

GRAN FERROCARRIL CENTRAL

O SEA

EXAMEN Y REFUTACION DEL CONTRATO
DE 24 DE SETIEMBRE DEL PRESENTE
AÑO, CELEBRADO PARA SU CON-
STRUCCION Y EXPLOTACION, PU-
BLICADO EN EL "DIARIO OFI-
CIAL," NUMERO 4024 DE 29
DEL MISMO MES DE SE-
TIEMBRE.

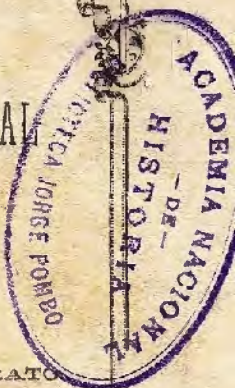
POR MANUEL DE J. QUIJANO.

PPAYAN
IMPRESA DEL ESTADO.

1877.

M 313 P. 10

92



GRAN FERROCARRIL CENTRAL.

O SEA

Exámen y refutación del contrato celebrado para su construcción y explotación & & opúsculo escrito por Manuel de J. Quijano y publicado en esta Imprenta el 10 del presente mes. En su edición, por la estrechez del tiempo y por aprovechar la salida del correo, se omitió la corrección de los siguientes errores.

FÈ DE ERRATAS.

PÁG.	LÍNEA.	DICE.	LEASE.
En la cubierta.		CENTRAL	CENTRAL.
Id.		SETEMBRE	SETEMBRE ;
3	19	Contrato,	Contrato ;
4	4	esclamacion	exclamacion
"	7	esclamacion	exclamacion
"	21	Question"	Question,"
5	2	de que	de que,
"	5	quedará	quedará,
"	17	estipulaciones	estipulaciones
6	24	exclusivo	exclusivo.
7	1. ^a	cuesta	cuestan
"	3. ^a	exclusivamente	exclusivamente
"	11	anual,	anual
"	12	tambien	tambien,
8. ^a		(Desde la línea 8. ^a hasta la 18 hay que cambiarlo todo conforme á la nota [a] que seguirá al fin de esta "Fè de erratas.")	
8	29	\$ 5.003,173-65	\$ 5.053,205-38
9	3	\$ 5.003,173-65	\$ 5.053,205-38
"	14	del 18 por 100	del 18 $\frac{1}{2}$ por 100
"	23	causa	cause
"	28	\$ 18-50	\$ 31-50
10	3	estipulaciones	estipulaciones
"	10	Londres	Lóndres
"	20	estipulaciones	estipulaciones
"	23	patrióticas	patrióticas,
"	37	que sean	que sean,
11	9	alcansan	alcanzan
"	12	Compañía	"Compañía
"	13	Húngara	Húngara"
"	21	cuenta	cuenta,
"	22	gratis	gratis.
"	27	venderlos	vender sus productos
"	33	Europa,	Europa ;
12	3	Argentina	Argentina,
"	11	Italia ;	Italia :
"	25	para lo	para la
"	33	comunicarse	comunicarla
13	18	anuales	anuales,
"	27	recibir	recibir,
"	34	cordillera	cordillera,
14	22	tezcaco azteca	tezcaco-azteca
"	36	conquista	conquista,
15	1. ^a	vajan	bajan
"	8	mas,	mas
"	8	claman, por	,claman por
15	17	respecto	respecto,
"	"	patrio	patrio,
"	20	ganadería,	ganadería ;
16	1. ^a	en su mayor parte	en lo general
"	14	Guayas	Guáyas

PÁG.	LÍNEA.	DICE.	LEÁSE.
"	18	recibo	recibo,
"	30	desapacionada	desapasionada
"	31	pasivo	pasivo,
"	35	nacional,	nacional;
17	11	compuestos	compuesta
"	13	derivados	derivadas
"	17	atravezado desde	atravezado por dó quiera desde
"	18	gran cordillera	gran cordillera oriental,
"	19	por tres grandes ramales, y	
18	19	atravezado por dó quiera	quedando así tres grandes ramales
"	23	difícil	difícil
"	23	el cual	el cual,
19	1.ª	superavit, segun se decia	superávit; que
"	4	marchaban	marchaban y marcharian
"	31	alguno	alguno,
"	31	superavit	superávit
"	37	Esto si que	Esto sí que
20	7	via	via
"	39	Bogotá	Bogotá,
21	4	Buenaventura,	Buenaventura;
"	24	leguas	leguas,
"	39	escrito	escrito,
22	1.ª	considerar	considerar
"	21	1875 á 1876	1875 á 1876—
23	13	superávit,	superávit,"
"	19	, se convertirá	", se convertirá
25	1.ª	1875 á 1876	1875 á 1876—
26	28	consignarán	consignaron
"	37	Cajas,	Cajas:
27	4	agregan	agrogan;
"	12	quieran	quieren
"	24	favorecen,	favorecen;
"	28	para nuestra obra"	para la obra"
"	29	esta forma	esta forma:
28	13	hectáras	hectaras
"	16	hectáras	hectaras
"	19	hectáras	hectaras
"	23	hectáras	hectaras
"	31	hectáras	hectaras
30	8	pueden	puedan
"	31	ella hubiere celebrado	ella hubiere celebrado
"	37	Tesorería	Tesorería
31	35	gravosas	gravosas,
32	16	Adviertase	Adviertase
"	24	Compañía	Compañía,
"	"	fondo	fondos
33	17	ofenza	ofensa
"	19	inesperto	inexperto
"	21	despojos y	despojos,
"	23	en el aprovecharse	en aprovecharse
"	39	fondos	fondos,
"	"	avalúo	avalúo,
"	40	pidió	pidiera
34	1.ª	entregá	entregaría
"	2	expropiándolas	expropiándolos
"	18	cuanto	cuánto
"	23	Lóndres	Lóndres,
35	25	\$ 160,000	\$ 170,000
36	16	oceano	océano
"	22	entregado	entregados
"	23	todo	todo,
37	7	cuando	cuando

PÁG.	LÍNEA.	DICE.	LEÁSE.
"	10	contratantes	contratantes,
"	27	cumplir	cumplir
39	22	vía	vía
"	23	aceptar y	aceptar todo y
40	1.ª	galardon,	galardon, en el campo moral,

NOTA.

Página 8.ª Lo escrito en esta página desde la línea 8.ª hasta la 18 inclusive, se reforma y debe leerse así:

2.ª En consecuencia la República pagará en esos años, año por año, la suma de \$ 5.053,205-38, en dinero sonante, en monedas de oro, ley 0,900, en la siguiente forma:

22 años \times (175,000 + 50,000 = 225,000, renta de Panamá) =	\$ 4.950,000
Mas el último residuo del capital, en el año 23.º	49,695
Mas el interes en un año de este residuo.....	3,478-65
Suma.....	\$ 5.003,173-65
Mas el 1 por 100 sobre esta suma en favor del Banquero pagador, segun el contrato.....	50,031-73
Total.....	\$ 5.053,205-38

Que habrá de pagar la República, no mas que por haber recibido en efectivo, anticipada, á virtud del empréstito la suma de \$ 1.287,500, destinada exclusivamente á cubrir el primer instalamento anual de \$ 833,332-80 centavos, y parte del segundo. Luego entrarán á cubrir las sumas recaudadas y depositadas por los productos de las Rentas de Aduanas y Salinas, en la parte que quedan hipotecadas para el pago de los dichos instalamentos hasta cubrir \$ 20.000,000 por las acciones del Gobierno, y mas lo que habrá de pagarse á los 4 Fideicomisarios pagadores, que importará lo ménos algunos 300, á 400,000 pesos en el curso de la obra del "Gran ferrocarril Central."

GRAN FERROCARRIL CENTRAL.

El "Diario Oficial" del 29 del mes de setiembre próximo pasado, núm. 4,024, contiene el contrato firmado el 24 del mismo mes, entre los señores Luis Bernal y Enrique F. Ross, el primero, en su calidad de Secretario de Hacienda y Fomento de los Estados Unidos de Colombia, con la autorizacion del Poder Ejecutivo, y el segundo, en su propio nombre y en el de una "Compañía de Lóndres," á quien traspasará este contrato, la cual será denominada "Compañía del Ferrocarril Central, Limitada," para la construccion de la expresada obra. En la misma fecha fué APROBADO el Contrato por el Ciudadano Presidente de la Union, doctor Aquileo Parra, con la firma del mismo Secretario de Hacienda y Fomento, señor Luis Bernal que lo celebró.

Esperábamos que la prensa ilustrada de Bogotá nos dijera ALGO DE PROVECHO sobre tan grave y trascendental negocio. Pero nada: sus órganos, unos callan, otros se limitan á extractar ó copiar las principales estipulaciones del Contrato, con excepcion de "*El Progreso*" que manifestándose favorable, al parecer, estraña que no se hubiera estipulado siquiera una parte de las utilidades de la empresa en favor de la Nacion como principal accionista, "ó solo accionista en realidad," en proporcion á los instalamentos que el Gobierno fuere pagando, sin que hubiere razon para conceder á la Compañía el usufructo *íntegro* del ferrocarril por todos los 25 años que pueden durar los pagos; y con excepcion

tambien de "*El Diario de Cundinamarca*" que registra en su número 2,184 del sábado 29 de setiembre (ó sea el mismo dia en que se publicó oficialmente el Contrato) un pomposo Editorial titulado "¡ Evohé! ; Evohé!" exclamacion que dirigió Júpiter soberano del Olimpo, á su hijo Baco, para empeñarlo en la gran batalla que al fin se trabó entre los Dioses y los Titanes, y cuya exclamacion y cuyo triunfo resonaron en todo el firmamento. El señor F. V., que firma el Editorial, arrebatado, desde luego, en alas de patriótico entusiasmo se eleva hasta la cúspide de nuestra grandeza y felicidad que palpamos ya al presente y de que gozaremos al porvenir, por cuanto el Contrato en cuestion, firmado y aprobado, representa la gran batalla adquirida por el génio, el patriotismo y el espíritu de civilizacion y progreso, contra la ignorancia, el egoismo y el meticuloso espíritu de los retrógrados y pesimistas. Pero NADA DICE en cuanto á la capacidad fiscal que tenga nuestro empobrecido y miserable Tesoro para cumplir honradamente las estupidas y gravísimas obligaciones que contrae la Nacion. Esta es "la Cuestion-Cuestion" como decia otro; no la de las adivinanzas de "Perogrullo"; pues todos sabemos, mas ó ménos, por ignorantes y estúpidos que fuéramos, las ventajas que proporcionan los ferrocarriles y demas obras materiales que impulsan el bienestar público, así como el fomento de las ciencias, del comercio, de la industria y de las artes; pero ni siquiera se ocupa en analizar *el funesto Contrato*, que así lo calificamos desde ahora, el cual contiene cláusulas tan inmeditadas, tan imprevisivas y tan onerosas, que al examinarlas parece que se han incrustado en él de propósito para ruina, vergüenza, deshonra y descrédito de nuestra querida patria.

Nosotros, que aceptamos en esta solemne ocasion el denigrante epíteto de "retrógrados y pesimistas," pero que no cedemos á nadie en amor á la Patria, nos tomamos el penoso trabajo de analizar el Contrato y avanzar las siguientes observaciones, ó sea NUESTRO TEMOR; no con ánimo de desalentar á los entusiastas que deliran, con razon, por nuestro engrandecimiento y prosperidad;

ménos con el de ofender en nada á nadie, sino con la esperanza de que si hubiere tiempo, se corrijan los errores y graves faltas cometidas, siquiera en parte. Si así no fuere, si no alcanzamos nuestro propósito, si el mal es inevitable y sin remedio alguno, nos quedará ¡ Dios no lo quiera! el triste dolor de llorar con lágrimas de sangre sobre las ruinas de Jerusalem.

I.

EMPRESTITO DE £ 500,000.

Dicho empréstito ó sean \$ 2.500,000 que ofrece la Compañía del señor Ross con la hipoteca y garantía de la renta de \$ 225,000 anuales que la Compañía del ferrocarril de Panamá está obligada á pagar al Gobierno, es la primera de las cláusulas del Contrato, aun cuando en éste figure como una de las últimas. El empréstito es el todo, base del negocio, no obstante que hay otras extipulaciones acaso mas aterradoras. Si no hay empréstito, no hay Contrato, ¡ Dios lo permita! “Las obras contratadas no se empezarán SOBRE EL TERRENO sino cuatro meses despues de haberse aceptado por la Compañía del ferrocarril de Panamá “el traspaso” de la renta extipulado en el artículo 37” (el del empréstito). Luego, si no se acepta el traspaso, no hay obras, no hay camino central de hierro; no hay Contrato. Tal es el sentido del artículo 21.

Supongamos, empero, que el empréstito se verifique. Es conveniente, pues, analizarlo en todas sus partes. Hé aquí su pormenor y cuadro de amortización.

Advertimos que en los cálculos no hemos comprendido las pequeñas fracciones de centavos de peso, porque esto no altera sustancialmente el principal resultado.

Art. 37. Empréstito.

Capital nominal.....		\$ 2,500,000
Descuentos:		
1.º El del 15 por 100 á favor de los prestamistas (que suponemos sean los mismos socios de la Comp ^a central. 375,000		
2.º El del 3½ por 100 á favor del Banquero que se encargue de la operacion.....	87,500	462,500
		<hr/>
Quedan efectivos.....		\$ 2,037,500
Capital que la República toma al 8,098 por 100 anual.		
3.º Para cubrir los intereses del empréstito en los dos años en que el Gobierno tomó anticipada la renta que se hipoteca, hasta que la Compañía de Panamá empiece á pagar al Banquero.....		350,000
		<hr/>
Resta.....	\$	1,687,500
4.º Para amortizar el saldo en circulacion de los bonos del empréstito de Buenaventura. Ignoramos su monto: lo calculamos por aproximacion en.....		400,000
		<hr/>
Líquido efectivo.....	\$	1,287,500

y único sobrante \$ 1,287,500 con destino esclusivo para cubrir los primeros instalamentos del gran ferrocarril del centro.

Pero ántes de pasar adelante, se nos ocurre preguntar; ¿ en qué términos negoció el Gobierno la anticipacion por dos años de la renta de Panamá? ¿ Qué principios se han tenido en cuenta al obligarse en parte, con un empréstito que cuesta al Gobierno el 8,098 por 100 anual para amortizar el de Buenaventura, que solo le costaba el 6 por 100? Desconocemos la razon ó el motivo satisfactorio. Muy importante hubiera sido para conocimiento y satisfaccion del público que, si no se han publicado, al ménos se hubiesen insertado en el Contrato, el saldo del empréstito de 1863, y los términos en que se negoció la anticipacion de la renta de Panamá por dos años.

Veamos ahora cuánto cuesta á la República estos \$ 1.287,500 que se depositarán en los Bancos de Lón-dres y Bogotá, y se aplicarán exclusivamente al pago de los primeros instalamentos que el Gobierno queda obli-gado á suministrar para la obra del ferrocarril del cen-tro; y en cuantos años quedará amortizado el capital no-minal de \$ 2.500,000

CUADRO

del movimiento de la amortizacion del capital de \$ 2.500,000 que gana el 7 por 100 anual con un fondo acumulativo de 2 por 100 anual, tam-bien comenzando el cálculo desde el año de 1880.

AÑOS DE	CAPITAL ANUAL.	INTERESES.	FONDO PERMA-NENTE.	FONDO ACUMU-LATIVO	AMOR-TIZACION.
1.º—1880.	\$ 2.500,000	.....175,000.	...50,000.	.....	.....50,000
2.º—1881.	...2.450,000	.....171,500.	...50,000.	.....3,500.	.....53,500
3.º—1882.	...2.396,500	.....167,755.	...50,000.	.....7,245.	.....57,245
4.º—1883.	...2.339,255	.....163,747.	...50,000.	.....11,253.	.....61,253
5.º—1884.	...2.278,002	.....159,460.	...50,000.	.....15,540.	.....65,540
6.º—1885.	...2.212,462	.....154,872.	...50,000.	.....20,128.	.....70,128
7.º—1886.	...2.142,334	.....149,963.	...50,000.	.....25,037.	.....75,037
8.º—1887.	...2,067,300	.....144,710.	...50,000.	.....30,290.	.....80,280
9.º—1888.	...1,987,007	.....139,090.	...50,000.	.....35,910.	.....85,910
10.º—1889.	...1,901,097	.....133,076.	...50,000.	.....41,924.	.....91,024
11.º—1890.	...1,809,173	.....126,642.	...50,000.	.....48,358.	.....98,358
12.º—1891.	...1,710,815	.....119,757.	...50,000.	.....56,243.	.....105,243
13.º—1892.	...1,605,572	.....112,390.	...50,000.	.....62,610.	.....112,610
14.º—1893.	...1,492,962	.....104,507.	...50,000.	.....70,493.	.....120,493
15.º—1894.	...1,372,469	.....96,072.	...50,000.	.....78,928.	.....128,928
16.º—1895.	...1,243,541	.....87,047.	...50,000.	.....87,953.	.....137,953
17.º—1896.	...1,105,588	.....77,891.	...50,000.	.....97,609.	.....147,609
18.º—1897.	.....957,979	.....67,058.	...50,000.	.....107,942.	.....157,942
19.º—1898.	.....800,037	.....56,002.	...50,000.	.....118,998.	.....168,998
20.º—1899.	.....631,039	.....44,172.	...50,000.	.....130,828.	.....180,828
21.º—1900.	.....450,211	.....31,514.	...50,000.	.....143,486.	.....193,486
22.º—1901.	.....256,725	.....17,970.	...50,000.	.....157,030.	.....207,030
23.º—1902.	.....49,695	.....3,478.	.....	.....	.....

Totales hasta el año 22.º inclusive..... \$ 2.450,305
 Mas, sobrante para el 23.º..... 49,695

Suma igual al capital primitivo..... \$ 2.500,000

NOTAS.

1ª Segun resulta del anterior cálculo, el capital de \$ 2.500,000 se amortiza, con el fondo del 2 por 100 anual acumulativo en 22 años, mas en una parte del año 23.º (1,902 de nuestra Era) en esta forma:

Hasta el año 22 inclusive.....	\$ 2.450,305
Sobrante para el año 23.º.....	49,695

Suma igual..... \$ 2.500,000

2ª En consecuencia, la República pagará en esos años, año por año, la suma de \$ 5.003,173-65, en dinero efectivo, en monedas de oro, de ley 0,900, en esta forma :

22 años × (175,000 + 50,000	
225,000	
Renta anual de Panamá.) =	\$ 4.950,000
Capital sobrante para el año 23.º	
en que se amortiza.....	49,695
Intereses de este residuo.....	3,478

Suma igual..... \$ 5.003,173-65

3ª Se ha tomado por punto de partida para el cálculo de la amortizacion el 1.º de enero de 1880, y no el 15 de noviembre de 1879, como lo expresa el Contrato, para mayor claridad ; pues un mes y medio de atraso poco importa para formar concepto del tiempo ó año en que terminará la amortizacion, así como se han despreciado en su cálculo, las fracciones de centavos de peso.

Segun el anterior cuadro, el expresado líquido sobrante efectivo, destinado para los primeros instalamentos del ferrocarril central que monta á \$ 1.287,500 le costará á la República la suma de \$ 5.003,173-65; cantidad enorme con que carga la República, sin mas ventaja anterior aparente, que la de haber amortizado \$ 400,000 (aproximacion), saldo de los bonos colombianos del empréstito de 1863, que apénas devengaba el 6 por 100 anual, y el de haber pagado á los mismos prestamistas \$ 350,000 por las dos anualidades anteriores de la expresada renta de Panamá, que habia negociado y tomado el Gobierno.

Para terminar el exámen sobre el famoso empréstito de \$ 2,500,000, se nos ocurre preguntar: ¿Tan considerable cantidad como la expresada de \$ 5,003,173--65 con que la República se grava y que pagará, si se lleva á efecto el empréstito, no devenga en favor de ésta ALGUN INTERES, siquiera á proporción que, de su empobrecido Tesoro, va consignando el dinero? y ¿á qué suma montaría este derecho si se computaran intereses sobre intereses no pagados?..... ¡O es que solo lo que la República recibe de los prestamistas, mas claro, de la Compañía del señor Ross, gana y deriva intereses, ménos lo que nuestro Tesoro le suministra!

Por último, hemos computado el descuento á razon del 18 por 100, no al 15 únicamente, como lo supone el Contrato, porque sea del mismo empréstito nominal ó de sus propios fondos comunes, el hecho es que la República tiene que pagar el 3½ por 100 al Banquero encargado de la operacion. A todas luces es un verdadero gravámen que disminuye el efectivo del capital que se recibe; pues nada mas obvio que quién pide prestada una cantidad cualquiera para sus empresas porque no tiene dinero, habrá de deducir los gastos que la operacion le causa de la misma cantidad prestada; el saldo únicamente será lo que pueda aplicar á sus negocios proyectados. Así, en el caso en cuestion, la República recibirá de la Compañía prestamista, queremos decir, aprovechará real y verdaderamente, no mas que \$ 18-50 centavos por cada \$ 100 nominales que se obliga á pagar al 7 por 100 anual; con la cual suma ó capital que efectivamente recibe queda reducido á la suma de \$ 2,037,500, pagándose por esta el interes del 8,098 diez milésimos por 100 anual.

II.

CAPACIDAD PARA CONTRATAR.

Consideramos la capacidad para contratar la construcción y explotación del ferrocarril, de dos maneras:

1.^a Capacidad legal ó de derecho.

2.^a Capacidad rentística para cumplir el contrato, ó sea el crédito amplio y seguro para llenar y llevar á cabo sus extipulaciones.

1.^a Conocemos la capacidad legal ó de derecho que tuvieran para celerar el Contrato á nombre de la República, el señor doctor Parra su Presidente y el señor Bernal su Secretario; porque para ello estaban autorizados *de cierto modo* por la Constitucion y la ley; pero ignoramos absolutamente la que tuviera el señor Ross para contratar á nombre de una "Compañía de Londres," cuyo personal y cuyos institutos ó bases de asociacion, hasta la fecha, son desconocidos. Sea lo que fuere: por honorable que sea la condicion personal del señor Ross, su personería para contratar á nombre de la Compañía á que se refiere y á la cual traspasará el contrato, no está comprobada; no consta, ni en el mismo contrato, ni en ningun otro documento oficial del Gobierno.

2.^a La capacidad rentística ó de recursos para cumplir el Contrato y llenar todas sus extipulaciones hasta la conclusion del gran ferrocarril y su telégrafo, es la gran cuestion que, ántes que todo, ha debido meditarso y pulsarse con calma, con abnegacion patriótica dejando á un lado, por doloroso que fuera, todo exajerado senti miento de entusiasmo, de vanidad ó de orgullo, ántes de contraer tan graves y trascendentales obligaciones.

Suponemos que por parte del señor Ross y de su Compañía, estarán á la mano y seguros los recursos necesarios para llenar sus compromisos; pero por desgracia, Colombia no los conoce de un modo auténtico y seguro. Contraigamos, pues, el exámen en cuanto hace relacion al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, la parte, desde luego, mas interesada, mas gravada y empeñada en el Contrato.

Hay que comenzar haciendo comparaciones, por tristes y dolorosas que sean de nuestra Patria, con otras naciones del mundo, mas adelantadas y de mayores recursos, á fin de calcular y pulsar la capacidad de los nuestros.

La Gran Bretaña ha invertido centenares de millones de pesos en sus ferrocarriles. Su población, poco mas ó ménos es de 30.000,000 de habitantes, es decir diez veces mayor que la de Colombia ; su comercio interior y exterior es inmenso, y puede decirse sin exageración, que ya no hay cifras para expresar el tráfico constante, de día y de noche, de pasajeros, equipajes y mercancías, que alimentan sus ferrocarriles. Estos, sin embargo, apenas alcanzan á producir, término medio, un 4 por 100 de utilidad en beneficio de sus accionistas, ó sea del capital invertido.

Los ferrocarriles de la gran Compañía imperial Austriaco-Húngara, que alimentan el inmenso tráfico interior y exterior en la hoya del Danubio, hasta el mar Negro, sus costas, el Bósforo de Tracia y el Mediterraneo, en su mayor parte, y que hacen el servicio para el tráfico de una gran parte de Europa y del Asia mayor y menor, que busca el Danubio como su mas corta y obligada vía, apenas alcanzan á rendir, en los años mas prósperos, una utilidad anual de un 5 por 100. Y tén-gase en cuenta que el Gobierno del Emperador suministró á la gran Compañía, á título gratuito, mas de \$ 45.000,000 en terrenos, bosques, minas de fierro, de carbon y de otros materiales, con el derecho exclusivo de explotarlas en favor de ella, y de establecer toda clase de fábricas y talleres en toda la extension de los ferrocarriles, para su servicio y tambien para venderlos á quien quiera la Compañía. Mas de 30,000 operarios sostiene ésta en su servicio ; y las utilidades de esta explotación, de sus fábricas y de sus ferrocarriles, unidas, constituyen por todo la expresada rata del 5 por 100 anual.

No hablemos mas de los ferrocarriles de Europa, ni hablaremos tampoco de los estupendos de la América del Norte, cuyos recursos gigantescos para construirlos y conservarlos, comparados con los nuestros, son mas que aterradores, nos parecen fantásticos. No nos engañemos: nosotros estamos todavía en la esfera de los "Liliputienses," y no podemos aún avanzar un paso de gigante sobre nuestro extensísimo y bravío territorio.

Comparémosnos con otras naciones: con algunas de nuestras Repúblicas hermanas de origen español.

La Confederación Argentina cuya población actual, con el aumento de sus recientes inmigraciones europeas y de otros países, no pasará de 2.500,000 habitantes: se extiende en un inmenso territorio plano, cubierto de succulentos y riquísimos pastos y de bosques de preciosas maderas de construcción, con caudalosos y remansos ríos navegables para toda clase de buques; fértil y productivo, con un clima suave y templado en lo general, como el de Italia; ha podido invertir en sus ferrocarriles más de \$ 120.000,000 tomados en el *extranjero*, no en el país, en su mayor parte, y para pagar sus intereses, tiene destinado el producto *íntegro* de los derechos de exportación, que suben, á veces, á más de \$ 9.000,000 anuales, en esta forma: \$ 3.000,000 de productos de ganado menor y 6 de productos de ganado mayor, y de otros artículos de exportación. Cabezas de ganado menor, en su territorio, se calculan en más de 70.000,000 y las del mayor en más de 90. El movimiento de su comercio de importación y exportación sube á más de \$ 180.000,000, y sus rentas anuales no bajan de 25 á 30. Y sin embargo, ha desistido del proyecto de construir un ferrocarril con dirección á la Patagonia, y á concurrir con Chile para la construcción de otro que uniría las dos Repúblicas, atravesando los Andes que las divide; porque NO LE ALCANZAN SUS RECURSOS.

Chile, con un clima semejante al de Buenos Aires, ocupando un extenso, delicioso y riquísimo territorio en todo género de producciones de las zonas templadas y frías, y de minerales abundantísimos: situado á lo largo de las costas del Pacífico al Occidente, y teniendo al Oriente la gran cadena de los Andes, con muchísimos ríos navegables que descienden de la Cordillera; ha desistido del proyecto de continuar sus ferrocarriles, del que debiera comunicarse con la Araucanía y del que debiera unirla con Mendoza en las Pampas de Buenos Aires: ha desistido también de concurrir á la gran Exposición próxima de París; porque NO LE ALCANZAN SUS RECURSOS, porque

su Tesoro, en vez de *superávit* arroja ya un *déficit* de mas de \$ 500,000, apesar de sus economías. Chile cuenta en su estadística, poco mas ó menos, con 2.300,000 habitantes robustos, activos y laboriosos, y de una sola raza, ya casi homogénea, que se aumenta con la inmigración; con \$ 89.000,000 de comercio de importación y exportación, y con mas de 21 de Renta anual. No pequeña parte de sus actuales vías férreas para sostenerse en servicio, necesitan de subvenciones del Gobierno, porque sus utilidades no alcanzan al efecto.

La rica y privilegiada República del Perú, por sus inagotables huaneras, minas de plata, sal y salitre ó nitró y otras riquísimas y abundantes producciones: con una población menor á la de los Estados Unidos de Colombia, se lanzó sin cálculo ni paso medurado en la empresa de construir ferrocarriles, cuyos enormes gastos superaban á sus rentas, confiada en que éstas pasaban de \$ 35 á 40 millones anuales y en que el manantial que las producía era inagotable. Pero el hecho es que hoy está en plena bancarrota; y tuvo que suspender sus pagos y la construcción de algunas de sus obras, entre éstas el ferrocarril central, el que, remontando los Andes, debe comunicar á Lima y otros lugares con las cabeceras del Amazonas (de 65 á 70 leguas de extensión). El de Arequipa (de 28 á 35 leguas, y que le costó mas de 25 millones) está abandonado. El Gobierno ha ofrecido regalarlo al que lo quiera recibir con la única condición de conservarlo en buen estado; y no hay hasta hoy que sepamos, quién quiera recibirlo! Y téngase en cuenta que el trayecto que recorre este ferrocarril, se extiende sobre un plano suavemente inclinado, ascendiendo desde Puno en la costa, hasta la ciudad de Arequipa, (ciudad que por su población, construcción y situación al pié de la cordillera se parece mucho á Bogotá). Hoy, para que una nueva Compañía, encabezada como ántes por Mr. Meiggs, se comprometa á continuar el mencionado ferrocarril central, el Perú se ha obligado á emitir nuevos bonos por la suma de \$ 20 millones, con los cuales se amortizarán 15 de los que no se habían pagado ántes. Los nuevos tendrán por garantía

ó hipoteca especial una parte considerable del producto de la Aduana del Callao, que se estima en 8 millones anuales mas ó ménos, teniendo ademas la Compañía el derecho de explotar el famoso cerro de Pasco, por el cual atravesará el ferrocarril, y cuya riqueza en metal de plata está calculada, por hábiles ingenieros, en mas de 600 millones de pesos, que en gran parte serán para la Compañía. Y á pesar de todo, es tal el descrédito del Gobierno del Perú y el de sus Bancos, que sus cédulas á lo sumo solo se admiten al 15 por 100 en metálico, que ya casi no se encuentra en circulacion.

Méjico, cuya poblacion pasa de 8 y medio millones de habitantes, con inmenso territorio desde la frontera de Guatemala hasta Tejas y alta California, dominando los dos grandes Océanos, desde el gran golfo de su nombre en el Atlántico hasta el Pacífico, con variados climas, desde el sofocante y ardiente, cual si fuera el del Indostan ó de Arabia, hasta el benigno y delicioso de las zonas templadas de Europa; con riquísimos productos naturales de todo género y con no pocas manufacturas que se conservan y adelantan desde la época de su antiguo imperio tezcuc azteca; apénas ha podido construir y terminar el ferrocarril que une á Veracruz con Méjico, capital de la Confederacion, y ciudad que cuenta en su recinto con mas de 300,000 habitantes. Pasa este ferrocarril por muchas comarcas y ciudades ricas y pobladísimas ántes de llegar á su término, entre otras, por Puebla, en cuya ciudad capital moran mas de 100,000 habitantes ricos, activos é industriosos; y en fin, camino que alimenta el comercio de todos los Estados, pueblos y comarcas que se extienden sobre la maravillosa en su especie, única en el mundo, altiplanicie del antiguo "Anahuac." Esta riquísima region se extiende á mas de 300 leguas sobre un terreno plano, con poquísimas quiebras ú ondulaciones, de sur á norte; cruzada por carreteras desde la conquista y con un ancho de 30 á 45 leguas; inmensa faja riquísima, poblada y deleitosísima sobre los Andes, de que se separan suave y gradualmente sus variadas faldas y contrafuertes hasta perderse en las costas de los dos grandes Océanos. Y las rentas anua-

les de Méjico no vajan de 20 á 25 millones de pesos; y aun no pueden construir otros ferrocarriles, porque AUN NO SE CREEN CON LAS RENTAS Y COMERCIO NECESARIOS Y SUFICIENTES PARA CONSTRUIRLOS Y CONSERVARLOS. El de Veracruz á la ciudad de Méjico apénas mide 66 $\frac{3}{4}$ leguas; y á pesar de que los intereses públicos los mas, grandes, y la opinion exaltada y patriótica de la Nacion claman, por la construccion siquiera de dos mas importantísimos sin duda, el uno que debiera unir la capital con Acapulco en el Pacífico, y el otro á lo largo de la altiplanicie de sur á norte, en una parte al ménos de esta gran vía central; los recursos de su Tesoro que se consideran escasos y muy comprometidos, no han permitido todavía á los diferentes partidos y hombres de Estado de esa ilustrada República, emprender tales obras. En ellos ha predominado siempre á este respecto un prudente, verdadero amor patrio sobre todo sentimiento vano de amor propio á que arrastra frecuentemente el entusiasmo inconsiderado y peor dirigido.

Venezuela, con una poblacion poco mas ó ménos de 1.700,000 habitantes, mejor situada en su mayor parte que la nuestra, muy cerca de la costa, desde Cumaná hasta Coro y Maracaibo, sin grandes cordilleras que la estorven, con muchos rios navegables, con cuantiosísima exportacion, riquísima agricultura intertropical y abundante ganadería, apénas tiene el proyecto de sustituir la antigua carretera de la Guaira, su principal puerto, á Carácas su antigua capital, y hoy de los Estados Unidos de Venezuela, con un ferrocarril cuyo trayecto con sus curvas no *pasará de 7 leguas*. Piensan tambien en el que debiera unir la capital con Valencia; pero esto no pasa de simples patrióticos deseos. Y tén-gase en cuenta que sus rentas anuales no bajan de 7 á 8 millones de pesos, casi el doble de lo que producen nuestras Aduanas y Salinas. Tampoco debe olvidarse que la poblacion de Venezuela es mucho mas activa y emprendedora que la nuestra.

El Ecuador, con la voluntad firme, tenaz, arbitraria y despótica de un tirano como García Moreno á su ca-

beza, con una poblacion sumisa y abyecta en su mayor parte, pero muy laboriosa y concentrada en su mayor parte en las altiplanicies de Imbabura, Cayambe, Pichincha, Cotopaxi, Tunguragua y Chimborazo; apénas ha podido construir la carretera de Quito á Riobamba, como 30 ó 35 leguas; pero remunerando á los indios su trabajo, no mas que con medio real á un real diarios por su constante, inteligente y laborioso servicio, y expropiando arbitrariamente terrenos, materiales y hasta herramientas y bestias de tiro y de carga. Sus rentas pasaban ya de 3 y medio á cuatro millones de pesos, poco ménos que las nuestras. García Moreno pretendia tambien continuar la gran vía carretera con un ferrocarril desde Riobamba hasta un puerto sobre el Guayas, frente á la ciudad de Guayaquil. Pero su Tesoro quebró; las cédulas de los Bancos de Quito y Guayaquil, en que tenia gran parte el Gobierno, quedaron en demérito, ya no eran de recibo y el metálico amonedado desapareció; y aun cuando García Moreno prohibió su exportacion, vino al fin la bancarrota, se perturbó y paralizó la administracion pública, costó la vida al audaz tirano y se pronunció luego la revolucion, como consecuencia lógica de tanto desacierto y de tanta temeridad; porque el entusiasmo loco y arbitrario tiene tambien su castigo.

ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA.

Nuestra querida patria! ¿ En dónde está? cuál es su extension, qué poblacion, qué producciones, qué comercio, qué rentas y qué gravámenes tiene? Examinémoslo todo, hagamos de ella, de nuestra patria, una descripcion desapasionada, un inventario verídico de sus recursos, de su activo y pasivo y terminemos el cuadro con algunas reflexiones políticas, morales, sociales y económicas que de él se desprenden; aun cuando puedan lastimar nuestra vanidad y nuestro propio orgullo nacional, todo con el ánimo y propósito honrado de pulsar su capacidad para el cumplimiento

de las nuevas, recientes y enormes obligaciones que le apareja el contrato sobre construcción del "Gran ferrocarril del Centro."

Los Estados Unidos de Colombia están situados entre el 5º 1 sur y 13º 1 norte de latitud, y entre los 9º 9 y 8º 5 longitud occidental y oriental del meridiano de Bogotá; mide una superficie poco más ó menos de 40,000 leguas cuadradas con una población actual que puede estimarse en 3,500,000, contando en ella las tribus salvajes del Darien, Riohacha y Goagira, Casanare, San Martín y el Caquetá, compuestos en su mayor parte de las mezclas de las razas europea, española, africana é indígena cobriza, y de sus derivados. Los tipos primitivos puros de las tres razas se conservan acaso en la proporción de 10, 9 y 3, indígena, española y africana.

Su inmenso y variado territorio, desierto lo menos en sus dos terceras partes, está atravesado desde el nudo de las "Papas," en que se bifurca la gran cordillera de los Andes, por tres grandes ramales, y atravesado por doquiera, con excepción del centro del Tolima y de todo el valle del Cauca, por las serranías, contrafuertes y subramales que de ellos se desprenden, formando hoyas profundas, valles cubiertos de pastos algunos de ellos, de bosques y pantanos, mal sanos en lo general, y pequeñas altiplanicies risueñas y productivas, de clima frío en lo alto, y templado y realmente agradable en sus faldas. Este laberinto de cordilleras y serranías termina en las costas del mar de las Antillas, dirigiéndose la oriental por el Cocuy y Pamplona hasta Venezuela, y un subramal de la occidental desde el Istmo de San Pablo, en el Chocó, hasta Panamá y de allí á Centro-América, Méjico y California, donde se levanta otra vez la gran cordillera de los Andes y toma su primitiva gigantesca forma.

Por desgracia, tal es la nuestra, de 3,500,000 habitantes que constituyen la población de Colombia, 2,400,000 su mayor parte, á saber, la de los Estados del Cauca, Antioquia, Cundinamarca, Boyacá y Santander, está encerrada en medio de este intrincado laberinto de cordilleras, serranías y contrafuertes.

Tal es el hecho real y verdadero que presenta nuestro imponente y enmarañado territorio : por todas partes altas cordilleras, descensos, subidas, serranías, abismos y pantanos, que impiden dar un paso, que nos enciercan y nos abruman, y que desesperan en su patriotismo á esa gran poblacion, que quiere cuanto ántes una salida fácil y segura para ponerse en comunicacion inmediata con el mundo civilizado, con todo el costo y comodidad con que se comunican otras naciones mas favorecidas por la naturaleza, y que cuentan con grandes y multiplicados recursos para sus empresas de progreso y bienestar.

Pero sin apercibirse de las grandes distancias y demas dificultades que solo un gran tráfico y comercio y cuantiosas rentas pudieran vencer ; nuestros escritores públicos, nuestros estadistas, economistas y principales hombres de Estado, en su desesperacion, en su delirante patriótica imaginacion, pretenden llevar á cima la estupenda, complicada y difícil empresa de contratar y hacer construir nada ménos que los siguientes ferrocarriles y otras obras mas :

1º El "Gran Central," de Bogotá á Paturia, el cual ya sea que su trayecto pase por Funza ó el Puente del Comun, por Ubaté ó por Tunja, por San Jil ó por el Socorro, siempre habrá de vencer y pasar la profunda anchísima hoya del Chicamocha ó Sube, bajando y escalando por repetidas y peligrosas curvas sus escabrosas y elevadísimas faldas, y medirá nada ménos que un trayecto total de 140 á 150 leguas con sus vueltas y revueltas que forzosamente indicará y pedirá la nivelacion. Lo raro es, que el primer Ingeniero en Jefe señor Ridley, el del abandonado proyecto del ferrocarril del Norte, retrocedió espantado al encontrarse con aquel terrible escollo y con otros que le parecieron casi invencibles, ó al ménos así lo informó, pues que para vencerlos y llevar la via hasta Paturia se necesitaria de mucho tiempo y de un gran capital, que la República no lo tenia ni podría pagarlo, y que á *lo sumo* la via férrea proyectada podia llevarse hasta Carare, no mas. Esto era cuando la República estaba en paz, que tenia

en su Tesoro un superavit, segun se decia, que los Estados, Municipalidades y particulares tomarian acciones en la empresa, y que nuestro comercio, industria y Rentas, marchaban con viento en popa hasta coronar la empresa, segun se nos decia. Pero hoy, que acabamos de pasar por grandes charcas de sangre que nos dejó la revolucion; que esta nos ha diezmado y desolado, que ha desfalcado la riqueza pública en mas de 15 ó 20 millones de pesos, de los cuales el Tesoro nacional habrá de cargar en su mayor parte, y que disuelta la primitiva Compañía del ferrocarril del Norte, por impotente y mal calculada (la empresa) habrá que devolver á los dichos Estados, Municipalidades y particulares el valor de los instalamentos que hubieren consignado (artículo 2º de la ley 42, de 18 de mayo de 1877), y en fin, que tiene que pagar los de las antiguas deudas exterior é interior, los ajustamientos militares de mas de 25 ó 30 mil hombres en servicio en un año, y pagar cuantiosas pensiones de viudas y huérfanos, y sortener lo ménos 5,000 hombres en armas para conservar la paz y el órden público, & &; vienen hoy el nuevo Ingeniero-capitalista, señor E. T. Ross, por una parte y el Gobierno de Colombia por otra, á decirnos: "Que sí se puede emprender la obra, no solo hasta Carare sino hasta Paturia!! aun cuando sea mas difícil, mas extensa y de mayores costos," con los resagos pobres, miserables y ensangrentados que ha dejado la revolucion, con tal que la República se comprometa en favor de la Compañía del señor Ross, al cumplimiento de las obligaciones que se expresarán mas adelante. Y esto sin que el señor Ross, ó agente suyo alguno se hubiere molestado en recorrer siquiera, ni ménos en hacer los trazados, levantar los planos del nuevo trayecto y los presupuestos de la nueva obra, desde el *superávit* de la via del Carare hasta Paturia, ni las que demanden las variantes, que se anuncian por Tunja, Socorro, San Jil, & &. Esto si que indica mucha ciencia, mucho génio y patriotismo, mucho valor, gran prevision y entusiasmo sobre todo.

2º "El de Medellin á Puerto Berrío," empresa

del Estado de Antioquia, para la cual el Gobierno de la Union suministró un millon de pesos en bonos admisibles en pago de la 5^a parte del 25 por 100 del derecho adicional de las Aduanas del Atlántico, y por cuya cuenta sólo se han pagado \$ 66,666, quedando á deberse mas de \$ 900,000 y cuanto mas se pida despues, andando el tiempo. El trayecto de esta via medirá lo ménos de 40 á 45 leguas.

3º "El Occidental" de Bogotá al frente de Honda, ó un poco mas abajo, empresa del Estado de Cundinamarca, que se ha comprometido en \$ 1.500.000 pagaderos en instalamentos anuales de \$ 150,000 como auxilio al empresario señor Brown; pero pide al Gobierno de la Union *su cooperacion*, á mas de devolverle el valor de los instalamentos consignados por sus acciones en la desbaratada empresa del ferrocarril del Norte, y el pago de sus derechos en la renta de salinas, como uno de los Estados consumidores de la sal del Gobierno; todo siquiera en atencion á que, construido este ferrocarril, servirá para la conduccion de las locomotoras y demas materiales que del extranjero vendrán para la obra del Gran ferrocarril central, de orillas del Magdalena hasta Bogotá. De lo contrario, dice su ilustrado Gobernador, el Estado quedará en impotencia de hacer frente á los gastos ordinarios de su propia administracion, si la Legislatura no arbitra otros recursos. Este ferrocarril medirá lo ménos de 35 á 40 leguas, con sus curvas.

4º "El del Pacífico" de Buenaventura al Rio Cauca pasando por Cali ó cerca de esta ciudad. ¿Qué hay del empréstito de \$ 1.000,000 que se negoció en 1863 para comenzar esta obra? ¿Qué hay de los fondos y productos de su antiguo camino y de los instalamentos de sus antiguos empresarios? ¿Qué hay del contrato Smiht y Módica? Nada sabemos: solo sabemos que el señor Herman Göhring vino despues de Lima por su cuenta ó autorizado por Mr. Meinggs, á proponer su construccion; que llegó á Popayan, que siguió á Bogotá y que nada se hizo en provecho del tal ferrocarril del Pacífico. Pero ahora hemos sabido que el

señor Ross, despues de firmado y aprobado el contrato del "Gran ferrocarril central" de Cundinamarca, Boyacá y Santander á Paturia, pasó por el valle y se embarcó en Buenaventura, sin duda hizo muy bien, á recabar de la Compañía del ferrocarril de Panamá la aceptacion del traspaso de \$ 225,000 anuales que el Gobierno le hace por 25 años, en seguridad y pago del consabido empréstito de \$ 2.500,000. Dicen tambien, que regresó y vino por el Cauca, con buena comitiva y no escaso viático, con el principal objeto de conocer el valle y formarse idea del proyectado ferrocarril del Pacifico, á cuya construccion parece que tambien se inclina, con la garantía del producto de las Aduanas de Tumaco y Buenaventura y con algunas otras, y desde luego con las excepciones y privilegios que son de costumbre. Esta via con sus curvas, puede medir de 30 á 35 leguas.

5º "El de Cúcuta," de San José al Zúlia. Se proyecta para recomplazar el carretero que no hace mucho se concluyó por una Compañía particular empresaria. Ya se anuncia que se pedirá un auxilio al Gobierno de la Union, porque muchos de los accionistas del camino carretero no quieren ó no pueden contribuir á la reforma. Puede medir su trayecto de 16 á 17 ó 18 leguas segun el puerto del rio que se escoja para su término.

6º El de "Honda á Conejo" ó mas abajo en la banda occidental del Magdalena ó hasta el frente del "Occidental" que partirá desde Bogotá. El Tolima se empeña en esta obra, y es seguro que se solicitará la cooperación del Gobierno de la Union. Puede medir de 2 á 3 leguas.

7º En fin: muchas otras obras en que está comprometido el Gobierno de la Union, como la navegacion del Alto Magdalena, el Dique de Cartagena, la limpia de las Bocas de Ceniza, la del Magdalena frente á Mompoxy y unos cuantos auxilios para otras obras mas ó ménos importantes en diferentes puntos de la República, cuya enumeracion omitimos por no prolongar este escrito y por no fastidiar á los que tengan la curiosidad de leerlo y prestarle su benévola atencion.

III.

RENTAS Y OBLIGACIONES ANTERIORES.

Este capítulo de nuestro escrito debe considerarse como continuación del anterior; porque "la capacidad para emprender una obra y cumplir honradamente las estipulaciones del Contrato," supone el estudio concienzudo de parte de los contratantes de sus propios recursos, rentas y obligaciones. En cuanto á los del señor E. F. Ross ya hemos dicho lo bastante. Nos falta el estudio completo, siquiera á grandes rasgos, de los de la otra parte, la de los Estados Unidos de Colombia. Examinemos, pues, sus rentas, sus compromisos anteriores al Contrato, los gastos ordinarios que demanda su administracion y conservacion como entidad política y social, y como parte ó consocio obligado.

Los datos de que vamos á tratar y que pudiéramos corregir, son oficiales, no invencion nuestra, son tomados de las Memorias de los Secretarios de Estado presentadas al Presidente para su conocimiento y el del Congreso de los Estados Unidos de Colombia.

RENTAS. PRODUCTO EN BRUTO.

AÑOS ECONÓMICOS DE
1875 á 1876 1876 á 1877

(Memoria del Secretario de Hacienda y Fomento, señor Juanuario Salgar.)

Aduanas.....	\$ 2.367,816	3.000,000
Salinas.....	846,445	800,000
Ferrocarril de Panamá.....	225,000	250,000
Id. de Bolívar y Telégrafo..	100,130	100,000
Correos y telégrafos.....	194,060	105,000
Amonedacion (C. de Bogotá).	6,035	16,000
Bienes nacionales.....	10,000	50,000
Totales.....	\$ 3.749,486	4.321,000
Renta de "Bienes desamortizados."	Mas \$	6,800
Renta de "Ingresos varios."	Mas	10,000
		\$ 4.337,800

Pero el del Tesoro, señor Luis A Róbles, las calcula con lo recaudado en el primer año de la vigencia, y lo que probablemente se recaudará despues, en.....

3.954,574

Diferencia entre los dos Secretarios..... \$ 205,088

Situacion del Tesoro en 31 de agosto de 1876.

Superávit de la vigencia de 1874 á 1875..... \$ 813,759

Ingresos efectivos en dinero hasta el 31 de agosto..... 2.912,151

3.725,910

Gastos pagados en efectivo . 3.025,097

Diferencia..... \$ 700,813

Pero "este superávit, dice el señor Secretario del Tesoro y Crédito nacional, se convertirá en un déficit, probablemente de alguna consideracion, cuando lleguen y sean debidamente incorporadas las cuentas de las oficinas de Hacienda, de que arriba he hablado." (Página 57).

Y así debió de ser, supuesto que el Gobierno se vió en la necesidad de contratar en junio de 1876 con la Compañía del ferrocarril de Panamá una anticipacion de \$ 500,000 á cuenta de la renta anual de \$ 225,000, anticipacion que, al parecer, tenia por objeto facilitar el empréstito destinado al ferrocarril del Norte, y de cuya negociacion estaba encargado el señor Felipe Zapata, nuestro Ministro en Europa, pero que al fin no pudo obtener. (Memoria del Secretario de Hacienda y Fomento, señor J. Salgar, página 93). Parece que despues se destinó el todo ó parte de la dicha anticipacion de \$ 500,000 á la compra de armamento y otros elementos de guerra.

Ahora es el caso de rectificar un hecho. Ignorá-

guientes obligaciones. Y esto, sin tener en cuenta los enormes gravámenes causados por la última revolución, que aun no se han liquidado, y que la República habrá de pagar, en último resultado.

IV.

OBLIGACIONES DE LA REPÚBLICA Á VIRTUD DEL CONTRATO.

Qué de obligaciones! Vamos por partes.

Un mes despues de que la Compañía Ross suscriba las dos terceras partes de sus acciones A (\$ 5.000,000) ó sean \$ 3.333,333 y consignado el primer instalamento de £ 25,000 (\$ 125,000), la República está obligada á suscribirse por \$ 20.000,000 sin mas ni ménos, y á consignar ó depositar en el Banco de Bogotá el producto del derecho adicional sobre aduanas y salinas decretado por la ley 89 de 30 de mayo de 1873 en sus dos terceras partes, desde el dia en que se entreguen al servicio público 10 kilómetros (2 leguas, en la sabana) del expresado ferrocarril. (Artículo 12 del contrato). Pero á la República le queda el consuelo, ¡lindo consuelo! de que, á su voluntad, pueda aumentar los instalamentos de \$ 69,444, 40 mensuales en los 12 primeros años, (artículo 14), quedando á la Compañía el derecho de hacer *efectivos* estos depósitos. En todo caso, las utilidades de las obras, vía férrea y telegráfica, construidas en parte ó en el todo, son y serán para los accionistas A, que se suscribieron solamente por \$ 3.333,333, y solo consignarán \$ 125,000: utilidades de que disfrutarán los accionistas A por todo el tiempo que trascurra hasta que el accionista, nuestro Gobierno, haya pagado, en 25 años, los dichos \$ 20.000,000; el empréstito adelantado de \$ 2.500,000 y cumplido las demas obligaciones que siguen:

1^a La República no solo está obligada á pagar mensualmente sus instalamentos; pasa ademas por la vengüenza y el oprobio de trasladar y depositar sus propios fondos á otras cajas, "sus arcas nacionales, su Tesorería general, sus empleados de Hacienda, recau-

dadadores y pagadores, aun cuando estén amparados por la ley y sean responsables, y tengan fé pública, ni su Gobierno, no inspiran confianza," le dice el contratista, y agrega " todos ustedes son unos tramposos, sin honor y sin probidad; su Constitucion y sus leyes son una mentira, sin vigor ni valor alguno. Con que así señores Estados Unidos de Colombia, pongan ustedes el dinero que ofrecen en depósito en otras arcas mas seguras, honorables y respetables, de donde no pueda sacarse ni un centavo sin intervencion mia, (la del contratista señor Ross y Compañía), y entónces harémos el negocio, harémos las obras que ustedes quieran." Y el Gobierno, aceptando el insulto y la injuria; y renunciando á su propia dignidad y decoro, y el de la Nacion en cuyo nombre contrata, contesta: " Si señor; harémos todo lo que usted quiere; pasará la República por estas y otras oprobiosas condiciones, pasará tambien por las horcas caudinas, con tal que, nosotros los colombianos y su Gobierno, tengamos el honor de que usted, señor contratista, nos haga la merced de coger nuestros fondos y otros valores y comenzar el camino, continuarlo y hasta concluirlo, con nuestros propios recursos, si para ello Dios y nuestro Tesoro nos amparan y favorecen, y por todo esto le harémos por último el obsequio de todos los beneficios íntegros del ferrocarril, de su telégrafo, tierras, & &, hasta que hayamos depositado y consignado el último centavo de los \$ 20 millones que usted nos pide para nuestra obra."

2ª. Paga la República los dichos 20 millones, en esta forma \$ 9.999,993-60 en los doce primeros años por instalamentos mensuales de \$ 69,444-40, en dinero sonante y efectivo, en Lóndres, en libras esterlinas y en Bogotá á razon de \$ 5 la libra, en moneda de oro, ley 0,900; y 10.000,231-80 en Bonos de Tesorería, que se pagarán y amortizarán á la par en los trece años siguientes con instalamentos, en las monedas y términos expresados, á razon de \$ 64,104-05 mensuales. Resulta una pequeña diferencia de \$ 225-40 que la República pagará sobre los 20 millones, á no ser que nuestros cálculos estén equivocados (Artículos 12 y 17 del Con-

trato). Comienzan los pagos obligatorios desde la fecha de la suscripcion; es decir, un mes despues de suscritas las dos terceras partes de las acciones A, y pagadas por cuenta de ellas \$ 125,000.

3^a A mas de esto, y del empréstito consabido de \$ 2.500,000, que á la República le ofrece la Compañía y que aquella pagará y amortizará con los gravámenes expresados, tiene la obligacion de suministrar la faja de tierra necesaria para la construccion del camino y sus anexidades como almacenes, estaciones, depósitos, talleres, casillas de guardas, & &, libre de todo cargo por razon de las indemnizaciones que hayan de darse á sus dueños (Artículo 6^o). Mas un millon de hectáras de tierras baldias, que elijirá y tomará la Compañía, en propiedad, á uno y otro lado del ferrocarril, por lotes de á 10,000 hectáras alternados, quedando estos en su calidad de baldios, á disposicion del Gobierno; ó en otra parte, sino alcanzaren los dichos baldios inmediatos al camino, para el completo del millon de hectáras; ménos en los terrenos que queden dentro de los 20 kilómetros de las rutas exploradas para el Canal interoceánico. Las tierras se adjudicarán á proporcion que la Compañía las pida, á razon de diez mil hectáras por cada 30 kilómetros de ferrocarril recibido por el Ingeniero Inspector, y los baldios tomados por la Compañía quedarán libres de todo impuesto ó contribucion nacional, mientras ésta no las traspase á segundas manos. Queda el Gobierno comprometido á solicitar la misma excepcion de impuestos de las Legislaturas de Boyacá, Santander y Cundinamarca (Artículo 24); y tambien del Congreso, la concesion de 64 hectáras de buena tierra arable de los lotes baldios que quedan al Gobierno á uno y otro lado del ferrocarril para cada hombre soltero que se traiga del extranjero para los trabajos y que haya permanecido en el país un año (Artículo 25).

Ocurre ahora preguntar: ¿cuánto importará á la República el terreno que habrá de expropiarse á particulares en todo el trayecto de 145 á 150 leguas? ¿No se despertarán el espíritu de negocio y especulacion, la avaricia, la codicia, el egoismo, en fin? Pues el Gobier-

no no encontrará baldios, sino poquísimos, quizá al Occidente de la cordillera, ántes de que la gran línea lleve á Paturia. No nos olvidemos que el terreno, bosques y minas de hierro y carbon, situados en el trayecto é inmediaciones del "Gran ferrocarril Central de la Compañía Austriaco-Húngara," importaron al Gobierno del Emperador, mas de \$ 45.000,000.

4ª. Pero de todas las obligaciones, ninguna mas terrible, ni mas aterradora, que la contenida en los artículos 15 y 16 del Contrato.

Veamos lo que estos artículos disponen y previenen.

1º Toda vez que el Gobierno, *por cualquiera causa*, dejare de pagar algun instalamento mensual ó *una parte de él*, despues de catorce dias de vencido el dia del pago, ó dejare de poner á la Compañía *en posesion* de las tierras requeridas, la Compañía del ferrocarril puede suspender la ejecucion de las obras; y si trascurrieren *dos meses*, sin que el Gobierno haya efectuado dichos pagos ó entregadas las tierras requeridas, la Compañía *puede abandonar* las obras, y *retirarse* de la ejecucion del Contrato. Pero en todo caso el Gobierno queda obligado á pagar á la Compañía las sumas que se hayan causado á deber á ésta hasta *la fecha* en que la Compañía dé noticia al Gobierno del abandono del Contrato, como á cumplir todas sus demas obligaciones, y á indemnizar á la Compañía *los daños y perjuicios* que se espresan en el artículo 16.

De aquí se deduce, que si el Gobierno *por cualquiera causa no paga puntualmente* algun instalamento, ó una parte de él, *por pequeña* que fuere esta, y trascurrieren catorce dias de vencido el dia del pago *se suspenden los trabajos*; pero si pasaren dos meses sin que el Gobierno pague, la Compañía abandona del todo las obras y el Contrato, quedando al Gobierno la obligacion de pagarle las sumas ó instalamentos que no se dieron *hasta la fecha* en que la Compañía notifique al Gobierno el abandono absoluto de las obras y del Contrato; es decir, que la Compañía se gana por lo pronto *dos instalamentos*, ó sean \$ 138,888-80, **SIN HACER NADA**, sin haber dado ni un barretón en el terreno, en los dichos

dos meses, y sin perjuicio de hacer cargo al Gobierno por todo lo que sigue.

2º Por daños y perjuicios queda el Gobierno obligado á pagar, durante el tiempo de la suspension: 1º los sueldos y salarios de los empleados y trabajadores que por sus contratos no pueden ser despedidos, sin remuneracion; 2º el importe ó valor de los contratos que la Compañía hubiere celebrado para material y ejecucion de las obras; y 3º las sumas que la Compañía hubiere anticipado para la ejecucion de los trabajos, mas un interes del 7 por 100 anual sobre dichas sumas. Pero entónces ¿para qué cobra la Compañía y el Gobierno paga por separado la suma de \$ 138,888-80, por los dos espresados meses de suspension de trabajo en las obras? ¿Con qué fondos pagó la Compañía y cubrió los gastos ántes de la suspension y abandono de las obras? Entónces, ¿qué significan los pagos *anticipados* que harán los Fideicomisarios con los fondos de la misma República depositados tambien con anticipacion á proporcion de que el Ingeniero Inspector fuere presentando los certificados mensuales en que conste la parte hecha de obra, ó de material entregado, los precios de dichas obras y material, de conformidad con el artículo 20 del Contrato al cual se refiere el 18 que trata de los pagos?

Lo expuesto no es el todo en cuanto á daños y perjuicios que habrá de pagar la República. En caso de abandono absoluto de las obras y del contrato pagará ademas: 1º todas las anticipaciones, á que está obligada la Compañía por la ruptura y rescision de los contratos que ella hubiere celebrado, con empleados, trabajadores y contratistas para la provision de materiales y *subcontratistas* para la ejecucion de la obra: 2º todas las anticipaciones y avances que la Compañía *puede haber hecho* en la ejecucion de las obras, mas un interes del 7 por 100 anual: y 3º un 5 por 100 anual tambien sobre los Bonos de Tesoreria dados en pago conforme al artículo 17 hasta la fecha de la amortizacion de tales Bonos. Téngase presente lo que hemos observado en cuanto á los pagos, de acerdo con los artículos 18 y 20 del Con-

trato. Pero lo que en materia de *daños y perjuicios*, aterra mas y contrista el corazon, no es tanto lo que precede, es el contenido de los artículos 35 y 23. “La Compañía puede *subarrendar* las obras ó parte de ellas que estén bajo su administracion..... estipular con otro individuo ó Compañía, el pago del todo ó parte de los fondos *que debe recibir del Gobierno*; y emitir acciones, bonos ú obligaciones de la Compañía, asegurados con los derechos que ella tiene adquiridos,” (Artículo 35) y “tiene el derecho de comprar los materiales, el material rodante, los equipos, & del ferrocarril cuando *le sea conveniente* para cumplir las estipulaciones sobre construccion de las obras.” (Artículo 23.)

¿Cuántos *subcontratos*, en qué términos resultarán hechos y de los cuales se hará cargo la República en el caso nada improbable que la Compañía notifique al Gobierno el abandono de las obras y que se separa de la ejecucion del Contrato? ¿hasta qué cifra alcanzarán los daños y perjuicios que se reclamen?

Nosotros creemos *firmemente*, con harta pena, sin duda alguna, que al ménos la Nacion, con sobra de fundamento, tiene el triste derecho, siquiera de *dudar* y *temer*. Llegará el CASO FATAL en que el Gobierno, no pueda cumplir; que su recargado y pobrísimo Tesoro, no alcanzará á depositar con anticipacion los instalamentos, ó á pagar su completo, ni acaso todos los terrenos de propiedad particular que se le pidan en el estrecho plazo que fija la Compañía; y en fin, que todo terminará en grandes afanes y ruinosos posteriores empeños, en bancarrota, deshonra y descrédito de Colombia, de su Tesoro y Gobierno.

Hay otras obligaciones que contrae la República, que comparadas con las anteriores, podemos llamarlas de *menor cuantía*; pero que no por esto dejan de ser gravosas y muchas de ellas injustificables.

1.^a Casos fortuitos, ó de fuerza mayor. Carga la República con los gastos de reparar las obras en la parte ó partes que la Compañía fuere entregando y que reciba el Ingeniero Inspector, en los casos de destruccion, daño ó deterioro por causa de terremoto, insurrec-

cion, guerra ú otros casos de fuerza mayor, debiendo el Gobierno pagar los dichos gastos al precio de las listas de que hemos hablado ántes, formadas por el Ingeniero y de que trata el artículo 20 del Contrato, con la circunstancia de que si las reparaciones ó reconstruccion, provienen de *fuerza mayor*, el pago se hará precisamente *un mes despues de presentados* los certificados del dicho Ingeniero Inspector, en que conste haberse ejecutado tales reparaciones ó reconstruccion. Queda la Compañía en libertad de suspender el tráfico, sin perjuicio de que el Gobierno pague á ésta todo cuanto está obligado á pagarle conforme al Contrato (Artículo 8º); y sin perjuicio tambien de que la Compañía continúe tomando para las acciones *A* el *beneficio íntegro* de la parte ó partes de las obras que estén en servicio público, como ántes se ha expresado. Adviertase que el Ingeniero Inspector será nombrado de comun acuerdo por el Poder Ejecutivo de Colombia y la Compañía (Artículo 3º); es decir, por esta; porque nuestro Gobierno se conformará, es seguro, con el que ella le proponga, y que el Ingeniero gozará del sueldo que se le fije del mismo modo, pagadero, dice el artículo 34, mitad por la Compañía y mitad por el Gobierno; pero la Compañía ¿de qué fondo saca su mitad? Pues claro es, que de los mismos á que contribuye el Gobierno, en razon de sus acciones por 20 millones de pesos sobre 25 á que asciende el capital de la expresada Compañía, segun el artículo 12 del Contrato. De modo que el Gobierno contribuye para el sueldo de que se trata y para los demas gastos que supone el Contrato como pagaderos por el Gobierno y la Compañía, *con la mitad*, mas con las CUATRO QUINTAS PARTES DE LA OTRA MITAD, ó sea con *las nueve décimas partes* de los dichos gastos.

2ª Por el artículo 31, el Gobierno tiene la obligacion de proveer á la Compañía, gratuitamente, de la policia ó fuerza militar que *sea necesaria* (¿á juicio de quién?) para la proteccion y seguridad de las personas y bienes de los operarios durante la construccion y *explotacion de la via*; es decir, por el término de 25 años, ó mas, segun el literal sentido del artículo 11, por el cual

la Compañía se reserva la posesion y usufructo del ferrocarril y telégrafo, con todas sus obras, material y anexidades que explotará de la manera *que tenga á bien*, hasta que el Gobierno haya pagado el último centavo de sus acciones (veinte millones de pesos) y cumplido *todas sus obligaciones*.

3ª La Compañía tendrá un Directorio compuesto de seis Directores, (artículo 13) cinco de ellos nombrados por los tenedores de las acciones A (por \$ 5.000,000) y UNO, NO MAS, por el Poder Ejecutivo de Colombia tenedor principal de acciones por \$ 20.000,000. Por consiguiente, el Gobierno queda obligado, queda sometido en todo y para todo á los reglamentos y demas providencias del tal Directorio, no obstante que es el que contribuye para las difíciles obras del gran ferrocarril con todo, hablemos claro. Esta Compañía ó asociacion se parece en mucho, sin nada de ofenza, á la que pudieran formar una zorra astuta quebrada y diminuta y un cándido, inesperto, entusiasta y hambriento leon para vencer á un gran elefante y utilizarse despues de su beneficio y despojos y con el pacto prévio de que la zorra debia ordenar y mandar *en Jefe* el plan de operaciones en todo y ser la primera en el aprovecharse, no solo del producto de la víctima, sino tambien de los recursos que ántes le suministrara el socio principal en su loco empeño. Los reglamentos que expida la Compañía central de acuerdo con el artículo 27 para el buen servicio administrativo del ferrocarril, ni siquiera serán consultados con el Gobierno, como se ha pactado siempre en contratos semejantes en otro tiempo. En el celebrado para la construccion y explotacion del ferrocarril de Panamá, por ejemplo, no sólo se consultó el deber de dar cuenta al Gobierno por parte de la Compañía, sino el de "proponerlo" los reglamentos, no pudiendo llevarse á efecto estos sin la expresa aprobacion del Poder Ejecutivo (artículo 26 del referido Contrato de Panamá.) Y téngase presente que la Compañía de Panamá hizo todos los gastos de la obra con sus propios y exclusivos fondos incluso los causados, á justo avalúo por los terrenos de propiedad particular que pidió como indispen-

sables para la obra y que el Gobierno entregó, expropiándolas por conducto del Gobernador de la respectiva provincia, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 17 y 21 de ese Contrato, y en la ley de 2 de Junio de 1848. En suma, si alguno se tomara el trabajo de repasar y comparar el Contrato celebrado entre los señores Victoriano de Diego Parédes, Ministro de Relaciones de Nueva Granada y John Lloyd Stephens, á nombre y *con especial autorizacion* de la Compañía del ferrocarril de Panamá, en Bogotá á 15 de abril de 1850, que fué aprobado por el Presidente de Nueva Granada, General José Hilario López, y por ley expresa del Congreso de 4 de junio de 1850 sin que la República se gravara EN NADA, salvo en 100,000 hectaras de tierras baldías; si alguno lo compara, repetimos, con el que acaba de celebrarse para la exploracion, construccion y explotacion del ferrocarril central de Colombia, quedará admirado de *cuanto hemos adelantado* en materia de esta clase de Contratos; quedará escandalizado. ¡Qué diferencia en condiciones, en beneficios, en derechos y obligaciones! Aquel comenzó procurándonos algunos beneficios, y luego una renta de consideracion que ahora se enajena en favor de la Compañía Ross de Lóndres aun cuando es verdad que por adquirir esta ántes de tiempo, se tuvo despues la temeridad de alargar mas el plazo que la República se reservó para rescatar el privilegio.

Pasamos en alto otras obligaciones con que se grava la República; pero ántes de dar término á este capítulo nos parece de este lugar examinar, siquiera en parte, las tarifas de que trata el artículo 26, tarifas muy onerosas á nuestro juicio. Por ejemplo:

Si concluido el ferrocarril, la línea de este, en todo su desarrollo, midiere 145 léguas, ó sean 725 kilómetros, desde Bogotá hasta Paturia; los pasajeros de 1ª clase pagarán, cada uno \$ 58; los de 2ª \$ 43-50; las mercaderías de 1ª clase \$ 11-60 por carga de á diez arrobas; las de 2ª \$ 8-70; y luego su transporte por el Magdalena hasta Barranquilla ú otro punto de la Costa.

Si la línea midiere, como es probable, 150 leguas,

ó sean 750 kilómetros, los pasajeros de 1.^a clase pagarán, cada uno, \$ 60; los de 2.^a \$ 45; las mercaderías de 1.^a clase \$ 12 por carga de á diez arrobas, y las de 2.^a \$ 8-012. Y así en lo demás á proporción. Pero tén-gase presente que las tarifas serán mas altas segun fue-re menor el trayecto que se recorra, entre Bogotá y Pa-turia; y que se reformarán y aumentarán el precio de los pasajes y fletes, toda vez que la *Compañía justifique*, que los ingresos del ferrocarril no alcancen á cubrir los gastos de conservacion y explotacion de las obras. Es seguro que la *Compañía justificará siempre*, que ha llegado el caso de elevar el precio de las tarifas, hasta que al fin no se podrá transitar por el dicho ferrocarril, como lo tememos, y con sobra de fundamento.

En fin, para concluir este capítulo, es bueno re-cordar ó apuntar las penas en que incurre la *Compañía* en los casos en que falte al cumplimiento de sus obli-gaciones.

Cuando la *Compañía* suspenda los trabajos, por mas de dos meses, no estando en los casos previstos en el artículo 15 ó en el de fuerza mayor, habiendo cumplido el Gobierno por parte suya las obligaciones que le co-rresponden, puede éste multarla en \$ 50,000. Pero es claro que la *Compañía* habria recibido ya en los dichos *dos meses y mas*, mucho mas de \$ 160,000, en dos meses y quince dias: de modo que la tal multa quedará en una completa burla. Si la suspension continuare por mas de tres meses, el Gobierno puede declarar caduca-do el Contrato, sin mas reparacion que tomar posesion de las obras y de todas sus anexidades. (Art. 21.)

En caso de que la *Compañía* no complete y entre-gue en cada uno de los años respectivos los trayectos de ferrocarril y telégrafo que se han especificado en el Contrato, el Gobierno *puede suspender* el pago de los instalamentos hasta que dichos trayectos se completen y entreguen; pero si trascurrieren *dos años* sin construir y entregar los trayectos correspondientes, el Gobierno puede tambien declarar caducado el Contrato y tomar posesion de todas las obras construidas y de sus anexi-dades. (Art. 19). Caduca tambien el Contrato, si den-

tro de ocho meses contados desde su fecha, no se hubiere empezado *por la ciudad de Bogotá* la construcción del ferrocarril. (Art. 41.)

Veamos ahora lo que en tales casos se estipuló en el Contrato para la exploración, construcción y explotación del ferrocarril de Panamá, y para cuya obra el Gobierno de la República no contribuyó ni *con un centavo* en dinero, como ya lo hemos notado y recordado. La Compañía aseguró el cumplimiento de sus obligaciones para la ejecución de los trabajos con la suma de \$ 120,000 por multa, ó con una hipoteca de doble valor, para responder con esta fianza, en caso que la obra no se hubiere concluido en el tiempo estipulado; [seis años, midiendo su trayecto á lo sumo unas diez y seis leguas, y teniendo la Compañía, puede decirse, á la mano, por ámbos Océanos todos los recursos necesarios]. Art. 40. Caso de caducar el privilegio, porque no se hubieren comenzado los trabajos, ó por no haberse concluido en los plazos estipulados, la Compañía perdería en favor de la República los dichos \$ 120,000 [Art. 41.] La Compañía habría devuelto además todos los privilegios, exenciones y terrenos otorgados y entregado, y la República entraría en la posesión y goce de la parte ó partes construidas del ferrocarril, de sus anexidades y material, como entrará después en posesión, propiedad y goce del todo al espirar el privilegio en el plazo que fija el artículo 58, y que, por desgracia, después se prolongó á virtud de negociación posterior para tomar de la Compañía sumas adelantadas de dinero, en los conflictos de nuestras revoluciones civiles pasadas. La Compañía estaba obligada y lo está todavía á devolver ó entregar el ferrocarril, con todas sus obras, *en buen estado de servicio*, con sus planos, deslindes, catastros é inventarios respectivos, obligación importantísima que no vemos estipulada en el Contrato para el ferrocarril central de Colombia.

V.

CONCLUSION.

Séanos permitido, al concluir esta nuestra ingrata y penosa labor, agregar las siguientes observaciones perentorias, á manera de *Epílogo*.

1^a La obra del "Gran ferrocarril central" no se llevará á efecto, y si se comienza, no se concluirá, porque la República carece de recursos, y porque solo Dios sabe cuando los tendrá para esta estupenda empresa y aun para las obras de ménos costo; porque puede fracazar por falta de cumplimiento de una de las dos partes contratantes ó porque puede sobrevenir el caso nada imposible de "fuerza mayor," como el de una revolucion.

2^a Nuestros estadistas, nuestros escritores públicos y hombres de estado, en su mayor parte, se han engañado, con inexactas é infundadas apreciaciones; se han dejado arrastrar por un falso amor propio y orgullo nacional mal entendido, comprometiendo así nuestro pobre Tesoro, nuestro porvenir y la marcha de la próxima administracion pública federal y la de las subsiguientes, que se verán en la imposibilidad de cumplir las onerosas obligaciones del contrato, y las ordinarias inevitables que demanda todo Gobierno para su propio servicio y conservacion. La República, si se lleva á efecto el contrato, y la obra no se concluye, como es seguro que no se concluirá, se verá constreñida y empeñada en nuevos y mas ruinosos compromisos, que tampoco podrá cumplir; quedará en ruina, quedará en quiebra, triste es decirlo, desprestigiada, sin recursos y sin crédito.

3^a El ejemplo del malogrado ferrocarril de Buenaventura y de su empréstito de un millon de pesos, perdidos en su mayor parte, que la República está pagando hace mas de trece y medio años, y que aun no acaba de pagar, fué la causa del entusiasmo, ó de la *envidia* que se levantó ó despertó en otros Estados de la República; y fué tambien el origen de la ley 69 de 5

de junio de 1871, "sobre fomento de varias mejoras materiales y colonizacion de tierras baldías," de cuyo prudente y patriótico pensamiento despues se ha abusado tanto, hasta la exageracion y el delirio. Por aquella ley la República garantizaba un interes anual *hasta* del 7 por 100 sobre un capital de \$ 11.500,000 *que viniera del extranjero*, del Imperio aleman, se nos decia entónces, en donde no sabian en qué empresas colocar el inmenso caudal que la Francia debia pagarle. Los dichos \$ 11.500,000 debian distribuirse así:

Para obras de los Estados de Cundinamarca, Boyacá y Santander.....	\$ 9.000,000
De el Magdalena.....	800,000
De Bolívar.....	500,000
Del Tolima.....	600,000
De Panamá.....	200,000
Y de Cúcuta y Lebrija.....	400,000
<hr/>	
Suma igual.....	\$ 11.500,000

A los Estados del Cauca y Antioquia se les ofreció tambien un millon de pesos, pero en sal del Gobierno, á precio de fábrica, que no aceptaron. Antioquia sí recibió despues \$ 1.000,000 en bonos amortizables en parte de los derechos adicionales que se recauden en las Aduanas del Atlántico, como ya lo hemos notado en el capítulo II de este escrito. Pero la garantía ofrecida del Gobierno, ó sea el 7 por 100 anual sobre el dicho capital de \$ 11.500,000, "no se llevaria á efecto, sino en proporcion de la parte ó partes de las obras que se fueren construyendo, y que se pusieren en circulacion ó al uso público, de modo que pudieren REALMENTE producir alguna utilidad."

A la expedicion de esta ley concurrimos con los señores Agustín Núñez y Marceliano Vélez, Senadores, en comision mixta con varios Representantes, despues de un maduro exámen y larguísimas é ilustradas conferencias y discusiones, á las cuales concurrió con sus conocimientos el muy entendido Estadista Secretario

de Hacienda y Fomento, señor Salvador Camacho Roldán, que, sea dicha la verdad, se opuso hasta lo último. Tuvimos el honor de presentar el plan para satisfacer toda aspiración lugareña y terminar la discusión; y

4^a En fin: comprendemos demasiado que la publicación de este escrito habrá de causarnos no pocos disgustos, censuras y reconvenciones por parte de los inteligentes, entusiastas, mas ilustrados y patriotas que nosotros; que somos incompetentes para juzgar con acierto en las grandes cuestiones que agitan hoy la República, cuyos recursos y porvenir no alcanzamos á percibir ni á comprender; que poseídos en nuestra ignorancia y atraso, del espíritu retrógado de los *pesimistas*, no podemos ver claro, no comprendemos que, al dar *el primer barretónazo* en la sabana de Bogotá en ejecución de la obra, la paz y el orden públicos, para siempre, serán una realidad en Colombia, (con perdon de las revoluciones de Europa y América, á pesar de sus empresas de ferrocarriles, y con perdon tambien de nosotros mismos, que acabamos de pasar por la mas terrible y sangrienta de nuestras revoluciones, estando en via la obra del difunto ferrocarril del Norte).

Pero nosotros hemos resuelto aceptar y pasar por todo, siguiendo con gusto el ilustrado consejo de algunos de nuestros amigos, que tambien son muy inteligentes, ilustrados y patriotas, como los que mas pudieran vanagloriarse de serlo; y que por complacerlos, hemos preferido el lenguaje llano, sin nada de flores y ambajes, que no cuadran bien al escritor que, con sencillez de corazon, se dirige al pueblo, como en otras ocasiones solemnes, anunciándole la verdad, LA VERDAD, la pura y sencilla verdad, á despecho de los errores, de las opiniones exaltadas y de las pasiones interesadas y mal dirigidas, sin otro fin que el de servir segun nuestro leal saber y entender á los verdaderos intereses de la República, á su bienestar, á su honra y á su crédito. Es que para servir á la Patria con lealtad y desinterés, y para contrariar las malas pasiones predominantes, se requieren tambien, y en mayor escala, virtudes y valor. Si nosotros no alcanzáremos por hoy al-

gun galardón, tenemos fé, tenemos confianza en la inocencia y pureza de nuestras patrióticas intenciones. No muy tarde, las generaciones que crecen ya y se levantan nos *harán* justicia.

Popayan, noviembre 10 de 1877.

Manuel de J. Quijano.

ERRATAS SUSTANCIALES.

PÁG.	LÍNEA.	DICE.	LÉASE.
7	1.ª	<i>cuesta</i>	cuestan
8	18	50,000	50,000=
9	28	\$ 18-50	\$ 81-50
10	5	<i>ceiorar</i>	celebrar
16	1.ª	<i>su mayor parte,</i>	en general,
17	11	<i>compuestos</i>	compuestas
18	5	<i>enciernan</i>	encierran