Informe se encontrarán las instrucciones comunicadas por el Poder Ejecutivo a los comisionados. En una de sus cláusulas se disponia que si llegaba el caso de elejir entre la autorizacion contenida en el inciso 1.º del artículo 2.º de la lei 89, i cualquiera de las otras contenidas en el mismo artículo, se prefiriese la primera, a virtud de la cual puede hacerse el contrato garantizando el 7 por 100 de interes al capital que se invierta en las obras. Posteriormente se previno a los comisionados que en el caso de que acabo de hablar, diesen la prefe-

rencia a la autorizacion contenida en el inciso 2.º del artículo citado. Fundóse el Poder Ejecutivo para hacer esta variacion en que, siendo mui difícil, si no imposible, averiguar el verdadero costo de las obras ejecutadas a virtud de contratos celebrados sobre la base referida, el resultado seria que el Gobierno pagaba en definitiva un interes considerablemente mayor que el que se obligó a garantizar. La inspeccion oficial, por vijilante que se la suponga, es ineficaz; i la necesidad de estenderla hasta los mas insignificantes pormenores, le da cierto carácter de mezquindad que la hace odiosa.

Se ha cumplido la disposicion del artículo 13 de la citada lei 89, que previene se escite a los Gobiernos de los Estados por cuyo territorio ha de pasar el ferrocarril, a fin de que ausilien al Tesoro nacional para la construccion de esta obra, ya sea pagando parte de su costo, ya comprometiéndose a ayudar al pago de la garantía, caso de que haya de hacerse efectiva.

La parte final del artículo 2.º de la lei de Cundinamarca, "que concede un auxilio a la empresa del ferrocarril del Norte," señala como fondo especial para responder del 7 por 100 de interes anual de los dos millones de que trata el mismo artículo, el producto del peaje sobre las mercancías que transporte dicho ferrocarril en el Estado, a razon de dos pesos por carga. Juzgando el Poder Ejecutivo que esta disposicion pugna con lo estatuido en el artículo 3.º de la lei 89, escitó al Gobernador de Cundinamarca a que solicitase de la Asamblea lejislativa la reconsideracion de la parte de la lei citada a que se refiere la observacion anterior.

#### ESTADO ACTUAL DE LA NEGOCIACION.

Dias despues de presentado a la Compañía constructora de obras públicas el informe del Ingeniero señor Ridley, en que da cuenta del resultado de las exploraciones practicadas para ejecutar el trazo de la línea del ferrocarril, i en que despues de hacer una descripcion esacta de los recursos del pais, recomienda decididamente la ejecucion de la obra, la espresada Compañía hizo saber a los Comisionados del Gobierno, que estaba dispuesta a contratar la construccion del ferrocarril, siempre que se conviniese en dividirlo en dos grandes secciones, compuesta la una de la línea principal, i la otra de los ramales, i en diferir la construccion de esta última hasta que se conozca prácticamente el resultado de la primera. A esto contestaron los Comisionados, que no estando autorizados para hacer un contrato definitivo

sobre la base propuesta, solo podian celebrarlo *ad referendum*; i aceptada que fué esta condicion por parte de la Compañía, se procedió inmediatamente a discutir las bases del contrato. Hasta la fecha de las últimas comunicaciones recibidas de Lóndres, solo habia tenido lugar la primera conferencia promovida con tal objeto; pero ella habia bastado para llevar al ánimo de los señores Arosemena i Obregon el convencimiento de que la Compañía está realmente dispuesta a celebrar un contrato aceptable para el Gobierno; i de que éste podria estar firmado para el 1.º de enero del presente año. Se espera pues, con fundamento, que esté ya en via para esta capital; i tan pronto como se reciba, se pondrá en conocimiento del Congreso, con las observaciones que el Poder Ejecutivo crea conveniente hacerle.

Al considerar que una obra de tanta entidad como el ferrocarril del Norte solo puede emprenderse con el crédito del Gobierno; i que ha habido necesidad de empezar por crear este recurso, de que absolutamente se carecia, fácil es comprender que la negociacion no ha podido adelantarse con mayor rapidez; i que por parte de los Comisionados del Gobierno se ha procedido con todo el celo, actividad e intelijencia que eran de desearse. Preciso es reconocer que lo que aquí llamábamos crédito público, a falta de otro nombre que darle, era en realidad una ficcion, i que en año i medio apenas era posible reorganizarlo debidamente para que pudiese servir de base fundamental a la empresa del ferrocarril. Por fortuna todo esto se ha conseguido, i solo resta que el Congreso imparta su aprobacion al convenio celebrado últimamente con los acreedores extranjeros por el Ministro de la República en Lóndres, para que nuestra deuda pública se cotize a un precio, que, léjos de ser, como hasta ahora, la mas patente manifestacion de nuestra incapacidad fiscal, sea un signo de verdadero crédito del país. Obtenido esto, la celebracion de un contrato definitivo para la construccion del ferrocarril podrá tardar algunos meses; pero es indudable que se hará. I acaso convendria este retardo, para dar tiempo de que se conozca el presente estado de nuestra Hacienda, i puedan obtenerse, en consecuencia, mejores condiciones para el país.

#### CONCLUSION.

Os he manifestado, Ciudadano Presidente, cuál es el estado de la Hacienda pública; cuáles las disposiciones que en mi concepto deben adoptarse para aumentar el producto de las rentas; qué providencias se

han tomado en el ramo de Fomento, i cuáles deben dictarse para llevar a efecto las mejoras proyectadas. Réstame solo agregar que, libertadas las aduanas, el establecimiento de nuevas contribuciones ha dejado de ser una necesidad tan urgente como ántes lo era; i que si a la redencion de nuestra principal renta, i a la reduccion de la deuda pública, añadiéremos una prudente economía en los gastos i un cuidado extremo en la celebracion de los contratos, para evitar que se explote por medio de ellos la Hacienda nacional, bien podemos confiar en que habrá recursos suficientes para el fomento de la instruccion pública i de las grandes vias de comunicacion; objetos a cuyo logro se han dirigido con especialidad los esfuerzos del Gobierno, desde que las cuestiones de órden pública no absorben toda su atencion.

Bogotá, 1.º de febrero de 1874.

Ciudadano Presidente.

*Aguileo Parra*

# A P É N D I C E.

**INSTRUCCIONES** para la celebracion del contrato de construccion del ferrocarril del Norte, comunicadas de órden del Poder Ejecutivo a los señores Justo Arosemena i Gregorio Obregon, Comisionados al efecto.

En uso de la autorizacion contenida en el inciso 7.º artículo 4.º de la lei 89 del presente año, el Poder Ejecutivo confiere a los señores Arosemena i Obregon las facultades bastantes para estipular i concluir definitivamente un contrato sobre construccion del ferrocarril del Norte, con arreglo a las disposiciones de la citada lei i a la de 5 de junio de 1871 "sobre fomento de mejoras materiales i colonizacion de tierras baldías."

I teniendo en consideracion que las autorizaciones contenidas en la citada lei 89 del corriente año, están conformes a los términos del contrato celebrado en 5 de febrero próximo pasado entre el comisionado del Gobierno señor S. Koppel i la Compañía constructura de obras públicas, Limitada, de Lóndres, en cuanto dichos términos o condiciones fueron reputados por el Poder Ejecutivo como de posible aceptacion; que las circunstancias en que se hizo aquel contrato eran ménos favorables para el Gobierno que lo son en la actualidad, en que se halla terminado el arreglo con los tenedores de la deuda exterior; en que se han recibido los informes del Jefe de la comision exploradora de la línea para el ferrocarril, los cuales han sido enteramente favorables a la empresa; i en que se ha verificado una baja considerable en el interes del dinero; en atencion a estas consideraciones el Poder Ejecutivo se promete, no solamente que el contrato se hará dentro de un breve término, sino que se obtendrán condiciones mas ventajosas para el Gobierno que las contenidas en las leyes sobre autorizaciones al Poder Ejecutivo, que quedan citadas; i funda tambien esta confianza en las notorias aptitudes i el reconocido patriotismo de los comisionados para la celebracion del contrato.

Por tanto, ademas de las aclaraciones que se han creido necesarias para la fiel i eficaz aplicacion de las referidas disposiciones legales, se

han dictado las instrucciones que aparecen en seguida, i se recomienda su observancia a los comisionados, en cuanto sea posible, pero sin perjuicio de llevar a cabo la celebracion del contrato, haciendo uso pleno de las autorizaciones conferidas al Poder Ejecutivo en las citadas leyes, si ello fuere absolutamente indispensable.

## I.

Si llegare el caso de elegir entre la autorizacion contenida en el inciso 1.º artículo 2.º de la lei 89 del corriente año, i cualquiera de las otras dos contenidas en el mismo artículo, se preferirá la primera, cuidando de que las estipulaciones sobre comprobacion de gastos e inspeccion de las cuentas de la empresa, por parte del Gobierno, sean de tal manera claras, previsivas i eficaces, que no den lugar al menor fraude, ni puedan dejar duda sobre la necesidad real de los gastos que se hagan en la construccion del ferrocarril, i en la buena administracion de la empresa.

Debiéndose tener en este caso como condicion del contrato, la contenida en el artículo 5.º de la lei de 5 de junio de 1871, se reputará como "porcion bastante de la via o de la obra para darla al uso público, de modo que produzca alguna utilidad," la comprendida entre el rio Carare i la capital del Territorio de Bolívar (Landázuri).

## II

Entre las autorizaciones contenidas en los incisos 2.º i 3.º del mismo artículo 1.º se preferirá la 2.ª; pero se procurará por todos los medios posibles que en el precio que se fije para la construccion del ferrocarril no quede comprendida la ganancia o indemnizacion del trabajo de la Compañía constructora, i que ésta sea representada por las acciones en la empresa, de que trata el espresado inciso, i por la concesion de tierras baldías. Para seguridad de la Compañía en cuanto a su participacion efectiva en las utilidades de la empresa, podrá concedérsele intervencion directa en la administracion de ella.

## III

En cualquiera de los casos previstos en los incisos 2.º i 3.º del citado artículo de la lei, la emision de obligaciones del Gobierno no se llevará a efecto sin haber obtenido previamente la seguridad de que el descuento con que se coloquen las de primera emision, si ésta se hiciere por partes, no será mayor del veinte por ciento; i si hubiere de hacerse de una sola vez por la totalidad de ellas, se asegurará la colocacion de una tercera parte, por lo ménos, previamente con un descuento que no esceda del que se ha indicado.

## IV

Las secciones en que podrá dividirse la obra del ferrocarril, para los efectos previstos en la 2.<sup>a</sup> parte del inciso 2.<sup>o</sup> ya citado, podrán ser de dos a cuatro, segun lo exijan las circunstancias del negocio. En caso de dividirse en dos, éstas serán: la línea principal, entre Bogotá i el rio Carare, i los ramales de Boyacá i Santander; pero si fueren cuatro las secciones, se dividirán así: del rio Carare a Chiquinquirá; de Chiquinquirá a Bogotá; de Chiquinquirá, por Sutamarchan i Moniquirá, a Sanjil, i de Sutamarchan a Tunja.

## V

Del producto de las obligaciones que se emitan se separará la cantidad necesaria para asegurar el pago de intereses durante los dos primeros años de la ejecucion del contrato, o durante mayor tiempo, si la diferencia entre el producto neto de las obligaciones i la suma por que se contrate la construccion del ferrocarril permitiere sustraer una cantidad mayor; pero si no fuere posible, atendida esta consideracion, separar ni aún la cantidad suficiente para asegurar el pago de intereses durante los dos años mencionados, se recabará la reduccion de este término, de manera que el capital presupuesto para la construccion de la obra no sufra menoscabo, i se estipulará, en cambio, la obligacion para el Gobierno de consignar en poder de la Compañía empresaria el producto de los fondos especiales creados por la lei para el fomento de esta empresa, a medida que se vayan recaudando. Esta reduccion en el fondo destinado a asegurar el pago de intereses del capital emitido, se reputa como la compensacion de que trata la parte 3.<sup>a</sup> del artículo 6.<sup>o</sup> de la lei 89.

## VI.

Si el contrato se hiciere por el sistema de garantía de utilidades, podrá concederse a los empresarios un millon más de hectaras de tierras baldías, como compensacion por los intereses del capital durante el tiempo que tarde en adquirir derecho a la garantía de utilidades de la empresa, conforme a lo estipulado en el artículo 5.<sup>o</sup> de la lei de 5 de junio de 1871, citada en otro lugar.

## VII

La publicacion de documentos de que trata la parte 2.<sup>a</sup> del inciso 3.<sup>o</sup> artículo 2.<sup>o</sup> de la lei 89, deberá hacerse en inglés, por lo ménos con 60 dias de anticipacion al dia de la celebracion del contrato, cuidando de que estas publicaciones tengan la mayor circulacion posible. Terminada la licitacion, se procederá a celebrar el contrato como se dispone en la cláusula XVIII; pero respetando el derecho que, en igualdad de

propuestas, tiene la Compañía constructora de obras públicas, de Londres, a ser preferida en la negociación.

## VIII

Aunque conforme a lo dispuesto en el inciso 4.º del artículo 4.º de la lei 89, para otorgar una exención absoluta del servicio militar a favor de los empleados i trabajadores en la obra del ferrocarril, se necesita el permiso de los Estados de Cundinamarca, Boyacá i Santander, dicha exención podrá sin embargo estipularse de una vez, en la seguridad de que los referidos Estados otorgarán el permiso requerido.

También podrá estipularse, sin restricción alguna, i con igual fundamento al anterior, la exención de impuestos i contribuciones de que trata el inciso 5.º del citado artículo 4.º; pero se hará presente a la Compañía contratista que las tierras baldías mas valiosas i mejor situadas para la empresa del ferrocarril son las comprendidas dentro del Territorio nacional de Bolívar, respecto de las cuales las exenciones antedichas pueden ser otorgadas libremente por el Gobierno nacional, conforme al mencionado inciso de la lei.

## IX

Los fondos especiales creados por la lei para la celebracion del contrato a que estas instrucciones se refieren, pueden computarse por aproximacion, para cada uno de los dos años subsiguientes a la celebracion del contrato, en las siguientes cantidades:

Impuesto adicional de 25 por ciento sobre los derechos de Aduana.....	\$ 600,000
Id. sobre la renta de salinas i derecho de internacion de sal marítima.....	225,000
Importe de la parte de esta misma renta correspondiente a ciertos Estados, i que pasará a ser parte de los fondos especiales para el ferrocarril.....	75,000
	<hr/>
	900,000
A esta suma debe agregarse la de \$ 175,000 por subvencion del Estado de Cundinamarca, i las que probablemente decretarán los Estados de Boyacá i Santander, calculadas en \$ 125,000;.....	300,000
	<hr/>
Total.....	\$ 1,200,000

A esta suma ascenderán, con toda probabilidad, los fondos especiales destinados por la lei para hacer frente a las obligaciones que el Gobierno habrá de contraer, si se lleva a efecto el contrato del ferrocarril.

rril; i ademas puede contarse para este mismo efecto, aunque no con el carácter de fondo especial, con el sobrante de los presupuestos ordinarios, que no podrá bajar en cada uno de los dos años indicados, de la suma de \$ 300,000. De dos años en adelante, el producto de la renta de aduanas, sin contar el impuesto adicional, no bajará, segun toda probabilidad, de tres millones de pesos anuales; i en este caso el sobrante anual de que se ha hecho mérito, no será menor de \$ 500,000.

Las probabilidades de aumento en la renta de aduanas, en la proporcion que acaba de indicarse, consisten:

1.º En el aumento de consumo de productos extranjeros, que será una consecuencia necesaria de la circulacion en el pais de una parte considerable del capital que se invierta en la construccion del ferrocarril.

2.º En la movilizacion de cuantiosos capitales colombianos en metálico, que hoy se hallan casi estancados, i que se destinarán a la produccion agrícola i a la explotacion de riquezas naturales del pais, tan pronto como se lleve a efecto el contrato para la construccion del ferrocarril, i se obtengan, por consecuencia, estos dos resultados: facilidades para la esportacion, i confianza de que la paz pública se mantendrá inalterable. Estos resultados empiezan ya a obtenerse con el hecho de considerarse realizable la obra del ferrocarril, como lo demuestra el reciente establecimiento de algunos bancos de emision i descuento, con capitales del pais.

3.º En la reforma de la tarifa para el cobro de los derechos de aduana, que promete por sí sola un aumento en la renta, de cerca de 5 por 100; i

4.º Finalmente, en las medidas adoptadas por el último Congreso, i que el Poder Ejecutivo llevará a efecto con el mayor celo e interes, para la represion del contrabando a la renta de aduanas.

## X.

Los términos que se fijen para principiar i concluir la obra serán los más cortos que sea posible; pero sobre todo debe tomarse un vivo interes en que la obra se empiece a construir, a mas tardar, el 1.º de enero de 1874.

## XI.

De conformidad con lo dispuesto en la lei de 1.º de julio de 1870 "sobre colonizacion de Territorios nacionales," el Gobierno garantizará el interes de 7 por 100 sobre un capital de \$ 500,000 para la empresa de colonizar el Territorio nacional de Bolívar, i hará a los empresarios todas las demas concesiones de que trata dicha lei. Por este medio

puede auxiliarse la empresa del ferrocarril, destinando \$ 500,000 para la importacion de trabajadores en la obra, a condicion de que éstos se establezcan en el Territorio en calidad de colonos.

## XII.

Debe espresarse que el derecho del Gobierno a ser reembolsado de las sumas que hubiere anticipado como garantía de utilidades de la empresa del ferrocarril, o pago de intereses i fondo de amortizacion, segun el caso, tendrá efecto desde que las ganancias netas de la empresa excedan de 9 por 100 sobre el capital invertido por la Compañía en la construccion de la obra, i no sobre el capital emitido en obligaciones del Gobierno, como se deduce del artículo 13 del contrato de 5 de febrero.

## XIII.

El Gobierno prestará el apoyo de la fuerza pública, en caso de necesitarse, para evitar hostilidades de los indígenas del Carare, i por si ocurrieren perturbaciones del orden público que puedan afectar la seguridad en el tránsito por el ferrocarril.

## XIV.

Se fijará un *maximum* en el precio de los trasportes por el ferrocarril, que no exceda de cuatro pesos por cada cien kilogramos en toda la estension de la línea principal; i en esta proporcion para las distancias intermedias i para los ramales; i en cuanto al tránsito de las personas, se procurará que en la tarifa se establezca una tercera clase, que solo pague un centavo por milla.

## XV.

En el contrato de construccion del ferrocarril deberán determinarse con toda claridad i precision, la clase i calidad de materiales que deben emplearse en la obra, el número i condicion de cada una de las estaciones que deben construirse, la calidad i cantidad del material rodante, espresando que este último debe ser aumentado en proporcion a las exigencias del tráfico, &c. &c. Se llama sobre este particular la atencion de los comisionados a las estipulaciones del contrato celebrado por el Poder Ejecutivo con el señor R. A. Joy, en 24 de enero del corriente año, del cual se les envía un ejemplar impreso.

## XVI.

El presupuesto de gastos para la obra del ferrocarril deberá ser estudiado detenidamente por los comisionados, con el fin de hacer en él todas las rectificaciones que se crean justas, i presentarlas par separado a la Compañía contratista, tratando de recabar la disminucion en el precio de

construcción de la obra, en cuanto se considere justa. A este efecto serán de grande utilidad los conocimientos prácticos que posee el señor Obregon sobre el valor de los jornales, de los víveres, materiales de construcción, &,\* en la parte del territorio por donde está trazada la línea para el ferrocarril.

## XVII.

Es entendido que por el hecho de sacarse a licitación el contrato no están los comisionados en el deber de celebrarlo con la compañía o individuo que ofrezca hacerlo por menor cantidad. Su deber es informarse cuidadosamente sobre la respetabilidad de los proponentes, i consultar de preferencia la seguridad de que el contrato sea fielmente cumplido. Así pues, al elejir entre dos o mas propuestas, tratarán de conciliar, en cuanto sea posible, el mejor precio para el Gobierno i la seguridad mas completa de que la obra sea ejecutada en su totalidad i dentro del plazo que se fije para terminarla.

## XVIII.

Si ocurriere diverjencia entre los comisionados respecto de la elección de contratista, o de alguna de las condiciones del contrato, se decidirá por mayoría de votos, debiendo tener parte en la votación los dos comisionados adjuntos creados por el decreto ejecutivo de 19 del presente. En caso de empate en las votaciones, se nombrará por los Comisionados principales i por los dos adjuntos, un tercero para que decida.

## XIX.

Puede estipularse como obligación del Gobierno, la de disponer que se consigne en el Banco de Bogotá el producto de los impuestos adicionales que se comprometan especialmente para garantizar el cumplimiento del contrato, i que dicho producto se entregue directamente por el Banco a la Compañía contratista del ferrocarril.

## XX.

Los comisionados adjuntos, señores Miguel Samper i Onofre Vergoechea, están autorizados para firmar el contrato junto con los Comisionados principales. Pero si por cualquier motivo se escusaren de tomar parte en la negociación o de firmar el contrato, éste podrá llevarse a efecto sin la intervención de dichos Comisionados adjuntos.

## XXI.

Si se calculare que el producto de las obligaciones del Gobierno, despues de deducido el fondo que haya de destinarse a asegurar el pago

de intereses durante el primero o los dos primeros años de la ejecución del contrato, no alcanza a cubrir el presupuesto de gastos para la obra del ferrocarril, o el precio en que esta obra se haya de contratar, no se procederá a la emisión de obligaciones sin haber arreglado previamente con la Compañía constructora del ferrocarril la manera de cubrir el déficit que resulte entre el producto de las obligaciones arriba mencionado, i la cantidad en que haya de contratarse la obra. Este arreglo podrá hacerse garantizando el 7 por 100 de interes por la suma que se necesite para cubrir el déficit, si la Compañía constructora se compromete a suministrarlo por su cuenta, i siempre que este déficit no exceda de tres millones de pesos; cantidad cuyos intereses puede el Gobierno garantizar haciendo uso del auxilio ofrecido por el Gobierno del Estado soberano de Cundinamarca en la lei de 28 de enero del presente año, de que se acompaña un ejemplar auténtico, i destinando quinientos mil pesos como capital para fomentar la colonizacion del Territorio nacional de Bolívar, conforme a la autorizacion que tiene el Poder Ejecutivo por la lei de 1.º de julio de 1870, citada en otro lugar.

## XXII

El Gobierno suministrará gratuitamente a la empresa la faja de tierra que sea necesaria para la construccion de la línea del ferrocarril i obras accesorias, como estaciones, almacenes de depósito, &.<sup>a</sup>

## XXIII

El transporte de empleados públicos i tropas del Gobierno nacional, i de los Estados por donde pase el ferrocarril, deberá hacerse de preferencia a cualquiera otro servicio; i ademas se fijará un derecho de tránsito menor que el que se señale para el comun de los pasajeros, escepto los de tercera clase.

## XXIV

Uno de los principales cuidados de la Comision negociadora debe ser el de promover competencia para la celebracion del contrato, no solo por medio de las publicaciones de que se ha hablado en otro lugar, sino por medio de insinuaciones privadas en que se haga conocer el prospecto de la empresa. A este efecto, si el señor Obregon lo creyere necesario, deberá proveerse de cuantas recomendaciones le sea posible adquirir, i dirigirse a Francia, Holanda i Alemania, en solicitud de compañías empresarias.

## XXV

Aparte de la obligacion contraida por el Gobierno, de dar preferencia para el contrato, en igualdad de propuestas, a la Compañía Constructora de obras públicas de Lóndres, el Gobierno tiene especial interes en que se haga el contrato con esta Compañía, en atencion a la respetabilidad de que goza, i por tener a su servicio al Injeniero señor Ridley, cuyas aptitudes e interes por la obra del ferrocarril, inspiran especial confianza de que ésta será prontamente i bien ejecutada. Pero habiéndose mostrado dicha Compañía demasiado exigente en la negociacion, conviene tratar de obtener de otras compañías proposiciones mas favorables, ántes de entrar formalmente en arreglos con aquella para la celebracion del contrato. I habiendo recibido el Gobierno una propuesta de los señores J. Hart & C.<sup>a</sup> de Lóndres, para levantar un empréstito i contratar la construccion del ferrocarril, propuesta en que se descubre grande interes de entrar en la negociacion, así como tambien la posibilidad de obtener condiciones mucho mas favorables que las propuestas por la Compañía Constructora de Obras públicas de Lóndres, se recomienda mui especialmente a los comisionados, que despues de cerciorarse de la capacidad de aquella Compañía para dar cumplimiento al contrato, se entiendan con ella, a efecto de iniciar la negociacion.

Con tal fin se acompañan a estas instrucciones, la propuesta orijinal de los señores J. Hart & C.<sup>a</sup> i una copia de la contestacion que se les dió por la Secretaría de Hacienda.

Acompañanse tambien los siguientes documentos:

1.º Primera propuesta de la Compañía Constructora de Obras públicas, Limitada, de Lóndres, para la construccion del ferrocarril del Norte (Legajo número 1.º);

2.º Segunda propuesta de la misma Compañía sobre la construccion de la misma obra (Legajo número 2.º);

3.º Tercera propuesta de la misma Compañía para la construccion de la misma obra, fechada en 5 de febrero del corriente año; nota del Despacho de Hacienda con que esta propuesta se pasó al Congreso ("Diario Oficial" número 2,816); anotaciones a esta propuesta (manuscrito marcado con el número 3.º) i nota del Despacho de Hacienda, dirigida al señor W. Ridley, en que se hacen algunas observaciones sobre esta propuesta ("Diario Oficial" número 2,822);

4.º Propuesta de los señores J. Hart & C.<sup>a</sup> para la construccion del ferrocarril del Norte, i respuesta del Poder Ejecutivo (Legajo núm. 4.º);

5.º Memorial de los señores J. A. Echeverría i F. J. Cisnéros, de

---

New Nork, en que manifiestan que están dispuestos a contratar la construcción del ferrocarril del Norte, i respuesta del Poder Ejecutivo (Legajo número 5.º);

6.º Lei de 5 de junio de 1871, "sobre mejoras materiales i colonización de tierras baldías. ("Diario Oficial" número 2,264);

7.º Lei de 14 de mayo de de 1872 "sobre mejoras materiales, adicional i reformatoria de la de 5 de junio de 1871" ("Diario Oficial," número 2,543);

8.º Lei de 8 de de junio de 1872, "adicional a las de fomento de varias mejoras materiales i colonización de tierras baldías" ("Diario Oficial" número 2,566);

9.º Lei 89 de 1873 "sobre construcción i fomento de vías férreas, navegación por vapor i colonización" ("Diario Oficial" número 2,868);

10. Lei sobre colonización de Territorios nacionales (impreso marcado con el número 6);

11. Contrato de 6 de julio de 1872 "sobre construcción de un camino de rieles entre Buenaventura i el río Cauca" ("Diario Oficial" n.º 2,580);

12. Contrato reformativo del anterior ("Diario Oficial" n.º 2,871);

13. Contrato sobre construcción de un ferrocarril entre el lago de Paturia i Bucaramanga, i de otro entre Bucaramanga i Cúcuta, i lei 9 de 1873, aprobatoria de este contrato ("Diario Oficial" número 2,800);

14. Lei de Cundinamarca, de 28 de enero del presente año, que concede un auxilio a la empresa del ferrocarril del Norte" ("Registro del Estado de Cundinamarca" número 194)

#### XXVI.

El contrato que se celebre no podrá ser traspasado a ningún Gobierno extranjero.

---