

FERROCARRIL
DE ANTIOQUIA.



1880.

M 130 P 245
E/1 2

BOGOTÁ.

IMPRESA DE ECHEVERRÍA HERMANOS.

FERROCARRIL DE ANTIOQUIA.

La Tribuna de Medellín, en su número 9 correspondiente al 17 de Julio último, publica un artículo titulado "Ferrocarril," que no debo dejar pasar sin contestacion.

Para defenderme tendré que entrar en explicaciones que habia reservado en bien del Estado de Antioquia, de su Gobierno y quizá de todo el pais.

Sensible me es, en alto grado, que tan mal aconsejado escritor me obligue á romper el silencio que he guardado, y que ya no podria mantener sin menoscabo de mi reputacion, la que no estoy dispuesto á sacrificar por ninguna consideracion humana.

De paso sea dicho que el citado periódico no llegó á mi poder hasta el 13 de este mes en Neiva, en donde á la sazón me encontraba recargado de urgentes atenciones.

Empieza el artículo así:

"De mucho tiempo atras los hombres industriosos, aquellos que se preocupan seriamente con la suerte futura del Estado, han tenido fijas sus miradas en esta obra (la del ferrocarril), cuya ejecucion tendria el efecto de un golpe dado sobre esta tierra con una vara mágica. Brotarian como por ensalmo nuevas industrias, el espíritu laborioso y emprendedor del antioqueño encontraria ancho campo en que ejercitarse, el comercio tomaria mayor vuelo, el bienestar se haria general y con éste la paz tendria un elemento poderoso de estabilidad.

"Sin embargo, hace ya seis años que se dió principio á la empresa; el Gobierno del Estado, auxiliado por el Nacional, ha invertido en ella ingentes sumas de dinero, y el ferrocarril parece que en lo que ménos piensa es en asomar las narices en este valle y dar en él sus resoplidos civilizadores."

Los dos párrafos anteriores, que son el preámbulo del artículo, no están en armonía con los hechos, segun se desprenderá de la demostracion que voy á hacer. La conducta observada por el Gobierno no prueba que las ideas emitidas por el articulista le preocupen mucho: no es exacto que se hayan desembolsado las sumas que se dice y mucho ménos que deje de pensar el ferrocarril en asomar las narices en el valle de Medellín. Veámoslo:

"Segun el primitivo contrato, el señor Cisneros deberia tener "construidos este año más de 120 kilómetros de carrilera."

El contrato primitivo fué reformado por el de 27 de enero de 1875, y en este se fijó el 1.º de abril de 1875 para empezar á contar el plazo de construccion. Del 1.º de abril de 1875 al 17 de julio de 1880, en que se publicó el artículo de *La Tribuna*, no hay seis años.

No fué posible comenzar la construccion el 14 de noviembre de 1874 por la demora sufrida en mi regreso al país á comenzar el trazo de la línea.

La demora en mi regreso fué causada por la crisis que estalló en los Estados Unidos poco ántes de volver yo á aquel país, en donde contaba con el apoyo necesario para dar cima al proyecto. Consta de los documentos, debidamente legalizados, que presenté al Gobierno y que él publicó, que el apoyo á que me refiero se me había ofrecido. Y es de inferirse que si esa crisis no se hubiera interpuesto, habria podido contar yo con recursos eficaces é inmediatos.

Habiendo sucedido lo contrario, mi tarea fué ardua, de tal modo que nadie auguraba buen éxito. Empero, debido quizá más á favor personal que á espíritu de especulacion, conseguí lo necesario para comprar herramientas, seiscientas toneladas de rieles, diez carros, una locomotora para practicar el trazo de la línea y comenzar los trabajos de construccion &c, &c.

Nueva causa de tropiezo fué la pérdida del puerto fijado por el Gobierno para dar principio á los trabajos en el rio Magdalena.

Ocurrió la pérdida por una creciente del rio, cuando ya estaba al terminarse el trazo; de modo que se perdió todo lo hecho desde el 29 de noviembre de 1874 al mes de junio de 1875. Además, se perdió el gran auxilio que ofrecian los edificios del antiguo Puerto-Berrío, el camino de herradura á la colonia penal, y la misma colonia que como base de operaciones en aquel desierto era asunto de grande importancia.

Elegido el nuevo puerto en el punto denominado entónces "Remolino Grande," y hoy Puerto-Berrío, hubo que acometer á la vez el desmonte, la construccion de edificios en qué habitar, la organizacion de la empresa, el trazo de la línea y su construccion.

Apénas comenzada esta tarea estalló la guerra de 1875: cerca de un año despues la de 1876; y desde entónces el sin número de movimientos políticos de que todos tenemos conocimiento, siendo de advertir que los periodos de paz han sido llenos de tantas zozobras que han equivalido á un estado de guerra permanente.

Esto sentado, y prescindiendo de otras razones que me favorecen, como son: la falta de pagos en ciertas ocasiones, la escasez de brazos, la dificultad de conseguir víveres, las enfermedades, &c, ¿podrá, rectamente hablando, computarse como tiempo real de trabajo el período corrido desde la época fijada por el contrato primitivo hasta hoy?

¿Habrá quien honradamente se atreva á sostener que yo estaba en el deber de cumplir las estipulaciones del contrato aun cuando faltaran á sus solemnes compromisos los Gobiernos del Estado y de la Nacion?

Seguro estoy de lo contrario, y paso adelante.

"Pero el empresario," dice el articulista, "ha venido de contrato en contrato hasta el de 20 de agosto del año pasado."....

Las causas que impidieron dar cumplimiento á las estipulaciones del contrato primitivo eran todas de fuerza mayor, y bastaba su enu-

meracion para que el Gobierno hubiera concedido la próroga ó reforma, que tuvo lugar el 27 de enero de 1875 en cuanto á la época para empezar los trabajos; sin embargo, yo no la pedí.

Esta reforma la exigió el Gobierno de la Nación al del Estado, y éste de mí, para obtener el auxilio de un millon de pesos.

En efecto, el artículo 3.º de la ley nacional número 18, de 4 de mayo de 1874, dice así:

“En caso de efectuarse la obra conforme al contrato de 14 de Febrero de este año, celebrado con el señor Francisco J. Cisneros, el Poder Ejecutivo *obtendrá previamente* del Gobierno de Antioquia la reforma de los artículos xvi y xxxix, de manera &c. &c.”

No tengo á la mano la nota oficial en que el Gobierno del Estado me excitaba para proceder á verificar la citada reforma. La cita de ella seria la prueba concluyente de que la reforma no se introdujo á instancias mías; pero del tenor del artículo 3.º de la ley 18 se desprende lógicamente que debió ser el Gobierno del Estado quien la propuso. Y en este caso, “*La Tribuna*” no ha sido fiel á la verdad al afirmar “que he venido de contrato en contrato &c....”

El contrato de 4 de julio de 1876, que es el tercero, tuvo por objeto, como lo dice su preámbulo, *convenir ó adoptar la forma en que haya de practicarse la liquidacion de la suma con que el Estado deba contribuir para la ejecucion de la obra aludida, al tenor de lo dispuesto en el artículo XXII del contrato primitivo de 14 de febrero de 1874.*

Poco despues de celebrado el contrato de 4 de julio estalló la guerra de 1876; el Gobierno nacional no dió cumplimiento al pago de las mensualidades á que estaba comprometido; y sin embargo, sostuvo los trabajos del ferrocarril hasta el mes de marzo del siguiente año, en que, agotándose ya mis recursos, hube de manifestarlo así al Gobierno del Estado. Éste, teniendo presente que tres meses mas tarde deberia pagarme \$ 74,735, suma de que no permitia disponer la situacion del Tesoro, convino en que el pago de ella se hiciera por mensualidades de á \$ 3,000 durante la guerra y de á \$ 6,000 despues de ella.

¿Seré responsable de la situacion creada por la guerra de 1876, que fué sin duda alguna la causa de que el Gobierno nacional negara los auxilios ofrecidos en este asunto y que perdiera la empresa apoyos de otro género? Evidentemente que no. Y por el contrario, si para algo debiera nombrármeme seria para darine las gracias por haber sostenido los trabajos de la empresa contra el consejo expreso, de palabra y por escrito, de particulares y gobernantes. En Antioquia mismo se me oponian obstáculos para obtener y trasportar víveres del interior á Puerto-Berrío, pretextando que eran para auxiliar las fuerzas del Gobierno nacional en el rio Magdalena.

En Honda se me presentaban obstáculos análogos, temiéndose que los víveres que necesitaba para mis operarios y peones, tuvieran por objeto el procurar subsistencias á las fuerzas antioqueñas.

Asaz difícil era la situacion, y sin embargo, nada, ni aun el delicadísimo estado de mi salud, me inclinó á abandonar la empresa. De haberlo hecho apénas existiria un vago recuerdo de ese proyectado ferrocarril.

Creo por eso que presté entónces un marcado servicio al pais, y

especialmente al Estado de Antioquia; y creo mas, que así lo reconocen todas las personas sensatas de ese Estado, de quienes puedo asegurarlo, ó mucho me equivoco, no es eco el articulista de *La Tribuna*.

El contrato de 6 de Diciembre de 1877 se celebró para *convenir la forma en que debía complementarse lo dispuesto en la ley XII de 14 de Noviembre de ese año.*

Y por último, el de 20 de Agosto de 1879, tuvo por objeto *recopilar las estipulaciones de los anteriores que deban seguir rigiendo, introducir otras que se han juzgado convenientes, y modificar aquellas cuya forma era incompatible con el estado de la empresa.*

No puede decirse que propusiera yo semejante reforma, pues que público y notoria es que la idea partió de una comision compuesta de personas muy respetables del Estado.

Limitéme entónces á manifestar que si el Gobierno no estaba en aptitud de cumplir sus compromisos, ó si no los cumplia por falta de fe en la obra, ésta se perjudicaba con la marcha irregular que seguia á consecuencia de aquel hecho; y que por tanto, era preciso adoptar severas medidas para evitar un cataclismo. En este concepto dije que habia tres caminos ó medidas que podian adoptarse:

Conforme á la primera, el Gobierno de Antioquia conservaria sus derechos en la empresa, pero dando garantías de eficacia respecto de los compromisos por él contraidos; por la segunda, dicho Gobierno cederia á favor mio todos sus derechos mediante ciertas condiciones, quedando yo como único empresario; y por la tercera, cederia yo al Gobierno de Antioquia todos mis derechos en la empresa, mediante ciertas condiciones, viniendo éste á ser el único empresario.

La comision encargada de estudiar este asunto optó por la primera, aconsejando la reforma del contrato. El Gobierno aprobó el dictámen de la comision y se procedió á discurrir el contrato, que se firmó en 20 de Agosto del año pasado, y que anuló todos los anteriores.



He aquí, pues, que no es que haya venido yo de contrato en contrato, sino que son las circunstancias del pais las que han compelido á ello.

Parece muy extraño que cuando los hechos han pasado de ese modo, y cuando despues de todo, el único contrato vigente es el de 20 de Agosto del año pasado, se hagan alusiones al contrato primitivo y á los posteriores.

Continúa el articulista:

..... "segun el cual (el contrato de 20 de Agosto) en el mes de Setiembre de este año, debe entregar construidos 27 kilómetros " 85 centímetros solamente, y segun se nos ha informado, ha mani- " festado ya al Gobierno que no podrá cumplir con esa obligacion."

Verdad es que el contrato de 20 de Agosto me impone el deber (artículo 42) de construir en cada año no ménos de 12 kilómetros; mas para ello queda comprometido el Gobierno del Estado á efectuar el pago de las mensualidades " *con preferencia á todo otro gasto,*" segun que así lo dispone el artículo 2.º de la ley 12 de 1877 del Estado, ó á admitir los bonos emitidos en pago de cualquier renta ó contribucion del mismo Estado (artículo 35); y como ninguna de esas condiciones se ha cumplido, no solo no hay derecho para que se me exija el cumplimiento de condiciones dependientes de aquellas otras, sino

que aún debía estimarse en lo que vale mi conducta al no hacer uso de los derechos que me concede el artículo 49, que dice así:  "Si el Estado dejare de pagar con estricta puntualidad los cinco mil pesos mensuales de que habla el artículo 34, á contar desde el 1.º de Setiembre próximo venidero, el concesionario quedará relevado por el tiempo de la demora de las obligaciones que contrae por los artículos 41 y 42 de este contrato; y no solo quedarán insubsistentes las penas de que hablan los artículos siguientes hasta el 47 inclusive, sino que si por tal ovento tuviere el contratista que res- cindir algun contrato de construccion, materiales, empleados, peones &c, todos los gastos y perjuicios que eso ocasiona, serán de cuenta del Gobierno." 

Siendo así que el art. 41 me impone el deber de construir 14.85 kilóm.³ en cada año, que al respecto de \$11,000 por cada uno equivalente próximamente á las cantidades que erogan anualmente el Gobierno nacional y el del Estado juntos; y estando fuera de duda que esa cantidad no alcanza á cubrir los gastos de construccion de cada kilómetro,—es evidente que para dar cumplimiento á mi contrato necesitaba yo haber hecho alguna combinacion que allegara los fondos requeridos para la obra;—y tal era mi pensamiento; pero ¿cuál habria sido el resultado no cumpliendo el Gobierno, como en efecto ha dejado de cumplir su compromiso desde muy poco tiempo despues de firmado el contrato? El resultado infalible habria sido el establecimiento de reclamaciones por fuertes sumas que habria tenido que pagar el Gobierno por daños y perjuicios.

Para evitarlo he tenido que prescindir de tal combinacion al observar que la irregularidad en los pagos continuaba á pesar del nuevo contrato. Y comprendiendo que las estipulaciones del contrato no se cumplirían, y que no cumpliéndose por parte del Gobierno tampoco podría cumplir mis compromisos aquí y en el extranjero, en vez de adoptar el camino de las recriminaciones, que á nada conduce en favor de la construccion del ferrocarril, propuse la rescision del contrato, ó sea mi separacion, evitando estadiadamente al hacerlo proferir concepto alguno que redundara en menoscabo del Gobierno y del pais.

Hice esto en 15 de Junio próximo pasado, mucho ántes de la terminacion del año, y despues de trascurridos varios meses durante los cuales se han demorado los pagos; y lo hice manifestando estar dispuesto á continuar prestando mis servicios, si se juzgaban necesarios ó siquiera convenientes; pero de distinta manera.

La conducta seguida por mí en este asunto, prueba claramente que mi propósito no ha sido otro que salvar la responsabilidad que pueda caberme aceptando compromisos que no podré cumplir, mientras exista la menor duda acerca del exacto cumplimiento de los que ha contraido el Gobierno de Antioquia.

Continúa "La Tribuna":

"La via férrea construida por ahora, no alcanza siquiera á cuatro leguas, y en ellas se han gastado como \$ 1.200.000 segun la liquidacion que aparece en el contrato citado (20 de Agosto), á la que hay que agregar los instalamentos que de entónces acá ha pagado el Gobierno del Estado."

Ni la liquidacion del contrato citado arroja la cifra de \$ 1.200.000, ni dice que se haya gastado la suma que ella arroja.

En efecto, la liquidacion dice así:

“Artículo 32. Como valores entregados por el Gobierno, i que da por recibidos el concesionario, segun liquidaciones practicadas, figuran las siguientes partidas:

“En efectivo, animales y herramientas.....\$	118,102-865
“En cinco mensualidades de las del subsidio en dinero del Gobierno nacional.....	41,666-500
“Por lo pagado por materiales traídos de Inglaterra.....	42,880-000
“En bonos del Gobierno nacional.....	700,000-000
“En una letra por \$ 100,000 dada el dia 22 de julio de 1878 contra el Gobierno nacional, que aceptó el concesionario con el descuento del 17 por 100....	83,000-000
“En bonos del Estado amortizados hasta el 1.º de julio del presente año.....	130,000-000
“En el saldo de la anualidad que se venció el 3 de julio próximo pasado.....	25,800-000
“En la mensualidad del 1.º de agosto.....	6,000-000

Total.....\$ 1.147,449-365”

Queda demostrado que la suma de la liquidacion no sube á \$ 1.200,000, sino que es de \$ 1.147,449-365.

Voi ahora a demostrar que esa liquidacion no significa que la suma de \$ 1.147,449-365, haya sido gastada, como lo asevera el autor del artículo de *La Tribuna*. Véamoslo.

Existen depositados en el Banco de Antioquia, y á mi disposicion, bonos nacionales por valor de....\$ 600,000-000

De la letra por \$ 100,000 solo reconoció el Gobierno nacional una tercera parte, i de ella ha pagado \$ 28,000; de modo que restando esta suma de la de \$ 83,000 que figura en la liquidacion, faltan por cobrar..... 55,000-000

Quedan fondos disponibles.....\$ 655,000-000
que deducidos del importe de la liquidacion..... 1.147,449-365

La diferencia segun dicha liquidacion.....\$ 492,449-365
y suponiendo que en el año trascurrido haya desembolsado el Gobierno..... 50,000-000

la suma total será (en números redondos).....\$ 550,000-000
y no \$ 1.200,000 como asevera el señor colaborador de *La Tribuna*.

Analizando las cantidades que componen la referida suma de los \$ 550,000 encontraremos que el Gobierno del Estado ha contribuido para la construccion del ferrocarril, en cinco años, con \$ 248,769-70, equivalentes á \$ 49,754 por año, ó a \$ 4,146 por mes, ó \$ 12,438 por kilómetro de carrilera.

En el *Boletín Oficial* de Medellín, números 907 (de noviembre 19 de 1875), y 69 (de marzo 24 de 1876), se encuentran en detal las cantidades que forman esas sumas, de donde resulta que de los \$ 118,102-865 solo dió el Estado.....\$ 59,769-70
que tampoco desembolsó el Gobierno las 5 mensualidades

que figuran en la liquidacion de 4 de Julio de 1876,
 ascendentes á..... 41,666-50
 y que los \$ 42,880, importe del material, los suministró el
 Banco de Antioquia y aun se le deben..... 42,880 ..

Déjase, pues, ver que lo suministrado por el Gobierno del Estado no representa esfuerzos de gran magnitud.

En cuanto á la subvencion del Gobierno nacional, si bien es verdad que en una liquidacion son valores que figuran en el haber del Estado, no es ménos cierto que esa subvencion se obtuvo merced á una concesion hecha por mí, que no se perdió en 1876 debido á mis esfuerzos y que hasta hace poco ha demandado fuertes descuentos para hacerla efectiva.

El Congreso decretó el auxilio del millon de pesos despues de haberse celebrado el contrato conmigo, poniendo por condicion el que se reformasen los artículos xvi y xxxix; y como esa reforma aparejaba nuevas obligaciones para mí, es evidente que yo tenia derecho á exigir en remuneracion el todo ó una parte del subsidio, ó á no prestarme á la reforma aludida; y en este caso el Estado habria tenido que pagar el importe total de la subvencion acordada á la obra del ferrocarril al tenor del contrato de 14 de febrero de 1874.

Procedí, no obstante, de distinta manera: acepté la reforma cediendo todos mis derechos en favor del Estado, porque respecto á estas obras me he guiado mas por lo que á ellas favorece que por la utilidad que yo haya de reportar.

“Tanto el empresario,” dice el articulista, “como las personas que han inspeccionado la via, manifiestan que la obra está completamente asegurada, porque todas las dificultades están vencidas, y ya no se presentan obstáculos mayores para llevarla á cabo con rapidez.

“Con todo el respeto que nos merecen opiniones de tan gran peso, nos permitiremos observarles, porque así lo creemos de muy buena fe, que á nuestro juicio sucede todo lo contrario. La parte fácil del ferrocarril es la que está hecha; lo que falta es precisamente lo que presenta serios inconvenientes y lo que exige recursos incalculables. De Puerto-Berrio á la “Bodega”, el terreno es completamente plano, y para el establecimiento de la carrilera no ha presentado mas dificultad que las ciénagas, para vencer la cual se ha empleado el sencillo procedimiento de terraplenar la ruta formando calzadas para colocar sobre ella los durmientes.”

Para excusarme de contestar estos párrafos me bastaria descansar en la opinion, de *tan gran peso*, de las *personas que han inspeccionado la via*, pues es evidente que aunque tambien fuera de peso la opinion del articulista, no habiendo visitado él la obra, segun parece, valdrá más la de aquellos que la de él; pero yo no quiero apelar á ningun argumento de autoridad, y voy á contestar punto por punto.

Hemos manifestado que la obra está asegurada, porque en el estado en que se halla puede prestar servicios importantes al comercio del pais, y prestándolos las ventajas que de él se deriven servirán de eficaz estímulo para que se hagan los debidos esfuerzos en sentido de prolongarla.

Lo que el articulista considera parte fácil es sin duda la más laboriosa, no solo por la dificultad que ofrecia la consolidacion de los terraplenes, y el establecimiento de las obras de arte, sino tambien por-

que las enfermedades que se contraían en esos trabajos diezaban á los trabajadores, y los llenaba de pavor la idea de entrar de nuevo á esas ciénagas; de modo que sin grandes esfuerzos y esposicion grande por nuestra parte en determinados casos, habria sido imposible conseguir quien trabajara allí. Hoy mismo hay que pagar mayor jornal al peon que viene á esos terrenos á emplearse en la reparacion de la línea que aquel que se ocupa en las obras de la Bodega hácia adelante, y no hay comparacion posible con la época á que me he referido.

Los terraplenes que allí se ven no presentan al exterior quizá ni la cuarta parte de lo que han sido: esos terraplenes han cedido constantemente.

La celebridad de Stevenson como ingeniero civil fué anterior á la que le dió despues la construccion de la locomotora Rocket, y provino de la tenacidad é ingenio con que rellenó el Chat-Moss en la línea de Liverpool á Manchester. Y cosa singular! para ello empleó solo tierra sacada de los lados y de las inmediaciones, echada sobre faginas; precisamente, poco más ó ménos, lo que se ha hecho en las ciénagas de Puerto-Berrío.

Grandes y justos elogios mereció tambien el Coronel Totten por la construccion del ferrocarril de Panamá, y especialmente por la parte entre Colon y Gatun, en donde el terreno es exactamente igual al de Puerto-Berrío á la Bodega de la Malena. Siendo de advertir que por estar Colon en contacto inmediato con New-York, Kingston y Cartagena, contaba con mayores facilidades que las que hemos tenido en Puerto-Berrío.

A pesar de tantas facilidades y de tener los recursos á la mano y en abundancia, de costarles los trasportes del extranjero á Colon una tercera parte de lo que cuestan á Puerto-Berrío, y emplearse en ellos un tiempo inmensamente menor, los primeros 12-87 kilómetros demandaron para su construccion 2½ años y un millon de pesos de desembolso. Los trabajos de construccion del ferrocarril de Panamá se comenzaron á principios de 1849, y el 1.º de octubre de 1851 fué que corrió el primer tren de carros entre Colon y Gatun conduciendo los pasajeros para California procedentes del vapor americano, que no pudiendo entrar al Chágres, como de costumbre, por no recordar qué circunstancia, pidieron á la empresa ese servicio.

Por esa época el desaliento se habia apoderado de los accionistas, quienes comenzaban á considerar perdido el capital desembolsado. La noticia de que el primer tren habia recorrido el trayecto enunciado llegó á New-York, y fué lo suficiente para que el entusiasmo sustituyera al desaliento, y para que esforzándose todos á ejemplo de Aspinwall, se hicieran los nuevos y eficaces esfuerzos que dieron por resultado la terminacion de toda la obra hasta Panamá unos tres años despues, con solo cuatro millones más de desembolso.

Despues de terminada se gastaron otros dos millones en perfeccionar algunas obras que tenian el carácter de provisionales.

Podria continuar las citas de lo que ha pasado en la Luisiana, en la Isla de Cuba y en otros paises en esta materia; pero lo dicho me parece suficiente para demostrar que la opinion de los que han visitado la via, y la mia propia, tiene sólidos fundamentos, y que á todas luces se observa que el señor articulista de *La Tribuna* ha escrito sobre asuntos que no le son conocidos, y como consecuencia de ello no ha podido apreciarlos debidamente.

Prosigamos :

“ De allí para adelante,” dice el articulista, “cuántos obstáculos se presentan en la obra! Corte de cerros, rompimiento de rocas, construcción de viaductos, puentes, túneles y calzadas, perforación o trasmonte de cordillera en los nacimientos del Nuz, y todo esto en una extensión de más de veintiocho leguas. La cosa, pues, no es tan sencilla para suponer que habiéndose construido el camino hasta la “Bodega” o hasta “La Unión,” si se quiere, de allí á poco andar lo tendremos en el “Puente de las Pizas.” Más bien cabe preguntar: si para la construcción de 4 leguas de ferrocarril se han empleado seis años i \$ 1.200,000; para las 26 ó 30 leguas que faltan, continuando los trabajos en el mismo pie y contando con que el Estado pueda subvenir á los gastos de la empresa, ¿bastarán ó no los años que faltan del presente siglo?”

Prescindiendo de que no entiendo lo de túneles y calzadas, puesto que la calzada es el resultado del túnel, ó del corte, ó del relleno; y prescindiendo también del pleonasmo *del trasmonte de la cordillera en los nacimientos del Nuz*, para lo cual es para lo que se construyen los viaductos &c, analizaré el párrafo anterior con el detenimiento necesario:

La simple inspección del perfil de la línea — anexo á la memoria sobre el “Ferrocarril de Antioquia,” — deja ver que si bien hay todavía trabajos de consideración antes de terminar la primera sección en las inmediaciones del río Nuz, desde allí hasta la “Palmichala,” que es la 2.^a sección — distancia 58 kilómetros ó cerca de 12 leguas, — el terreno se presta admirablemente á una fácil, rápida y económica construcción, y que estando la “Palmichala” á dos jornadas, con carga, de “Barbosa,” la construcción del ferrocarril hasta ese punto satisfaría las exigencias actuales del tráfico de una manera verdaderamente eficaz; y que cuando se trasmonte la cordillera, para lo que positivamente hay que construir obras de alguna magnitud, puede estar lista también la calzada entre el “Porcesito” i “Barbosa,” que relativamente es de fácil ejecución.

Es así que pudiéndose allegar y conservar en lo sucesivo, para ejecutar las obras que faltan con mayor facilidad que hasta aquí, mayor número de brazos que del que he podido disponer hasta el presente; pudiéndose emplear para la roca el taladro de vapor con economías de tiempo, dinero y brazos; para los cortes y rellenos el arado y la rastra (scraper) también con economía de tiempo, brazos y dinero; para los puentes y viaductos la sierra y los demás aparatos de carpintería movidos por vapor que producen las mismas economías de brazos, tiempo y dinero: la ejecución de esas obras es relativamente más fácil que la de las anteriores.

La mayor cantidad de trabajo ejecutada en el año actual comparada con la de los años anteriores es una prueba de lo que dejo dicho; siendo de advertir que no se han empleado en dicho trabajo todos los peones que tenemos disponibles sino que ha sido preciso dedicar un gran número de ellos al mejoramiento de la vía ya construida, en la cual ha sido preciso sustituir los durmientes de madera de mala calidad, por los de superior clase que se obtienen en los bosques á donde están los trabajos actuales, en reforzar algunos puentes y dar mayor anchura á los terraplenes.

Con todas estas desventajas el trabajo ha sido mayor, y en cada año siguiente dará mejores resultados.

Tengo ya en Barranquilla, aguardando el sitio de su colocacion, una máquina de vapor de 200 caballos de fuerza, para mover los aparatos de los talleres de carpintería y de maquinaria en la escala que demandan ya las exigencias del camino, de acuerdo con lo que ántes he manifestado.

No es ménos inexacto el raciocinio del escritor de "La Tribuna" al hablar del costo, pues que no solo no son \$ 1.200,000 los gastados, segun demostré ántes, sino que lo verdaderamente gastado no es imputable en su totalidad al número de kilómetros construidos.

En efecto:

¿Podrá, lógicamente hablando, imputarse á los kilómetros construidos hasta hoy el gasto efectuado en habitaciones, talleres, edificios de otras clases &c. de Puerto-Berrío; ó será que prestando sus servicios para la construcción de los kilómetros siguientes, lo mismo que para los ya terminados, se reparta su valor entre todos?

¿Podrá imputarse á los kilómetros construidos solamente el trazo preliminar de toda la línea hasta "Barbosa," o deberá repartirse proporcionalmente entre todos?

¿Podrá imputarse á los kilómetros construidos los desembolsos del camino de herraduras que he abierto desde la "Bodega de la Malena" hasta "Sardinias," ó debe ese gasto repartirse proporcionalmente entre todos?

¿Podrá imputarse á los kilómetros construidos el costo del telégrafo de Puerto-Berrío á Medellín, ó su importe deberá repartirse proporcionalmente entre todos?

¿Podrá imputarse á los kilómetros construidos el importe de los rieles existentes en Barranquilla, que alcanzan para más de doce kilómetros de vía?

¿Podrá imputarse á la parte construida el importe de las carretas y carros del sistema Petoller para construcción, el de 10 carros de volteo, el de 10 carros para transporte de materiales, el de los carros para pasajeros, el de los carros para carga, y el de los útiles y herramientas en depósito y en uso actual que han de servir para el resto de la línea?

¿Podrá imputarse á la parte construida los gastos de organización y aún los de enseñanza de peones, operarios y empleados que han de servir para el resto de la línea?

Evidentemente que no, y de aquí que, deduciendo esos valores, quede reducida á una cantidad inmensamente menor la suma verdaderamente imputable á cada kilómetro.

Parécenme concluyentes los argumentos que he aducido, y en apoyo de ellos volveré á ocuparme de lo que pasó en el ferrocarril de Panamá.

Siguiendo el raciocinio del articulista de "La Tribuna" habríamos dicho: si la empresa de dicho ferrocarril ha gastado \$ 1,000,000 ó invertido dos y medio años en los primeros 12-87 kilómetros, cuánto tiempo y dinero necesitará para su terminación, midiendo la línea total 76 kilómetros, y el resultado sería: 12 años más, ó sea cerca de 15 años, en su totalidad, y de cerca de seis millones; mientras que sólo se emplearon unos tres años más en terminarlo y cinco millones de pesos en su totalidad.

Es á todas luces claro que el haber puesto en servicio los primeros 18 kil6metros de aquel camino bastaron para allegar los fondos con que se terminaron los trabajos; para lo cual no contribuirían poco los productos del mismo camino, y que la experiencia en este mismo país está en apoyo de lo que hemos asegurado.

Más de seis meses ha que estaría prestando servicio el trayecto de ferrocarril comprendido entre Puerto-Berrío y la "Bodega," hecho que habria influido favorablemente en el ánimo de todos; que habria contribuido, merced al tráfico constante por él, á desvanecer la creencia de que todo el que va á ese punto ha de morir; y que abaratando los trasportes en beneficio del comercio, habria proporcionado con sus productos nuevos elementos para dar mayor actividad á los trabajos.

Sin embargo, no pudo hacerse por el mal estado del camino de herraduras entre "Barbosa" y el Nuz, el cual debió haber compuesto el Gobierno del Estado, segun que así fué convenido. No habiendo sido compuesto, era completamente inútil entregar al servicio público el trayecto de ferrocarril concluido; por eso, y por otras razones que no son del caso, indicaron los señores Vélez y Villégas, comisionados de dicho Gobierno, y acepté yo, el aplazamiento de la inauguracion de dicho servicio.

No se me oculta que puede ocurrírsele al señor articulista, y á los que lo hayan inspirado, la idea de negar que el ferrocarril pueda dar producto alguno. Anticipándome á semejante objecion presentaré dos hechos.

El solo movimiento de peones en el trayecto, en los trenes de construccion, produce ya lo suficiente para costear la leña que consume la locomotora; de modo que cuando ese tráfico, local y demasiado moderado, se haga extensiva á las cargas de importacion y de exportacion y á los viajeros que entren y salgan de Antioquia, evidentemente producirá lo suficiente para cubrir los gastos de explotacion y dejar algun producto libre aplicable á la prolongacion del camino, producto que irá en aumento á medida que se prolongue la via.

El otro hecho, muy elocuente por cierto, tiende á probar cuánto de maravilloso tiene la explotacion de un ferrocarril en cuanto á crear trasportes en que nadie pudo pensar.

El camino de Liverpool á Manchester fué construido con el objeto especial de trasportar carbones. El inmenso tráfico de pasajeros fué cosa con que no se contó.

La empresa del ferrocarril de Panamá, es quizá la única de su clase en el mundo, en que proviniendo sus productos de un tráfico directo muy lucrativo, jamas se ha ocupado del tráfico local; y sin embargo, á pesar de toda su indiferencia en ese punto se ha creado en sus primeras 19 millas, de Colon á Monkey-Hill, un tráfico de plátanos para la exportacion que produce por fletes al ferrocarril \$ 70,000 por año, y a los vapores que los trasportan á New-York, \$ 120,000. La cantidad de plátanos trasportados en el año sube á 12,000 toneladas.

Continuemos:

"Una cosa, dice "*La Tribuna*," nos cuesta trabajo explicárnosla. "El Estado es accionista por la tercera parte de la obra, y la subvencion en dinero que por esa parte le corresponde, está compu-

“tada en \$ 11,000 por cada kilómetro de carrilera de hierro. Al “empresario deberá tocarle entonces \$ 22,000 por la misma extensión. “¿Por qué es, pues, que los trabajos marchan á paso de tortuga y “se toma á veces por pretexto que el Estado no paga con puntualidad “sus instalamentos?”

Este argumento no va en zaga á los otros; demuestra la ignorancia del articulista en esta clase de negocios.

La vía férrea mide hasta Medellín 200 kilómetros: éstos á razón de \$ 22,000 por kilómetro, importarian \$ 4,400,000. ¿Conoce el señor articulista muchas personas que posean ese capital? Y si acaso los conoce, ¿sabe si estarían dispuestas á embarcar *todo* su capital en una obra de esta clase? Si el señor escritor de *La Tribuna* sabe de alguno que lo haya hecho, yo no; y por lo que á mí respecta diré que, grande ó pequeña que fuera mi fortuna, si alguna tuviera, jamás cometería semejante disparate.

En todos los países civilizados he visto que desde que las empresas demandan capitales en grande escala, se apela á la reunion de muchos para allegarlos.

Para reunirlos se procura demostrar la conveniencia de la inversion ó inspirar la mayor confianza en todo lo que con ella se relacione.

Las subvenciones de ámbos Gobiernos tienen que figurar en este caso como la base de toda operacion para la consecucion de otros capitales (así lo manifesté al señor Recaredo de Villa y á sus Secretarios los señores Marco A. Arango, Luis María Mejía y Abraham García al tiempo de celebrar el contrato, y lo he repetido innumerables veces despues); y, ¿cree por ventura el señor articulista que no habiendo sido exactamente satisfochas esas subvenciones, y habiendo estado el pais conmovido conatantemente desde 1875, sea fácil tarea la de encontrar en el extranjero quienes estén dispuestos á comprometer sus capitales en tales condiciones?

¿Podré ser responsable de ello cuando á virtud de esas convulsiones ó irregularidades ni siquiera se me ha dejado tiempo para gestionar debidamente este asunto en el extranjero?

Una idea de ello puede formarse *La Tribuna* por lo que ha pasado á su vista en Medellín, de lo cual debe tener conocimiento, á saber:

A virtud de la ley XII de 1877, de la Legislatura de Antioquia, que previene en su artículo 2.º que *con preferencia á todo otro gasto* se me abonarán mensualmente \$ 6,000 por cuenta de la subvencion del Estado, celebré con el Poder Ejecutivo un contrato cuyo artículo VI decía: “El día 1.º de cada mes se pagarán por la Administracion general del Estado á Cisnéros, ó á quien sus derechos represente, los seis mil pesos estipulados, siendo obligacion de Cisnéros entregar igual suma en bonos de la anualidad que corresponda. Los espresados bonos serán además admisibles en pago de derechos de consumo, ó de cualquier otra renta ó contribucion que deba ingresar en el Tesoro del Estado.”

Apénas firmado este contrato puede celebrar otro con el Banco de Antioquia, cuya liberalidad ha sido grande siempre que se ha tratado de ayudar á la empresa del ferrocarril. En esa ocasion el comercio de Medellín, presidido por los honorables señores don Fer-

nando y don Marcelino Restrepo (incansables y decididos sostenedores de la empresa) apoyó decididamente la operacion.

Por algun tiempo todo marchó bien; más, cuando ménos lo pensábamos, empezó el Gobierno á repudiar los bonos, y hoy es absolutamente imposible colocar un bono en ese comercio, que como he dicho, y no me cansaré de repetir, ha estado dispuesto á prestar siempre su cooperacion.

Tengo la firme conviccion de que si el Gobierno hubiera respetado la ley y los contratos vigentes jamas habria tenido dificultades para convertir en metálico los papeles del Estado; medio por el cual de una manera muy sencilla se habria venido a conseguir que el comercio del Estado hubiera negociado todos los bonos en un momento dado, realizándose así un empréstito en los términos más favorables, con cuyos recursos los trabajos habrian marchado con mayor rapidez.

Muy sensible ha sido ese proceder hasta hoy para mí inesplicable. Vengo á entenderlo ahora que leo el párrafo que estoy contestando, del cual claramente se desprende que el Gobierno no deha preocuparse por dar exacto cumplimiento á su compromiso mientras no aporte yo capitales al respecto de \$ 22,000 por kilómetro para concurrir á la ejecucion de la obra.

Para que esos capitales se hubieran podido aportar desde el principio de la obra habria sido necesario, como ántes he dicho, la organizacion de la sociedad que los suscribiera.

No habiendo podido organizarse ésta, el otro camino de allegar capitales extranjeros es por via de préstamo sobre los bonos de la Nacion y del Estado primero, y sobre la obra ejecutada despues, cuando sus productos puedan sabvenir al pago de intereses y amortizacion del capital, aun cuando sea con lentitud.

Bajo este punto de vista creía yo, que por lo mismo que no he podido allegar otros capitales, en la escala que la obra exige, el Gobierno se esmeraria más en ser exacto, y que mi decision por llevar á cabo la obra, aun luchando con tantas desventajas, lejos de inspirar temores ó de dar motivos á increpaciones, inspirarian confianza y por lo ménos llegaria á reconocerse la rectitud de mis miras; porque, entendia yo, que ya fuera de un modo, ya fuera de otro, lo que á Antioquia y á toda la República convenia era que el ferrocarril se construyera.

Animado de ese deseo he aceptado la desventajosa lucha que he venido sosteniendo contra una naturaleza refractaria y un socio indiferente. Convencido ya de que obramos desde puntos de vista diametralmente opuestos, mis esfuerzos no tienen razon de ser; debemos poner término á una situacion embarazosa para las dos partes, y por eso he propuesto la rescision del contrato, — rescision en que insistiré resueltamente hasta llevarla á cabo, á no ser que se den positivas garantías de que no se repetirán las escenas pasadas.

Habla tambien el señor articulista de que el camino marcha á paso de tortuga, lo cual aunque es cierto, es una verdad que á nada conduce; ¿puedo esperarse otra cosa dados los antecedentes sentados? No por cierto. ¿Significa eso que yo no haya hecho y esté haciendo todos los esfuerzos imaginables para darle una marcha más rápida? Si hay algun medio práctico de conseguirlo ¿por qué se lo

calla el articulista? Qué cosa es mejor? que el camino marche á paso de tortuga, pero que marche, ó que no marche absolutamente?

Muy bueno seria, no hay que dudarlo, que hubiera los elementos necesarios para dar mayor impulso á las obras y acercar más el extremo de la via á Medellín; pero pregunto yo, el que esto no sea dable conseguirlo de momento debe ser motivo de desaliento? Evidentemente que nó. Examinemos este punto con calma.

Supongamos primero, que tuviéramos hoy cinco ó seis millones de pesos en caja, esclusivamente aplicables á las obras del ferrocarril, y que, por tanto, estuviéramos en aptitud de dar grande impulso á los trabajos: ¿de dónde conseguiríamos los brazos necesarios para hacerlo? Y caso de conseguirlos, cómo obtendríamos en cantidad suficiente los víveres para ellos? Y suponiendo vencido todo, y tambien el modo de trasportar rápidamente los materiales para la obra en la escala que ella demande; ¿de qué se alimentaria durante algun tiempo el ferrocarril, si de repente se estableciera hasta Medellín?

Recuérdese que en el cuadro de productos probables de la Memoria que publiqué, los trasportes dependen de condiciones distintas á las actuales. Por ejemplo, presupongo cierto número de toneladas de mineral bruto, y tengo la conviccion de haber quedado bajo en mis cálculos; pero esa forma de exportacion no se adoptará sino despues de ensayos que demandan tiempo, y al principio no es posible que sea en la escala presupuesta.

Lo que digo del mineral bruto, es aplicable á todo lo demas; de donde lógicamente se deduce que los productos del camino no alcanzarian quizá para cubrir los gastos de explotacion; en cuyo caso á los grandes sacrificios que aparejaria la reunion de un capital de esa magnitud, habria que agregar los que cansara el déficit constante de la empresa.

No sucederia así si la empresa crea, aunque sea lentamente, su alimento con las ventajas que el tráfico por ella pueda ofrecer á la agricultura y á la industria.

Un auxilio eficaz por parte del Gobierno del Estado, consistente no solo en dinero sino tambien en brazos, permitiria poner la via en el rio Nuz en un tiempo muy corto, y esto sólo causaria una verdadera revolucion, económicamente hablando, en las condiciones del pais.

Si el escritor de *La Tribuna* se inspirara en miras patrióticas, á ese punto deberia dirijir sus esfuerzos, porque eso es lo que conviene á su pais. Mi personalidad no debe ser ni es un obstáculo para conseguirlo: yo me retiro ó me quedo, segun convenga; lo mismo me es una cosa que otra.

Voy á terminar.

Si no abrigara yo la firme conviccion de que la mayoría del pueblo antioqueño no participa de las ideas del articulista de *La Tribuna*, confieso que experimentarí un cruel desengaño, porque apenas puedo concebir que mi consagracion en favor de los intereses del Estado fuera recompensada de la manera que lo hace el citado articulista. Tampoco puede pensar que los que siempre me han brindado su amistad y colmado de atenciones, con tanta facilidad y tan sin causa se hayan convertido en mis detractores.

Contraste singular ofrece lo que ha pasado en Antioquia y la conducta observada por la Diputacion caucana. Allí apénas fué conocida mi propuesta de rescision, que sea dicho de paso, no contiene quejas ni recriminaciones, y espresa por el contrario mi deseo de continuar, en otra forma, cooperando á la realizacion del ferrocarril,— allí, digo, se levantaron inmediatamente voces para zaherirme.

Los honorables Diputados caucanos, siguiendo un camino más elevado, sin embargo de que son pequeños los servicios que he prestado al Cauca, elevaron una esposicion (por cierto mi honrosa para mí), suplicando al Presidente de la República que no aceptara la propuesta y que me prestara apoyo decidido.

Reciban estos señores, y el pueblo que representan, la más sincera espresion de mi reconocimiento.

Harto bien sé que hay personas empeñadas en desviar la opinion pública acerca de mi conducta, para lo cual apelan á la calumnia y á otros medios análogos. Pueden esas personas estar seguras de que en ese camino no las seguiré; porque ni mi educacion, ni mis principios, ni mis ocupaciones me lo permiten, pero que siempre que contra mí ó contra mis empresas se diga algo, de modo que, sin faltar á las reglas de decencia, que requiere esta sociedad, llegue á mi noticia, daré las explicaciones del caso para que todo el mundo sepa á qué atenerse.

Sepa el autor del artículo, que por irregular é injustificable que encuentre yo la conducta seguida por él y por el señor Camilo A. Echeverri en esta ocasion, eso no tendrá influencia en mis resoluciones y en mis votos, que serán siempre en favor del ferrocarril de Antioquia y por las demas obras de su clase, sin las cuales la independencia de este pais seria una obra incompleta.

Bogotá, agosto 24 de 1830.



FRANCISCO J. CISNEROS.

* * * Despues de escrita la anterior manifestacion, he recibido una carta del señor Pedro Restrepo U, Presidente del Estado soberano de Antioquia, fechada en Puerto-Berrío el 30 de julio último, de la cual inserto a continuacion unos párrafos que corroboran el pensamiento de que las opiniones del articulista de *La Tribuna*, no son las de los hombres importantes del pais, que de véras se interesan por las mejoras materiales de éste.

He aquí tales párrafos:

“Creiendo fomentar el tráfico por esta via (la del ferrocarril de Antioquia) con la refaccion del camino entre Barbosa i Sardinas, la estoi efectuando con toda la seriedad deseable: quinientos obreros trabajan en ella, i me prometo que pronto tendremos por donde andar ligero i con alguna comodidad.

“El tráfico se verificará por esta via mui pronto. Yo le ayudaré en lo que pueda. Por lo pronto, toda la carga del Gobierno vendrá por aquí; i viene bastante en el entrante mes.

“No vaya usted a desfallecer.  Usted coronará la empresa, i sus enemigos, émulos i rivales, se verán obligados al fin a hacerle justicia.” 

PROPUESTA

DE RESCISION DEL CONTRATO SOBRE CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA.

Puerto-Berrío, Junio 15 de 1880.

Señor Secretario de Hacienda y Fomento del Estado soberano de Antioquia.

Por los informes, cuya copia acompaño, en que el Ingeniero residente de este ferrocarril me da cuenta de los trabajos ejecutados de Enero á Mayo últimos, lo mismo que por el que yo dirigí al Gobierno de la Union en 24 de Diciembre de 1879, y al Despacho de que se halla usted encargado, en 10 de julio del mismo año; y en 4 de enero del que va corriendo, los Comisionados del Gobierno del Estado, señores Luis E. Villégas y Carlos Vélez S.; y en 6 del mismo mes el señor doctor Manuel Uribe Angel; tiene el Poder Ejecutivo conocimiento pleno del estado actual de la obra, de la cantidad de esfuerzo que las circunstancias han permitido aplicar á su desarrollo, de la voluntad perseverante con que se procura combatir, y en gran parte vencer, los obstáculos que se interponen, y por fin, del carácter irresistible de alguno de esos obstáculos. Así y todo, y merced á esos esfuerzos, la Empresa ha llegado ya á un estado de adelanto tal, que se sienten en ella necesidades superiores á los elementos de su existencia. Pasadas ya las contrariedades de los primeros dias; organizados los trabajos de una manera eficaz; acopiados en Puerto Berrío y Barranquilla gran cantidad de materiales, herramientas, útiles &c.; terminada la línea telegráfica entre Puerto Berrío y Medellín; facilitados los trasportes por tierra con la carrilera construida y con el camino de herradura que he abierto de la Malena á Sardiná, y por el río Magdalena con los vapores de poco calado que he puesto en la línea de Barranquilla á Caracolí, parece fuera de duda llegado el momento de imprimir á los trabajos un gran impulso, aprovechando todas esas facilidades para su rápido progreso.

La verdadera dificultad, como en mis informes anteriores he tenido ocasion de manifestarlo a ese Gobierno, es la falta de brazos. He halagado con el incentivo de jornales altos, alimentacion i mé-

dico y medicinas gr^{at}is á los peones; he perdido sumas considerables en adelantos á cuenta de trabajo y en comisiones para atraerlos; he regado agentes activos en los Estados de Antioquia, Tolima, Bolívar y Panamá; he hecho venir de New-York, en calidad de ensayo, una partida de cincuenta italianos, de los que apénas quedaban en la Empresa dos ó tres, enfermos, á los tres meses de su llegada; jamas he conseguido tener mas que un personal flotante que nunca ha pasado de cuatrocientos hombres, y escasas veces ha llegado á ese máximum. Contraté con el Gobierno del Estado dos secciones de presidiarios, y las tuve aquí, pero me ví en el caso de hacerlas regresar á Medellín, porque no se pudieron conseguir capataces idóneos que supieran sujetarlos á la necesidad de la disciplina y el trabajo. Contraté con el Gobierno nacional los servicios, como operarios, de una parte de la Guardia colombiana, y la oposicion que tuvo la idea hizo retraer al Gobierno de su realizacion. Recientemente propuse importar chinos en cantidad suficiente para dar impulso á los trabajos sin exponer el país á dificultades de razas; y en prevision de que muchos de los asiáticos que vinieran, no quedaran permanentemente en la Empresa, sino que desertasen de ella, como los italianos, y fuesen á prestar el servicio de sus brazos á otras industrias del país, solicité del Gobierno nacional y del del Estado, que cooperasen á cubrir los gastos de la traida; pero aun este proyecto parece que ha encontrado opositores.

Sin embargo de esto, el contrato me señala de una manera inflexible,—y no podría ser de otro modo,—el término en que debe estar concluida la obra y la cantidad de trabajo que he de ejecutar en cada año. Comparo la gravedad de los compromisos con los elementos de su realizacion, y me pregunto: ¿debo hacer el camino con peones ó sin peones?

Usted verá en los informes, señor Secretario, que á fines de abril llegaba la calzada á la estacion 628, es decir, 19 kilómetros, á contar desde Puerto Berrío. La carrilera está tendida hasta la estacion 533 + 50, ó sea 16.26 kilómetros desde el citado puerto. En esa proporcion, cuanto se puede esperar que haya en 1.º de Setiembre próximo, es ocho ó nueve kilómetros mas de los trece que habia cuando practicamos la liquidacion de 20 de Agosto del año pasado. No me propongo hablar ahora de los efectos de los artículos 38 y 42 de nuestro contrato de la misma fecha; sé muy bien que ellos me privarán, en razon de aquella corta cantidad de trabajo, de las mensualidades del Gobierno del Estado, pero no de la refrendacion de los bonos de la cuarta anualidad del subsidio nacional; ni voy tampoco

á invocar el artículo 49, por el cual tendria derecho á que la liquidacion futura no se practicase en 1.º de Setiembre sino en 1.º de Diciembre ó de Enero próximos, debido á los tres ó cuatro meses en que el Gobierno tuvo que suspender el pago de sus referidas mensualidades. El uso de ese derecho me tranquilizaria si al mismo tiempo pudiese alucinarme con la esperanza de que la prolongacion del plazo me permitiera prolongar tambien la carrilera hasta el límite debido; pero no tengo ni tendré brazos con qué hacerlo, y este es el punto hácia el cual quiero llamar formalmente la atencion del Poder Ejecutivo, para que procedamos de la manera mas conveniente á los intereses del Estado y á los míos. Sin peones suficientes es imposible entregar cantidades considerables de trabajo en plazos determinados; y aún las cantidades que se ejecutan salen á costo muy elevado, porque los gastos generales de la organizacion no pueden disminuirse.

De aquí no debe deducirse, de ninguna manera, que mis convicciones se hayan debilitado; nada estaria mas distante de la verdad que eso. Si en alguna ocasion ha podido considerarse segura la construccion del camino, es ahora, que los esfuerzos acumulados y patentes de seis años de lucha, responden de su porvenir. El camino se hará: lo que no creo es que en los plazos que el contrato señala pueda yo hacerlo, sin disponer de mayor número de brazos y sin formar en el extranjero una Compañía que proporcione los recursos suficientes para avanzar con rapidez. Sin esa Compañía y sin el personal indispensable, la obra siempre se ejecutaria, á pesar de las convulsiones políticas del país: ya eso está demostrado; pero aunque el Gobierno me autorizara para ello, aunque él y el país se resignaran á la lentitud, yo no me resignaria, porque eso me impondria sacrificios imposibles de recompensar, entre los cuales no es el menor la separacion de mi familia por tiempo indefinido.

En 1874, un largo período de paz me habia hecho creer que la formacion de la Compañía seria obra muy fácil (y en efecto, despues me convení de que lo era), cuando la Empresa estuviese organizada, y hubiese ya algo hecho que presentar como garantía á los capitalistas de Europa. Bastante tenia adelantado cuando hice mi viaje de 1876, y bastante habian influido en el éxito que iban teniendo mis gestiones los pagos puntuales que entónces hacian, de su subvencion respectiva, el Gobierno del Estado y el de la Union; pero sobrevino inesperadamente la guerra, y tuve que regresar precipitadamente, y perdí todo lo que habia adelantado. Volví á Europa en 1879; otra guerra me hizo regresar rápidamente, y volví á perder el fruto de mis gestiones. Para experiencia, por lo ménos, es suficiente, y no me atrevo á ensayar la tercera tentativa.

Estas consideraciones me inducen á proponer al Gobierno de que usted forma parte, la rescision de nuestro contrato, en términos equitativos para ambos: podemos estipular plazos cómodos para el pago del crédito que resulte á mi favor, con arreglo á la liquidacion que se practique, y hasta me comprometeré á seguir prestando mis servicios á la Empresa, si así se deseara, con tal que no sea indispensable mi presencia permanente aquí.

Este plan es, indudablemente, ventajoso para todos: á mí me releva de una responsabilidad incompatible con las circunstancias actuales del país, i al Gobierno lo coloca en aptitud de aprovechar los beneficios de la empresa en la proporeion de sus esfuerzos.

Esos esfuerzos tienen que ser de ahora en adelante mayores que los hechos hasta hoy; y es incuestionable que, perteneciendo la obra al Gobierno exclusivamente, los resultados de aquellos refluirían exclusivamente sobre el país.

No es nuevo para mí este punto de vista desde donde invito al Gobierno á examinar las cosas, pero debo manifestar que no me he atrevido ántes á hablarle de rescision en términos tan decididos, por temor á un fracaso para la Empresa, temor que no tiene ya hoy razon de existir, porque las circunstancias han variado completamente. La Empresa está de todo en todo organizada, como he dicho mas arriba; su personal es de lo mas escogido, y solo con que el Gobierno se tome la pena de componer el camino de herradura de Barbosa á Sardinias, el tráfico del país se hará por esta via, y el pedazo de ferrocarril construido empezará á dejar utilidades, y los peones irán familiarizándose con la comarea que hoy les causa, no con verdadero fundamento, tanto terror, y acudirán en mayor número á prestar el contingente de sus brazos.

Por otra parte, la línea de vapores que he establecido en el río Magdalena, y cuyo objeto, cuando la inicié, fué exclusivamente atender con independencia y eficacia á las necesidades del ferrocarril en sus relaciones con la Costa y el extranjero, seguirá prestándole servicios de consideracion, pues ahora mismo acabo de celebrar con las Compañías Alemana é Internacional de Navegacion, un contrato de Alianza, en el que hemos estipulado fletos baratos de Puerto Berrío á Barranquilla, y vice-versa, y se señalarán mas baratos todavía para promover en el Estado el desarrollo del tráfico de otros artículos (como minerales en bruto), que con un estímulo como ese, y las facilidades del ferrocarril, constituirán ramos valiosos de exportacion.

Otra ventaja tiene la rescision del contrato, y es que en la nueva direccion podrá desaparecer el carácter puramente personal que

hoi tiene. Yo no quiero que los intereses cuantiosos que me están confiados, sigan por mas tiempo expuestos á las contingencias de mi vida. Creo que conviene buscar otra combinacion, á la que estoy dispuesto á ayudar, y en la cual el porvenir de la Empresa no se entorpezca ni se comprometa por el fallecimiento de un hombre. En la organizacion actual, el Ingeniero residente señor C. P. Yeatman, me representa cuando me ausento; este empleado, por su honradez, inteligencia y actividad, es digno de entera confianza, y podria continuar en el puesto que ocupa, á las órdenes de la Secretaría de Hacienda y Fomento ó á la de una Junta de patriotas residentes en Medellin; pero estos son pormenores que apénas me limito á indicar, y que pueden estudiarse ampliamente mas tarde, cuando el Gobierno haya aceptado en principio, como lo espero y le ruego, mi solicitud de rescision.

Deploro que circunstancias en que no tengo parte, y cuya culpa á nadie echo, hagan necesaria esta resolucion, pues me hubiera sido grato verificar yo mismo el coronamiento de una obra á la que he dedicado tantos desvelos y energía; pero estoy seguro de que el pais sabrá apreciar el valor de mi tarea en el punto en que la dejo: y aun puede decirse que ésta, bajo cierto aspecto, ha llegado ya á su fin, pues lo que principalmente me propuse fué demostrar que sí se pueden construir ferrocarriles en el interior de Colombia, á pesar de las guerras civiles y de los escasos recursos disponibles; y esto queda ya fuera de duda. Terminar el de Antioquia es ahora asunto de tiempo y de dinero, que no debe preocupar desmedidamente al Gobierno ni al pais si el estado de las cosas no les permite aplicar grandes esfuerzos, como se necesitan; lo esencial es que siempre se haga algo, y que ese algo pueda irse aprovechando; cada nuevo kilómetro que se construya será un elemento nuevo para la construccion de los siguientes, y el pais no tendrá ocasion de desalentarse, porque dia por dia irá viendo que su gran via de comunicacion con el rio Magdalena se mejora, y que cada peso que gaste en ella hoy, le da su resultado mañana.

Y lo que digo del ferrocarril de Antioquia es aplicable á su prolongacion hasta encontrar el del Cauca. Uno y otro pueden considerarse como una sola via, empezada casi simultáneamente por sus dos estremos. Para ponerlas en el estado en que se hallan, he tenido que llevar una vida agitadísima, cuya continuacion no se me haria pesada si fuese necesaria todavia; pero el pais puede tener ya conciencia de sus fuerzas, y sin duda no me tendrá á mal que detenga, en el momento en que ha llegado á ser ya inútil, el prolongado sacrificio.

Soy de usted, con la mayor consideracion, atento y seguro servidor,

FRANCISCO J. CISNÉROS.

MANIFESTACION

QUE LOS SENADORES I REPRESENTANTES DEL ESTADO
SOBERANO DEL CAUCA HACEN AL PODER EJECUTIVO
DE LA UNION.

Bogotá, Julio 1.º de 1880.

Ciudadano Presidente de la Union.

Señor :

Los suscritos, Senadores Plenipotenciarios y miembros de la Cámara de Representantes por el Estado soberano del Cauca, sabedores de que el Agente general en esta ciudad de las empresas de obras públicas del señor Francisco J. Cisneros ha presentado al Poder Ejecutivo una propuesta de rescision del contrato existente sobre construccion y explotacion del ferrocarril del puerto de Buenaventura, en el mar Pacifico, al rio Cauca, nos apresuramos á dirigiros, en nuestro propio nombre y en el de los pueblos é intereses que representamos, la siguiente respetnosa manifestación.

Notorio es para el que conozca las regiones setentrionales y occidentales de Colombia, que el porvenir del Cauca, su prosperidad industrial y su futuro engrandecimiento material y económico están fincados en la pronta y segura realizacion de la redentora empresa del ferrocarril á Buenaventura, é inútil seria por lo mismo, entrar en demostraciones y consideraciones acerca de un hecho que creemos generalmente aceptado por todos. Aplazar por lo mismo esta gran necesidad, defraudar esta esperanza adquirida, exponerla á contingencias de cualquiera clase, ó siquiera poner en duda su foliz resultado, seria un golpe de muerte para los pueblos del Cauca, que ven en ese ferrocarril las fuentes de su vida. Es, pues, nuestro principal deber, como Representantes de ese Estado, no solo el de oponernos á todo lo que pueda paralizar ó entrabar la progresiva marcha de la empresa, sino ántes bien el de procurar por los medios posibles la segura y fácil ejecucion de la obra.

Rasuelto hoy favorablemente el problema de ese ferrocarril; despues de tantas vacilaciones y de las tentativas frustradas, es llegado el caso de hacer el último esfuerzo allanando con entusiasmo, decision y energia toda contrariedad que pueda presentarse. La misma propuesta de rescision del activo ó inteligente empresario señor Cisnéros, es una garantía de la ejecucion de la obra, puesto que aquella solo tendrá lugar en Setiembre ú Octubre próximo, cuando la carrilera esté en servicio desde Buenaventura á Córdoba, que es la parte mas importante de la via y que presenta mas dificultades, y cuando se hayan ejecutado las principales obras de arte, como son el muelle del puerto y el puente que une la isla de Buenaventura con el continente, y que mide 1,600 piés de largo.

El hombre de genio, de grande habilidad y de inquebrantable constancia, como lo es el señor Cisnéros, que hace ya seis años está luchando brazo á brazo y con el mayor desinterés contra nuestra bravía naturaleza, exponiendo vida, familia é intereses, es el llamado á coronar esa obra, que le hará justamente célebre en Colombia, y que es al mismo tiempo una garantía de sus demas empresas. Desgraciadamente no se conocen por muchas personas, como los conocemos nosotros, los grandes esfuerzos hechos y la importancia de los trabajos materiales y científicos que se han llevado á cabo en aquel ferrocarril en un período relativamente pequeño, atendidos los recursos con que ha contado la empresa. El distinguido ingeniero señor D. J. Thayer, Director inmediato de la obra, es uno de los extranjeros mas importantes y útiles que han venido al pais.

Aunque personalmente sentimos los perjuicios que pueda sufrir el señor Cisnéros, y mucho mas si su resolucion ha sido aconsejada por su delicadeza ú ocasionada por innobles decepciones, creemos que en favor del Cauca y de los verdaderos intereses de la República no debe aceptarse la rescision propuesta, y así lo solicitamos encarecidamente del señor Presidente de la Union. El Congreso nacional acaba de expedir dos importantes leyes en beneficio de la empresa mencionada: la de 21 de junio último, que manda ejecutar una exploracion científica en el rio Cauca, para facilitar la navegacion á vapor, y la que se pasa hoy á la sancion del Poder Ejecutivo, aprobatoria del contrato adicional al del ferrocarril expresado. Esto demuestra que la Representacion nacional no pierde de vista tan magna empresa y que confía en la excepcional labor del señor Cisnéros. Si los actuales recursos son insuficientes, el patriotismo aconseja que se hagan nuevos sacrificios para obtenerlos, ó que se adopten por el Gobierno Ejecutivo las medidas liberales que por un sentimiento de

delicadeza deja de proponer el concesionario; pero que no se prive al pais de sus probados servicios. Hombres como Cisnéros son muy raros en los tiempos que alcanzamos.

Os pedimos por lo mismo, en nombre de los intereses del Estado del Cauca:

1.º Que no acepteis la rescision propuesta del contrato sobre construcion del ferrocarril del Cauca, y

2.º Que si lo estimais á bien y para asegurar el mejor éxito de la empresa, soliciteis del Congreso actualmente reunido, una ley de autorizaciones para procurar nuevos recursos y allanar las dificultades que en ejecucion del respectivo contrato puedan presentarse al empresario señor Francisco J. Cisnéros, sin desatender por esto los permanentes y bien entendidos intereses nacionales.

Ciudadano Presidente de la Union.

M. M. Castro—Pacífico Orejuela—Benjamin Núñez—Juan E. Ulloa—Vicente Pérez M.—Jorje Quijano—Octavio Hurtado—Salomon Posso—Salvador Herrera—J. M. Iragorri—Tobías H. Montenegro.