

MA 7064

MFN 4013

9
10

PROPUESTA

Para la formacion de una compañía constructora

DE FERROCARRILES EN COLOMBIA,

E INDICACIONES PARA CONTRATAR CON EL

GOBIERNO LA CONSTRUCCION DE CIERTAS LINEAS,

POR

GEORGE P. PAUL,

INJENIERO INGLES.



CARTAJENA.

TIPOGRAFÍA DE ANTONIO ARAÚJO L.

1873.

24



NUEVAS

LINEAS PARA FERROCARRILES EN COLOMBIA.

El Ciudadano Presidente del Estado tuvo a bien facilitarme la publicacion impresa que en forma de cuaderno acaba de hacer en Lóndres el ingeniero inglés, Mr. George P. Paul, i de la cual le remitió un ejemplar por el vapor de la Mala Real llegado al frente de esta ciudad el 27 de Noviembre próximo pasado.

Mr. Paul fué uno de los ingenieros contratados por el Gobierno de Colombia con la compañía de Lóndres llamada "Public works constructing", para venir a este país a hacer las exploraciones de la proyectada línea del ferrocarril del Norte, entre Bogotá i el río Magdalena por la vía del Carare, con sus ramificaciones en Boyacá i Santander.

Con el gran caudal de conocimientos prácticos adquiridos en el país, i con datos oficiales i noticias estadísticas que se le facilitaron, presenta Mr. Paul, en su espresada publicacion, un vasto plan para construir ferrocarriles en la costa atlántica i en el interior, de cuyos pormenores desco dar a mis compatriotas un extracto, miéntras se dispone la reimpression del cuaderno íntegro con su mapa, como parece exijirlo la importancia del asunto.

*
*
*

Es claro que Mr. Paul se dirige a los capitalistas de Inglaterra i a las grandes compañías empresarias, organizadas allí para acometer toda clase de construcciones de la magnitud que fuere, en ferrocarriles, en canales, en edificios & c. También se dirige al Gobierno nacional de Colombia, por las concesiones que deba hacer a las empresarios en los términos que se proponen en el plan del cuaderno.

*
*
*

Una noticia exacta, aunque suscita, o *descripcion física de Colombia*: da el autor, al principio de su trabajo, sobre la situacion geográfica del país, la poblacion de cada Estado, las producciones naturales e industriales, las minas, los climas i las sinuosidades del territorio, anticipando, desde luego, el concepto de que este no ofrece grandes dificultades en la construccion de ferrocarriles con una inclinacion que raras veces exceda del 5 por ciento.

*
*
*

En seguida espone cual es la "Posicion financiera del Gobierno,"

que en el año último económico, terminado en 31 de Agosto de 1872, fué así:

Rentas.....	£ 680.146
Gastos.....	„ 650.146

dejando un *superavit* de.....£ 30.000 el cual, por lo ménos, demuestra, que no hai temor de *déficit*.

* * *

La *esportacion* ocupa el lugar inmediato, con una lista estensa de las producciones de nuestro suelo i de la manufactura colombiana, expresando, del mismo modo, que los vapores de siete grandes compañías visitan dos veces al mes los puertos principales i ademas un número considerable de buques de vela, en todo mas de 1.200 buques, representando como 300,000 toneladas de importacion i *esportacion*: lo cual estima que es el núcleo de un gran comercio de transporte interior susceptible de considerable desarrollo.

* * *

En lo que Mr. Paul llama "Financial considerations," sea su plan de los ferrocarriles que deben ejecutarse en Colombia, i su *modus operandi*, debemos detenernos un poco para dar a conocer sus ideas.

"El capital que se necesita, dice a la letra, para construir 800 millas (más o ménos) de ferrocarriles en Colombia, asciende a £ 17.047,264, segun los cálculos jenerales siguientes:

de Cartajena a Magangué, 126 millas, a £ 12.231—£ 1.541,106
Líneas de Antioquia i Bogotá, 674 „, a 16.683.....11.244,342

Total suma de dinero necesario para construccion, £ 12.785,448

Los constructores deben ser los mismos que se encarguen de contratar el empréstito para conseguir esta suma, lo cual, es sabido, da mas garantía a los capitalistas i a la compañía constructora. Suponiendo que el descuento inicial reduzca cada £ 100 de los bonos que emita el Gobierno a £ 85, i deducidos los gastos de la consecucion del empréstito, el capital nominal de este sería de £ 17.047.264, cuya suscripcion se verificaría en 12 años, a razon de $1\frac{1}{2}$ millon por año. Los instalamentos repartidos en $42\frac{1}{2}$ trimestres, i cuidando que los últimos sean con mayor intervalo de tiempo, darían la inmensa facilidad de poderlos pagar a £ 2 cada instalamento; lo que significaría que los llamados principalmente a suscribir el empréstito, serían los ménos acomodados, que en Europa suelen ser los cocheros, los artesanos i todos los que buscan colocacion para sus ahorros. Es evidente, que no pidiendo todo el capital a la vez, sino en 12 años, en porciones anuales de $1\frac{1}{2}$ millon de libras, para lo que vaya construyéndose, el interes del empréstito no gravaría inmediatamente al Gobierno ántes de tiempo.

El diner o que fuera pidiéndose *mes por mes* por los Directores de la Compañía en Colombia, vendría de Inglaterra tambien *mensualmente*

para ser gastado en el país, i esta sola consideracion es bastante a recomendar el plan de Mr. Paul.

Calcula en £ 7.677.591 el total de intereses que el Gobierno colombiano tendría que pagar, a razon de 7 por ciento anual, durante el período de construccion de todas las líneas, que sería de 12 años; pero, como se propone que se construya por secciones de a 20 millas, para darlas a la circulacion pública, cuenta con que estas secciones producirían lo bastante para disminuir el gravámen del gobierno; con lo cual, i con una contribucion especial, o el aumento proporcional de las existentes, cree Mr. Paul que el Gobierno podría hacer frente al pago de los intereses del empréstito, sobre lo que hace en seguida sus cálculos en números con un porcientaje que, aunque cree muy bajo, le parece así preferible a exajerarlo.

Ya se cuenta, agrega Mr. Paul, segun cálculos oficiales del Gobierno, para el probable movimiento de cargas i pasajeros de la linea de ferrocarriles entre Bogotá, Sanjil, Tunja i Carare, (cerca de 330 millas, en las cuales hai como 100 millas por territorio desierto), con £ 234,520 por mercancías, i £ 36,517 por pasajeros, en todo £ 271,037; sin contar con el aumento de tráfico que procurarán los minerales que se descubran o el cual será susceptible de gran desarrollo.

Ademas, Mr. Paul sugiere que la compañía se encargue, por medio de sus agentes, de la recaudacion de la renta de las salinas cuyo producto, así como la mitad de la renta de aduana, se afectaría especialmente al pago de intereses del empréstito:

El Congreso ha señalado ya hasta £ 300,000 para pago de intereses, suma que puede aumentarse segun sea necesario.

En los dos o tres primeros años no se requeriría de esa cantidad, asignada por la lei, sino una pequeña parte. El *surplus* de lo que se cobrara, quedaría en fondo para ayndar a los pagos en los años sucesivos en que se necesiten mayores cantidades.

* *

Hace valer Mr. Paul, naturalmente, el crédito del Gobierno con sus acreedores extranjeros, insertando los diversos avisos publicados en los periódicos de Lóndres, sobre el arreglo hecho últimamente i para la conversion de Bonos antiguos por los nuevos.

* *

Comparando el costo actual del transporte de cargas de mercancías i productos por mulas i los vapores del río, con el costo probable por ferrocarril, hace ver que una tonelada de mercancías, sería desde la costa hasta Bogotá, de £ 25-4-0 por tonelada, igual a 8 peniques la milla en 750 millas.

A Vélez, desde la costa, en 550 millas, £ 17-6-0 igual a 7½ peniques la milla.

Al Socorro, desde la costa, 460 millas, £ 18-12-0 la tonelada, igual a 9½ peniques la milla.

A Monquirá, desde la costa, 580 millas, £ 14-17-0 la tonelada, igual $6\frac{1}{2}$ peniques la milla.

Esto sucede cuando no se pueden trasportar grandes bultos ni muy pesados, pues uno de 800 libras de peso cuesta en Bogotá £ 80, i un piano paga £ 40 de Honda a Bogotá.

Estas mismas mercancías i los pasajeros, por ferrocarril, pagarían mucho ménos, segun el pormenor de precios que establece el autor como máximo.

* *

Despues de esto entra Mr. Paul en el cálculo del costo probable de construcción de la milla en la línea del ferrocarril entre Cartagena i Magangué; costo que, con banqueos, escavaciones, puentes menores, un puente grande en el Dique, muelles i embarcaderos en Cartagena i Magangué, estaciones para los pasajeros i la maquinaria, rieles, telégrafo eléctrico, material rodante, gastos de conservación &.^a &.^a &.^a, hace subir a £ 12,231 por milla (lo cual creo que es exajerado en un tercio por lo ménos, para línea angosta de 4 piés $8\frac{1}{2}$ pulgadas, en terreno casi todo llano).

En cuanto a las líneas de ferrocarriles en el interior, en todo 674 millas, más o menos, las distribuye así:

		Millas.
de Puerto nacional de Ocaña a Bogotá.....		350
Ramales.	{ Salazar a Cúcuta.....	28
	{ Sanjil a Soatá.....	86
	{ Río Oiba a Sogamoso.....	100
	{ Cipaquirá a Pacho.....	12
	{ Cipaquirá a las salinas.....	1
		527
de Garrapata a Antioquia.....		147
		Millas 674

El costo, por milla, incluso túneles, viaductos, grandes puentes sobre los ríos Sibe, Sanjil, Oiba, Suárez, Lenguaraca, Togui, Onzaga, tres puentes en el río Nare, i uno en el Cauca, muelles, embarcaderos &.^a &.^a &.^a, segun el pormenor, alcanza a £ 16.683.

* *

Trabajadores, cree Mr. Paul, pueden obtenerse en las Antillas para los terrenos bajos o cálidos, i aun traerse de la India o de la China. En mi concepto se conseguirían en número suficiente en los Estados litorales.

Para los terrenos altos o fríos, dice que los trabajadores europeos, principalmente alemanes, serían los mas convenientes, pagándolos a 3 o 4 chelines por día, precio que supone exigirían los de Colombia para trabajar en ferrocarriles, en lo cual me parece hai exajeración, pues a 5 reales diarios sobrarían peones de Royacá i Santander para las tierras frías.

Como aliciente para la inmigracion de trabajadores europeos o asiáticos, cree Mr. Paul que sería bastante pagarles el pasaje i darles algunas hectáras de tierra, o se haría un arreglo con la compañía constructora para el pago de los inmigrantes.

* *

Las exploraciones, los trazados i las construcciones podrian seguir sucesivamente i sin pérdida de tiempo, tan luego como se obtuvieran las concesiones i se suscribieran los fondos. En Lóndres se levantarían los juegos de planos necesarios en las diversas líneas, a las cuales se sujetarían, en lo posible, los constructores.

Cree fundadamente Mr. Paul que las poblaciones centrales de Boyacá i Santander no quedarían satisfechas con una línea de ferrocarrilos que no sirviese también al desarrollo de sus producciones agrícolas e industriales. Así es que propone una vasta estension de ramales del tronco principal de Puerto Nacional de Ocaña a Bogotá, como preferible, consultando todos los intereses.

Hace presente a los *suscritores al empréstito*, que muchos de los ferrocarriles en el Perú, Chile, Confederacion Argentina &.^a, pagan de 8 a 16 por ciento anual sobre el capital suscrito, debido principalmente al tráfico de minerales, a las importaciones i exportaciones.

* *

Direccion jeneral de las líneas, sus ramales i breve descripcion de las poblaciones adyacentes.

Línea de Cartajena a Magangué.

La espontaneidad con la cual Mr. Paul indica esta línea para la costa, como punto de partida, en su vasto proyecto, ha causado en los habitantes de esta ciudad con quienes he tenido ocasion de hablar sobre la obra del injeniero inglés, mostrándoles el mapa i explicándoles los puntos principales de la vía, no solo un grande entusiasmo que ha levantado el espíritu público, sino un sentimiento jeneral de gratitud por las justas apreciaciones de las ventajas indisputables de la bahía de Cartajena i de las inmensas facilidades de que es todavia susceptible, cuando el mayor tráfico lo requiera.

Tomando en la mano el mapa bosquejado por Mr. Paul, se ve que la indicada línea es como sigue:

De Cartajena pasando por Ternera, Turbaco, Arjona, Gamboze, Sincerin, San Basilio, San Cayotano, San Juan Nepomuceno, San Jacinto, el Cúrmén, Ovéjas, Corozal i Magangué. Es decir, el corazon del Estado, lugares importantes de produccion agrícola, de ganadería i de otros varios objetos de comercio interior i exterior, por cuyas localidades transitaria todo lo que se importara i esportara por la via del rio Magdalena.

Copiaré testualmente las descripciones de Mr. Paul:

"**CARAJENA**, capital del Estado de Bolivar; poblacion 10.000, a orillas del océano atlántico. Es el único puerto de Colombia que tiene facilidades para la reparacion de buques. La bahia es estensa i segura. Actualmente cargan i descargan los buques por medio de planchas i bongos. Cerca de 7.000 toneladas de importacion i esportacion pasan anualmente por la aduana."

"La mayor parte del tráfico actual, via Sabanilla, pasaria naturalmente por esta via (de Cartajena a Magangué i viceversa). Grandes facilidades podrian darse en Cartajena para la carga i descarga de buques por medio de muelles." (1)

"Sabanilla es solo una rada abierta, i los vapores se cargan i descargan por remolcadores de vapor i bongos."

"**CARMEN**. Centro del distrito de siembras i cosecha de tabaco."

"**COROZAL**. Rodeado de magníficos potreros para la cria de ganados."

"**MAGANGUE**. Situado sobre el rio Magdalena, (Cauca) célebre por sus tres grandes ferias anuales, donde se reúne mucha jente de todos los puntos de la Union. Este seria el término sur de la propuesta línea. A pocas millas puede llevarse por agua carbon barato de Mompos" [debe decir de Chiriguaná.]

"Esta porcion de la línea se compone de tierras llanas. Solo habria que hacer un puente grande sobre el Dique, i los muelles o embarcaderos a cada extremo, serian las únicas obras de arte que habrian de construirse."

"Con dos pequeños vapores i media docena de botes para carga que lucieran el tráfico de subida i bajada en el rio San Jorge i otros tantos en la parte baja del rio Cauca, i de cada uno de los rios Nechí i Cesar, cuyo capital seria pequeño, se haria un gran comercio, sin desarrollo al presente, con Cáceres en el rio Cauca; con Zaragoza, en el Nechí; con Chiriguaná, en el Cesar; concentrando todo en Magangué para ser enviado a Cartajena. En adiccion a ésto, el comercio de Antioquia i de Bogotá, harian pasar sus productos i valores por la misma via de Magangué, la cual vendria a ser la línea que daria mayor beneficio."

Línea de Antioquia, por Garrapata, Peñol, Marinilla, Rionegro, Medellin, San Cristobal, Sopetran, Córdoba i Antioquia.

"**GARRAPATA**, sería el término en el rio Magdalena; aunque al examinar el país podria hallarse practicable subir a Nare.

"**MARINILLA**. Centro de un distrito de agricultura."

"**RIO NEGRO**. Poblacion 8,000. Es el centro de un gran movimiento comercial."

"**MEDELLIN**. Capital del Estado de Antioquia. Poblacion 14.000. Es tambien centro de comercio, de agricultura i de minería."

(1) Con una corta escavacion en ciertos puntos de la bahia bastaria para hacer llegar los buques a la aduana misma.

"ANTIOQUIA, la ciudad de este nombre, poblacion 9,000, igualmente centro de un distrito de agricultura, sería el término del ferrocarril propuesto.

Esta porcion de la línea es montañosa, atravesada de serranías i corrientes de agua. Los valles son largos i desde 1 hasta 8 millas de ancho.

Las principales obras de arte serían:

- Muelles o embarcaderos en Garrapata,
- Tres puentes sobre el rio Nare,
- Dos o tres túneles,
- Varios viaductos,
- Puente sobre el rio Cauca.

Línea de Puerto nacional a Bogotá,

De Puerto nacional, segun el mapa de Mr. Paul, pasando por Aguachica, Brotaré, San Antonio, Rio de Oro, Ocaña, La Cruz, Salazar (de allí un ramal a San José de Cúcuta), Arboledas, cerca de Cucutilla, Vega, Suratá, Matanza, Rionegro, Bucaramanga, (a un lado Jiron) Florida, Piedecuesta, Aratoca, Barichara, Sanjil, Pinchote, Socorro, (de allí un ramal a Confines, Charalá, Onzaga i Soatá), Oiba, Guadalupe, (de allí un ramal a Suaita, Moniquiré, Leiva, Tunja i Sogamoso) siguiendo la línea por San Benito, Güepsá, Vélez, Puerto nacional, Saboya, Chiquinquirá, Ubaté, Nemocon, Capaquirá i Bogotá.

La descripcion de estos diversos lugares no carece de interes para nosotros que los conocemos poco más o ménos; pero se comprende que Mr. Paul la da principalmente para los de fuera del país, como palpable demostracion de las ventajas inmensas de su plan, en utilizar las poblaciones existentes, poner al alcance de todas ellas el medio mas eficaz de desarrollar su produccion, haciendo activo el comercio interior del país, que debe ser la fuente de su riqueza i el jérmén de sus grandes esportaciones.

**

PUERTO NACIONAL, dice, es el punto Sur del Estado del Magdalena, de donde debe partir la nueva línea que conduzca a la parte Norte del Estado de Santander.

OCAÑA. Centro de un gran distrito de agricultura.

SALAZAR. Centro tambien de un gran distrito de agricultura, i punto de donde debe partir el ramal para Cúcuta.

Ramal a Cúcuta.

CUCUTA. Importante ciudad comercial, centro de un gran comercio con la vecina República de Venezuela. Por la aduana fronteriza de esa ciudad pasan annualmente como 1,570 toneladas de mercancías de importacion i como 5,000 toneladas de productos de esportacion. En la actualidad el comercio se hace con Maracaibo por una via larga i mala;

pero con las facilidades de la línea propuesta, todo se haría via de Cartagena. Se encuentra carbon en esos alrededores.

BUCARAMANGA. Es una gran ciudad, centro de industrias agrícolas, comerciales i manufactureras.

PIEDECUESTA. Como la anterior.

SANJIL. Centro de grandes siembras de algodón i punto de partida para el ramal de Soatá.

Ramal de Soatá.

SOATÁ. Centro de agricultura, cría de ganado vacuno i de ovejas. Se encuentra plomo en sus inmediaciones. Este ramal tomaría mucha importancia con las facilidades que diera una comunicacion pronta i barata con la costa.

SOCORRO. Capital del Estado de Santander, poblacion 15.000 habitantes, es tambien centro de un gran distrito de comercio, agricultura i manufacturas.

Ramal de Sogamoso.

De *Obá*, punto de partida, a

MONQUIRÁ. Célebre por sus *minas de cobre*, cerca de las cuales pasa la línea del ramal propuesto. Ahora están inexploradas por falta de vias de comunicacion con la costa. Tambien es gran centro de agricultura, comercio i manufactura, i se encuentra carbon cerca.

LERVA. Centro de un gran distrito mineral. Por carecerse de comunicaciones prontas i baratas con la costa, no se han hecho esfuerzos para abrir i trabajar las minas.

SAMACÁ. Sal, carbon, hierro en abundancia se encuentra allí.

TUNJA. Capital del Estado de Boyacá, centro de un gran distrito de agricultura, comercio i manufacturas.

SOGAMOSO. Hai allí un gran comercio de sal. Vendría a ser el centro de un considerable tráfico en ovejas, lana, cebo, cueros, cachos &c. tan luego como se le pusiera en pronta i barata comunicacion con la costa. Está bien situada en los inmensos llanos de Moreno, donde la cria de ganados es estensa. Se halla carbon en las inmediaciones. Sería el término del ramal.

VÉLEZ. La línea principal pasaría por esta ciudad que es de gran comercio de varias producciones.

PUNTE NACIONAL, lo mismo.

CHIQUINQUIRA. Poblacion 8.000. Gran comercio de varios productos. Inmenso número de peregrinos van a visitar anualmente la imájen de "Nuestra Señora de Chiquinquirá". Se dice que en la semana de Pascua de Navidad (para la Concepcion) alcanzan las romerías

a 80.000 personas, número que se duplicaría con las facilidades del ferrocarril. El hierro abunda en las cercanías.

UBATÉ. Centro de un gran distrito de agricultura. Allí se encuentra plomo.

NEMOCON. Célebre por sus minas de sal.

CIPAQUIRA También célebre por sus salinas, carbon, hierro i otras minas.

BOGOTA. Capital del Estado de Cundinamarca, i tambien de la Union. Poblacion 60.000. Es una gran ciudad i el centro de un gran comercio de todas descripciones. Abundan a sus alrededores carbon i hierro. Este sería el término de la línea.

La primera porcion de ella pasa por terrenos llanos, i a poca distancia de Ocaña comienzan las serranías hasta Saboyá (pocas millas distantes de Chiquinquirá), de donde cae sobre inmensas mesetas (plateaux) que con escepcion de los cerros de Tausa que se interponen entre Ubaté i Nemocon, puede decirse que la superficie del terreno está, comparativamente hablando, a nivel.

Las principales obras de arte en esta línea, serían:

Embarcaderos en Puerto Nacional,

Bajada inclinada)

Puente sobre } el rio Sube.

Subida inclinada)

Puentes sobre el rio Sanjil.

id. id. Oiba.

id. id. Suárez.

id. id. Lenguaraca.

id. id. Toguí.

id. id. Onzaga.

Ademas de algunas estaciones, varios viaductos i dos o tres túneles.

* * *

Despues de la noticia descriptiva que precede, a la cual Mr. Paul agrega un resumen exacto de las producciones de los Estados de Santander, Boyacá i Cundinamarca, i de espresar que se consumen en el país casi toda clase de mercancías de manufactura europea, pone, por artículos, el proyecto de condiciones que deben someterse al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia para la construccion en el país de los siguientes ferrocarriles:

(Ancho de la línea 4 piés 8½ pulgadas.—Peso de los rieles, 50 libras por yarda.)—de Cartajena a Magangué.

de Puerto Nacional a Bogotá.

Ramales.	{	Salazar a Cúcuta.
		Sanjil a Soatá.
		Oiba a Sogamoso.
		Cipaquirá a Pacho.
		Cipaquirá a las salinas.

de Garrapata a la ciudad de Antioquia.

Se omiten estas condiciones por ser algo estensas. Muchas de ellas son aceptables, otras serían modificadas.

Para hacer mas inteligible la reseña que acabo de ofrecer a mis conciudadanos, del importante plan de Mr. Paul, sería necesario tener a la vista el mapa anexo a su cuaderno. En defecto de él me será permitido presentar varias reflexiones jenerales sobre el asunto, que creo conducentes.

Es, sin duda, de colosal magnitud el plan de construir 800 millas de ferrocarril en Colombia, con un costo calculado en \$ 60.000,000 efectivo, cuya consecucion, por medio de un empréstito, lo elevaría al capital nominal de \$ 85.000,000.

El interes al 7 por ciento anual, durante los períodos de emision, parece abrumador a primera vista.

Pero, ante los incalculables resultados de esa gran transformacion del país, debida a la estensa red de ferrocarriles proyectada, la cual nos convertiría de miserables productores de revueltas políticas, en activos, inteligentes obreros del bienestar general, para constituir una nacion rica, poderosa, respetada i feliz; ante ese considerable cúmulo de bienes que se divisan al traves de la colosal empresa de los ferrocarriles, ningun temor debe arredrarnos, debemos entrar valerosamente en esa via de salvacion, única a la cual nos impele la época de universal progreso del siglo.

Recuerdo que en 1871 era inconcebible para los hombres mas avanzados en ideas del Congreso, un plan de mejoras materiales que llegara a la cifra de 8 a 10 millones de pesos. En 1872 se comprendió lo insuficiente de esa cifra para atender a las necesidades i a los clamores de los Estados, i el Congreso de 1873 autorizó ya la garantía sobre \$ 20,000,000 o un empréstito por esa suma, para la sola línea de Bogotá a Carare.

Muchos de los pueblos de Boyacá i de Santander quedarían escludidos del movimiento regenerador de este ferrocarril; Antioquia no sabe porqué ha de contribuir al gasto de la empresa; i en fin, la República quedaría empeñada por una obra que no llenaría las aspiraciones generales de la nacion. Vale mas acometer de una vez la solucion del gran problema, con el cual la mayor parte del país ha de ser servido, poniendo a los pueblos en comunicacion continuada desde la costa hasta el centro.

La navegacion del rio Magdalena va cada dia haciéndose mas imposible desde el Puerto nacional de Ocaña para arriba en muchos meses del año. Para llegar a las bocas del Carare hoy, en los meses de verano, es preciso aguardar las corrientes del rio por muchos dias, durante los cuales los vapores permanecen varados; o bien habria de prolongarse el ferrocarril proyectado al Carare, no solo a las bocas de este rio, sino muchas leguas a orillas del Magdalena para abajo, i cada año tendria que continuar la prolongacion de la línea en la misma direccion.

Agréguese a esto el costo de la línea de Paturia, la de Cúcuta, la de Ocaña que mas luego habrian de venir para enlazar estas comarcas

productoras entre sí. Piénsese en la urgente, urgentísima necesidad de sacar, *para siempre*, repito, *para siempre*, el comercio de los valles de Cúcuta de las garras de los sátrapas de Venezuela, para alejar todo pretexto de guerra con la cual nos amenazan los dominadores de esta infortunada vecina i hermana nuestra, por vía de distraccion o diversion militar al espíritu vandálico de los guerreros que van produciendo las disensiones políticas, i que traen tan trabajada como dividida aquella República, i se convendrá en que es mil veces preferible el nuevo plan de líneas férreas que presenta Mr Paul.

El demuestra perfecta i matemáticamente la posibilidad de conseguir *en Europa* los fondos, i la de nuestro Gobierno para pagar el interes, ayudado por el producto de las secciones de 20 millas que sucesivamente vayan construyéndose i poniéndose al servicio del público, sin contar con el aumento increíble de valor que tomarían las tierras, las fincas urbanas, las sementeras, las relaciones comerciales de pueblo a pueblo, de individuo a individuo.

Por último, consideremos que los 12 años (tal vez ménos) de construccion de ferrocarriles, sean otros 12 años de lucha con los bosques seculares, con las cordilleras, con los ríos, lagos i ciénagas, para conseguir la *segunda independencia* de esta tierra, pero una independencia tan valiosa como la política, arrancada de la dominacion de España con el sacrificio de los hombres mas esclarecidos de la patria, con la pérdida de fortunas superiores en mucho al valor de los proyectados ferrocarriles; independencia que nos dé la dignidad de hombres libres, de hombres civilizados, a la cual no podemos aspirar mientras vivamos en el repugnante cieno de la miseria, de donde nacen nuestras constantes discordias, la ignorancia, la desmoralizacion i la abyeccion del pueblo, i con esto la falsía de la República.

Como Cartajenero i Boliviano he sentido vivísimo placer al ver en el mapa de Mr. Paul trazada la línea de un ferrocarril de 126 millas, que partiendo de Cartajena termine en Magangué, despues de recorrer el centro del Estado, por los distritos mas populosos, de mayor produccion i comercio. Ahorrada así en una tercera parte la navegacion del rio Magdalena, solo habria de hacerse ésta de Magangué al Puerto nacional, para comunicar rápidamente con los pueblos de Santander, Boyacá i Cundinamarca, desde la espléndida bahia de esta ciudad, indicada tan espontánea como acertadamente por Mr. Paul en su obra i en su mapa.

Yo siento venir la reaccion del progreso para esta cara patria que parecia olvidada de sí misma. Ella acaba de sacudir su pasada indolencia, fundando, sus hijos pudientes, el Banco de Bolívar, que ha de redimirla de la usura i de la ruina.

Cartajena, 8 de Diciembre de 1873.

AGUSTIN NUÑEZ.