

# FERROCARRIL DEL NORTE.

Artículos publicados en el "Diario de Cundinamarca."

PORTE PRIMERA

## ASPECTO FINANCIERO

*Francisco Santos*

1874

BOGOTÁ

IMPRESA DE GAYTÁN

# FERROCARRIL DEL NORTE.

(Artículos publicados en el "Diario de Guandamarca.")

Señor Director del *Diario de Guandamarca*.

La necesidad de dar amplio ensañamiento a las condiciones de locomoción i al cambio de los productos en nuestro país, es sentida por todos, i no es ni pudiera ser materia de discusión pública. La manera de acometer la resolución de este vasto i entrecruzado problema, sobre todo si se trata de buscarla en grandes i costosas vías férreas, si es una de las más graves cuestiones políticas, financieras e industriales que pueden presentarse al estudio de nuestros compatriotas. Creyendo un deber mío, como miembro del Congreso, dar cuenta a mis constituyentes de mis opiniones i mi conducta en esta ocasión, acepto reconocido el campo que me ha permitido usted en las columnas de su *Diario*, para presentar en extracto las ideas que, solo con el más sincero deseo de contribuir a la investigación de la verdad, emití en la discusión de la Cámara de Representantes en los quince últimos días del mes de mayo.

I.

La cuestión que allí se ventilaba no era la de resolver si debía darse principio o no a los trabajos del ferrocarril del Norte. Respetando la decisión del Congreso en tres años consecutivos, desde 1871, i la opinión que parece bien pronunciada del país, opínaba en favor i voté los artículos del proyecto que daban autorizaciones al Poder Ejecutivo para acometer los trabajos i continuar la ejecución parlatina de la obra, por medio de empréstitos sucesivos; en cuyo procedimiento naturalmente habían de consultarse siempre los recursos crecientes del país i el estado de su crédito en el exterior.

El punto controvertido era únicamente el de dar al Poder Ejecutivo autorización para contratar de un golpe un empréstito de veinte millones de pesos al 7

por 100 de interés, o para contratar de una sola vez la ejecución de toda la línea de Bogotá a Carare mediante emisión de \$ 20,000,000 en bonos del 7 por 100, que viene a ser lo mismo.

La investigación de este asunto comprende las siguientes fases:

1.<sup>a</sup> Capacidad financiera del Tesoro público para cumplir las obligaciones que le impondría este empréstito.

2.<sup>a</sup> Capacidad productiva de las poblaciones que va a recorrer la línea para darle tráfico suficiente para cubrir los gastos i pagar intereses.

3.<sup>a</sup> Comparación entre la utilidad nacional de la línea i el gravamen nacional que va a imponer al país su ejecución.

4.<sup>a</sup> Examen de las obras públicas de carácter nacional que la situación de la República exige con urgencia, para decidir si el ferrocarril de Carare es la primera en importancia.

5.<sup>a</sup> Peligros que de la renovación frecuente del gobierno ejecutivo pueden resultar en la contratación de grandes empréstitos.

6.<sup>a</sup> Naturaleza del trazado de la línea entre Saboyá i el Carare.

7.<sup>a</sup> Situación en que va a quedar el Gobierno, con relación a los demás departamentos del servicio público, por consecuencia de los gravámenes que el ferrocarril de Carare va a imponer al Tesoro.

8.<sup>a</sup> Investigación sobre la influencia que los desembolsos del Tesoro público exigidos por el ferrocarril de Carare, puede ocasionar en el movimiento de las ideas políticas en los Estados no favorecidos inmediatamente por el ferrocarril.

9.<sup>a</sup> Naturaleza de las obras que la configuración de nuestro suelo i la manera como sobre él está distribuida la población, parecen más adecuadas para desarrollar nuestros recursos, ligar en-

tre sí a las diversas secciones i asegurar la integridad nacional.

10.ª Ejemplos que nos suministran las países hispano-americanos que han acometido la ejecución de vías férreas de considerable estension.

El ferrocarril de Carare, de cuya ejecución se trata, deberá tener, según el trazado hecho por la comisión de ingenieros anglo-colombianos presidida por Mr. Ridley, 647 leguas de a 2,000 metros, o sea 323½ kilómetros. Empieza en las inmediaciones del parque de San Diego, en esta ciudad, pasa por los distritos de Uaquea, Obia, Capiá, Cipaquí, Cogua, Nampocon, Ubató, Cucunabá, Guachetá, Chiquinquirá, Saboyá i Bolívar, cuya población es de 110,000 habitantes. A dos leguas de distancia, poco mas o ménos, i con posibilidad de ligarse con el ferrocarril por caminos de ruedas, quedan las poblaciones de Tshío, Tocacipá, Sueca, Tausa, Lenguazaque, Jesus Maria, i tal vez Sisa i Vélez, que contienen unos 50,000 habitantes. Su término sobre el Carare dista diez a doce leguas de la desembocadura de este río en el Magdalena, i ciento cincuenta del primer puerto marítimo. La mitad de su estension total, desde Bogotá hasta Saboyá, es una llanura horizontal, sin mas interrupción que la de las cordilleras bajas de Tausa i Zona. Desde Bolívar hasta el puerto sobre el Carare hai un desierto completo de 23 leguas, en que no se alcanzaria a encontrar 500 habitantes en toda la estension.

Entre la altiplanicie de Chiquinquirá i el valle del Magdalena hai una diferencia de nivel de 3,500 metros; mas, como la línea tiene frecuentes pendientes negativas, puede estimarse en 3,000 metros, por lo ménos, la diferencia de nivel entre los dos puntos expresados. La línea proyectada se desarrolla en una estension de 130,000 metros, o 26 leguas; de suerte que, si el descenso fuese uniforme en toda la estension, daría una gradiente constante de 2½ por 100. Siendo esto imposible, las gradientes varían en este trecho, desde la horizontal, hasta 3 por 100, que se encuentra entre los kilómetros 52 i 49, poco antes de llegar al valle del Carare.

El costo de esta obra está calculado por Mr. Ridley, el ingeniero principal que dividió el trazado, en L. 2,532,000, o

sea \$ 17,665,000, i acerca de esta línea espresó el ingeniero William Martineau el siguiente concepto general:

“La línea puede dividirse, poco mas o ménos, en dos partes iguales: la una atraviesa un terreno que ofrece facilidades para la construccion de la obra; la otra, uno que presenta DIFICULTADES MUY INSUPERABLES.”

“Justo es que manifieste a ustedes que, *vez cual fuere el sistema que se emplee, los gastos de un ferrocarril que atraviese pendientes como las que aquí se presentan, no pueden ménos de ser muy súbitos.*”

Pues bien; con relacion a esta proyectada línea, con referencia a la idea espresada de contratarla para su inmediata ejecución o de levantar en una sola operacion un empréstito de veinte millones de pesos destinados a pagarla;—punto a que se refiere el artículo primero del proyecto de autorizaciones especiales al Poder Ejecutivo,—me el honor de exponer en la Cámara de Representantes:

Que en mi concepto nuestro Tesoro no tiene capacidad financiera para responder por un empréstito de \$ 20,000,000 al 7 por 100 anual; con 1½ por 100 de fondo de amortizacion.

Que entre los tres Estados de Guandimaros, Boyacá i Santander no hai comercio interior, o destinado al exterior, que pueda hacer uso de esta línea en cantidad suficiente para pagar con sus intereses los intereses del capital invertido en la obra, i ni siquiera para cubrir en ocho o diez años los meros gastos de conservacion i servicio del ferrocarril.

Que la utilidad directa de este ferrocarril no favorecería mas de la décima parte de la poblacion de la República, en tanto que las cargas impositivas por su ejecución al Tesoro público absorberian la mitad, o poco ménos, de la totalidad de las rentas de la Union, o la totalidad de éstas, deducidos los gastos mas indispensables del servicio puramente administrativo del Gobierno federal.

Que considerando las diversas necesidades del pais en materia de vías de comunicacion, tal vez no puede sostenerse que el ferrocarril de Carare sea la primera en importancia nacional ni la mas urgentemente reclamada por consideraciones de un orden político o económico.

Que en medio de la renovación frecuente del personal de la administración ejecutiva federal, la contratación de empréstitos cuantiosos envuelve peligros muy serios para la buena ejecución de las obras, para la moralidad de los partidos i hasta para el orden público mismo.

Que el proyecto de ferrocarril a Carare apenas está en estudio, revela inconvenientes de ejecución práctica de gravedad i no permite todavía adaptar respecto de él medidas que conduzcan a su ejecución inmediata.

Que la ejecución rápida de una obra de esta magnitud exigiría un número de jornaleros tal, que haría triplicar o cuadruplicar inmediatamente la tasa de los salarios i causaría una perturbación muy grave en todas las empresas o trabajos hoy existentes, en un radio de cincuenta leguas al rededor de la línea del ferrocarril.

Que si la construcción de éste no ha de ser tan rápida ni tan inmediata, no hai necesidad de autorizaciones tan considerables i definitivas como las que se piden en el artículo 1.º del proyecto.

Que si la ejecución inmediata de la obra le impone de una vez a la Nación todas las cargas que el servicio de intereses i el fondo de amortización aparezcan, quedará el Gobierno nacional destituido de todo medio de acción en cualquier emergencia grave que, como una guerra interior o exterior, pueda surgir.

Que la concentración de todos los recursos del país en beneficio considerable de un solo Estado i muy restringido respecto de otros dos, con abandono absoluto de los intereses de todos los demás, enajenaría indudablemente un espíritu de descontento i acaso de separación en las secciones de la Unión no favorecidas o totalmente desuvidadas.

Que la diseminación de nuestras escasas poblaciones en un territorio muy vasto, parece mas bien exigir la construcción de un sistema de vías comerciales mucho mas económico que el de los ferrocarriles, o si se admite la construcción de éstos, debería ser únicamente en líneas de muy poca estension.

Que el ejemplo de los países hispano-americanos, en materia de ferrocarriles, debe ser para nosotros una lección que nos haga pensar mucho antes de lanzar-

nos en la situación difícil i peligrosa en que se encuentran el Perú, Bolivia, Honduras i Costa-Rica, i decidimos a seguir mas bien la via lenta pero segura de Chile, que en veinte años de trabajos no ha gastado mas de veintidos millones de pesos en sus ferrocarriles, apesar de que su situación financiera es tres o cuatro veces mejor que la de nuestro tesoro federal i su riqueza productora dos o tres veces tambien mayor que la de nuestro país.

Que los ferrocarriles han sido, en lo jeneral, en los países en que existen, efecto mas bien que causa del progreso.

Que los ferrocarriles no pueden proporcionar, como la varilla cacautada de un mango, las condiciones intelectuales, morales i económicas de los pueblos. Su acción es lenta, i necesita el trascurso de una generación de hombres, o lo ménos, para mostrar resultados bien tangibles.

Que el aumento de valor que dan a las tierras contiguas a la línea, se produce tambien con lentitud, en una larga serie de años, i a costa de la decadencia en el valor de otras tierras, de donde la población emigra a situarse en la vecindad del ferrocarril.

Que la acción de estas obras no es absoluta, es decir, no es la misma en todas partes, sino relativa a las condiciones del lugar en que se las cumple. Muy útiles en Bélgica, en Inglaterra, en Francia, serian inútiles en el centro del Africa o en el corazón desierto de las llanuras orientales de América, i relativamente poco o apenas medianamente útiles, en un territorio estenso i poco poblado como el nuestro.

Que nuestra falta de experiencia en todo lo que se refiere a estas vastas i complicadas empresas, es un peligro demasiado serio, cuya magnitud debemos limitar, reduciendo con prudencia las proporciones de los primeros trabajos que hayan de emprenderse.

Que por lo mismo que deseamos con ansia ver realizados en nuestro país progresos de tanta significacion, no debemos comprometer el porvenir de largos años en la posibilidad de una gran catástrofe financiera, que produciría, en el judio impresionable de nuestras poblaciones, una reacción contra los ferrocarriles igual, por lo ménos, al entusiasmo que ahora se manifiesta por su realización.

Que, sin embargo de todo, como el estado tan satisfactorio de la paz pública i el entusiasmo que parece haberse propagado en el país por esta clase de trabajos, son circunstancias propias para inaugurar en gran cambio de frente en la dirección de los espíritu, i en el campo de acción para la actividad inquieta de nuestra raza, — no debe perderse la ocasión de aprovechar estas felices circunstancias para entrar con prudencia i con un gasto que no exceda de un millón de pesos anuales, e lo mas, — sea desarrollar tan pronto los trabajos ya acomidos en materia de educación popular, — en este nuevo camino de progreso, que, desarrollando los recursos materiales del país, abra un era de conciliación i de paz; bienes inestimables, superiores a todos los otros, porque a lo ménos no llevan consigo merced ni mengua de nul.

II

Capacidad financiera del Tesoro público para responder por un empréstito de \$20,000,000 al 7 por 100 anual.

Las obligaciones que nos impondría la construcción de un ferrocarril de 66 leguas de extensión mediante un empréstito de \$20,000,000, no parecen bien comprendidas por nuestros conciudadanos i merecen un estudio mas detenido del que hasta ahora hayamos hecho. Ellas deben considerarse bajo diversos puntos de vista.

- 1.º Monto de las sumas que anualmente deberíamos pagar.
- 2.º Rentas con que contamos para hacer frente a ese desembolso.
- 3.º Gastos anuales que exige improrrogablemente el servicio de la administración federal.
- 4.º Obligaciones que pesan ya sobre nuestro Tesoro, procedentes de deudas i compromisos anteriores.
- 5.º Presupuesto de aumento o disminución de los gastos nacionales.
- 6.º Presupuesto de aumento de las rentas públicas emanado del desarrollo de nuestras industrias.

Entremos en esta exámen:

**GRAVÁMENES DEL EMPRÉSTITO.**

Los intereses de \$ 20,000,000 al 7 por 100 anual ascienden a.....\$ 1,400,000

Pasan.....\$ 1,400,000

Vienen.....\$ 1,400,000

Un fondo de amortización anual de solo 1½ por 100, que es el *minimum* fijado en la lei 99 de 1878, vale..... 300,000

Total.....\$ 1,500,000

Pero no es esto solo.

Un ferrocarril de 66 u 70 leguas de extensión exige para su conservación i servicio anual gastos crecidísimos que afectamos ignorar. Si el tráfico del ferrocarril no prodijese, — como ha sucedido i sucede en muchas de estas obras en otros países, aun en Inglaterra misma, — lo suficiente para cubrir esos gastos, la diferencia surta otra carga mas para nuestro Tesoro.

Esos gastos de conservación i servicio no bajan, de ordinario, de una suma igual al 10 por 100 del costo de construcción del ferrocarril, como adelante manifestaré; pero suponiendo que, por un favor de la Providencia, entre nosotros solo alcanzasen al 5 por 100, el de Carare orijinaría, por este capítulo, un gasto de \$ 1,000,000. Si la tarifa de fletes i pasajes no prodijese, — como no crea que prodigirá, en los seis u ocho primeros años siguientes a su inauguración, — mas de \$200,000, \* la Nación tendría que cubrir la diferencia de \$ 500,000 anuales, i el gravámen anual de esta empresa subiría a \$ 2,200,000.

Tercer, sin embargo, por acordado, en gracia de dimensión, que todo el desembolso anual quedase reducido a un millón setecientos mil pesos.

Para bien; esta cifra es igual al doble del producto anual de las Aduanas de la Unión en el decenio de 1850 a 1860: al producto medio anual de la misma contribución en el quinquenio de 1857 a 1872: al doble del valor de monopolio de la sal que se vende en todas las salinas nacionales: *entre otras cosas* que el producto neto de la renta de salinas; i equivalente a la mitad de todas las rentas de la Nación en la actualidad.

\* Adelante estudiará con detenimiento esta punto. Por ahora baste decir que el ensaio de flude, cuyo tráfico anual no excederá que el que tendría el ferrocarril de Carare en los seis primeros años despues de su instalación, no prodiga entre fletes i pasajes, onculados a 25 centavos por carga i por legua, \$ 400,000.

**RENTAS NACIONALES.**

Las de salinas, ferrocarril de Panamá, correos i monedas tienen un producto normal que varía muy poco de un año para otro; pero la de Aduanas, a causa de los frecuentes cambios en la tarifa, está sometida a grandes oscilaciones, en virtud de las cuales se requiere tomar el término medio de un quinquenio siguiente, para averiguar su producto verdadero.

El último quinquenio de esta renta da las cifras siguientes:

1868 a 1869.....	\$ 2.090,062
1869 a 1870.....	1.573,201
1870 a 1871.....	1.591,082
1871 a 1872.....	2.022,150
1872 a 1873.....	2.774,185

Total de cinco años \$ 10,030,680

Término medio anual... \$ 2.007,336

Calculamos un cemento de 10 por 100 para el presente año..... 200,733

Producto calculado en la actualidad..... \$ 2.208,729

Las rentas de la Nación son, pues, las siguientes, en números redondos:

Aduanas.....	\$ 2.200,000
Salinas.....	800,000
Ferrocarril de Panamá.....	250,000
Correos.....	60,000
Monedas.....	25,000
Telégrafos.....	10,000
Aprovechamientos (sa di- uro).....	15,000
Bienes nacionales.....	15,000

\$ 3.391,000

Calculamos, en embarga, a las Aduanas un producto de \$ 2.315,000 i tendremos, en la suposición antes desfavorable, una renta anual de \$ 3.500,000.

**GASTOS NACIONALES.**

Es esta una materia en que tanto el Congreso como el Poder Ejecutivo se ha formado ilusiones que la realidad no permite abrigar, i acerca de la cual se necesita un exámen algun tanto minucioso.

Los gastos nacionales pueden dividirse en dos grandes capitales: gastos fijos i gastos eventuales.

Para comodidad de la investigación los primeros pueden descomponerse así:

**GASTOS FIJOS.**

**A. Deuda pública.**

La anterior ocasiona un desembolso anual, segun el último arreglo, de intereses \$ 450,000 i cambio de moneda \$ 10,000, poco mas o ménos (hoi cuesta una)..... \$ 460,000

Interes i fondo de amortización del emprástito de 1863, a rraza de \$ 27,000 anuales..... 135,000

La anterior se descompone en las siguientes cifras:

Amortización de la renta al portador..... 860,000

Interes de la renta nominal privilegiada (establecimientos de instrucción i beneficencia) que hoí alcanza a mas de 1.800,000 pesos; pero que con los reconocimientos que faltan por hacer subirá a \$ 2.000,000, al 6 por 100..... 120,000

Renta nominal de iglesias i demas establecimientos desamortizados, que hoí pasa de \$ 3.000,000; pero que puede calcularse, con los nuevos reconocimientos, en 3.322,000 pesos, al 3 por 100..... 100,000

Bonos flotantes (1.500,000 pesos) cuyo fondo de amortización es insuficiente i a la que habrá que señalar alguno nuevo, indemnizaciones a extranjeros &c.<sup>a</sup>..... 75,000

Total..... 1.250,000

**B. Congreso.**

Válidos..... \$ 60,000

Dietas en 120 dias de sesiones..... 65,000

Secretaría, material i gastos varios..... 5,000 130,000

C. Justicia. Corte Suprema, Procurador, establecimientos de castigo, conducción de reos, &c.<sup>a</sup>..... 30,000

D. Presidente de la Unión i las cuatro Secretarías de Estado (Presidente, \$ 13,500; \$ 10,000 cada una de las tres Secretarías de lo Interior,

Panamá... \$ 1.410,000

Vienen.....	\$ 1,410,000	
Guerra i Tesoro, i la de Haciendas) .....	\$ 30,000	100,000
M. Territorios nacionales, caminos que deben construirse en ellos, civilizacion de indigenas, &c. (Hoi son 8 territorios, pero en breve seran ocho o diez) .....		150,000
F. Gastos diplomaticos, \$ 50,000, i consulares \$ 30,000.		80,000
G. Instruccion publica primaria.....	\$ 200,000	
Universidad.....	60,000	
Academia Vazquez, Biblioteca, Observatorio astronomico, Museo, auxilios especiales i Escuela de artes i oficios...	56,000	310,000
H. Beneficencia i recompensas. Auxilio a la renta de dos Estados .....	50,000	
Elefanticos, hospitales de diversos lagares, auxilio a las inmigrantes extranjeras &c. ....	48,000	
Pensiones, con las nuevas.....	230,000	328,000
I. Ejercito. Para 1,200 hombres.....		300,000
J. Correos. Administraciones del ramo.	60,000	
K. Salarios de conductores.....	164,000	330,000
K. Telégrafos. Conservacion i servicio.	30,000	
L. Construcciones de nuevas lineas.....	30,000	
M. Liceos maritimos en el Atlantico i el Pacifico.....	40,000	120,000
N. Aduanas. Personal i material (incluyendo construccion de local para la de Sabaniña, i sin incluir resguardo ni buque guarda-costa ni descuento por anticipacion de derechos.....		185,000
Pasan.....		3,213,000

Vienen.....	3,213,000	
M. Resguardo nacional, personal .....	\$ 140,000	
Guarda-costa, tripulacion i seguro &c. ....	60,000	200,000
N. Administraciones de agri- cultura (pers. i mat.) ..	55,000	
Elaboracion de estas	168,000	223,000
O. Monedas. Personal i material de las casas.....		60,000
P. Tesoreria general, oficina general de cuentas, bienes demunicipales &c. ....		30,000
Q. Obras publicas, Capitulo i reparacion de edificios i mobiliario.....		125,000
Gastos varios, como impresiones oficiales, fiesta nacional, i otras semejantes.....		50,000
Total de gastos fijos.....	\$ 3,898,000	

## GASTOS EVENTUALES.

Finiento. En esta capitulo mencionaremos las siguientes obras en que pueda gastarse o dejarse de gastar:

Participacion de los Estados en la renta de salinas para las vias de comunicacion.....	\$ 66,000
Camino de Cúcuta al Magdalena.....	50,000
Camino del Cauca al Atrato.....	20,000
Camino del Castigo	10,000
Trocha del Carare	100,000
Trocha de Sieta-Vueltas a Conejo y Guarumo.....	65,000
Excavacion del canal del rio Magdalena.	....
Puentes sobre el rio Magdalena, en el Estado del Tolima.....	....
Mejora del camino del Quindío para conservacion del telégrafo.	5,000
Ornitología de Garafa	10,000
Revista a Casanare...	10,000
Publicacion de la Flora colombiana...	2,000

Pasan.....\$ 347,000 3,898,000

Vienen... \$ 247,000	3,388,000
Fomento a la navegacion del aho Magdalena.....	8,000
Gastos varios en diversos departamentos, gastos suplementarios es i extraordinarios &c. ....	.....
<b>Total.... \$</b>	<b>3,663,000</b>
I las garantias ya concedidas a las siguientes empresas	
Ferrocarril del Cauca al Pacifico ... ..	\$ 210,000
Id. de Medellin al Magdalena.....	100,000
Id. de Honda a la Dorada.....	105,000
Id. de Patavia... ..	150,000
Id. del Cauca a Sambrano.....	64,000
Lique de Cartajena	21,000
Obras en el Estado de Panama.....	14,000
Ferrocarril de Santamaria al rio Magdalena.....	.....
<b>Total.....</b>	<b>653,000</b>
<b>Total jeneral.....</b>	<b>4,916,000</b>

Todas las anteriores cifras están cuidadosamente tomadas del proyecto de presupuesto de gastos presentado al Congreso por el Poder Ejecutivo en sus actuales sesiones, i cualquiera persona medianamente versada en estas materias podrá comprender que las que se refieren a *gastos fijos*, son de naturaleza inderogable, en tales terminos, que seria muy difícil, por grande que sea el espíritu de economia que preside en la actual Administracion ejecutiva, reducirlos en la proporción siquiera en un 10 por 100.

Delícase de aquí que la actual situación financiera del país solo suministra recursos para hacer frente a los gastos astrosos de administracion, nunca para lanzarse en costosas i grandes empresas.

Tres millones i medio de rentas, tres millones i medio de gastos ordinarios. Tal es nuestra situación verdadera.

**SUPERAVIT DE 1872 A 1873.**

La grata sorpresa con que vió el Poder Ejecutivo el producto de la renta de aduanas, que en este año subió a

\$ 2,775,000, el mas alto desde la fundación de la República, i que superó en cerca de \$ 700,000 el rendimiento mas crecido de los años anteriores, le inspiró la idea de que ese aumento extraordinario consistia en *superavit disponible*, i así lo anunció a la Nacion i al Congreso, lleno de una patriótica ilusion de que ese seria ya un hecho común que se repetiría en el presente año por una suma de mas de un millón.

Por mi parte, confieso que en un principio participé tambien de esa grata esperanza, que pronto los hechos vinieron a disipar en mi espíritu. Viendo que las existencias en caja de la Tesoreria jeneral, desde diciembre hasta noviembre último, no pasaban de \$ 100 a \$ 150,000; que si momentáneamente subieron en febrero a \$ 300,000, bajaron a \$ 50,000 en esa mismo mes, con solo un gasto extraordinario de poco mas de \$ 200,000, invertidos en la amortizacion de renta sobre el Tesoro flotante, habíase forzosamente de hacer este raciocinio:

La República no tiene negocios comerciales ni agrícolas, no puede invertir sus fondos en otra cosa que en los gastos nacionales: - luego cualquier sobrante disponible que tenga, en la comparacion de sus rentas con sus gastos, debe existir en dinero sonante. Nuestro Tesoro recauda \$ 300,000 mensuales, poco mas o menos, - de los que deducidos \$ 140,000 que se desembolsan directamente en las aduanas, las salinas i oficinas, correos de fuera de la capital, - \$ 200,000 vienen mensualmente a la Tesoreria jeneral: - luego no puede haber sobrante efectivo si en esta oficina no se encuentran, fuera de los \$ 200,000 de recaudos mensuales, una suma mayor. Si en el año de 1872 a 1873 hubo un sobrante de \$ 850,000, en la Tesoreria jeneral debían existir en la actualidad \$ 1,050,000 en dinero. Si en 1873 a 1874 hubiese continuado ese sobrante, en mayo, despues de corridos ocho meses del año económico, debían existir ya \$ 1,650,000. Si ese *superavit* ha sido efectivo, debe encontrarse acumulado en dinero en la Tesoreria, o lo que es lo mismo, en el Banco de Bogotá, que en su cajero: si allí no se encuentra, en *dinero*, no existe.

Si ese sobrante fuese real, podría disponerse de él enviándolo a Londres, sin

parajado para los gastos de la administración pública en los próximos tres meses, ¿Puede, — pregunté al señor Secretario de Hacienda el día 16 de mayo, puede enviarse hoy a Madrid una suma de \$ 200,000? — Si puede enviarse hoy, sin tomarla prestada, creo en el superávit: si no puede enviarse, permitiré en que tal superávit es una ilusión.

Desde luego que ese sobrante no se presentaba ni podía presentarse como un saldo real i efectivo en los libros de la Contabilidad General. Entre nosotros no hai ni ha habido nunca una cuenta verdadera del Presupuesto i del Tesoro, en cuyas cifras pueda tenerse ni mucha ni poca confianza; \* aquella cifra expresaba un saldo *a priori*, no un hecho consumado; que, por otra parte, era imposible, puesto que aún no ha pasado el segundo año de la vigencia económica de 1872 a 1873. Lo que último es lo que, a mi ver, explica el error de la administración pasada, que ha tomado las ordenaciones de gastos legalizados durante el primer año como el resultado definitivo de la cuenta, sin advertirse de que la especulación demuestra que siempre queda por legalizar para el segundo año de la vigencia de los presupuestos, de un 25 a un 33 por 100 de los gastos hechos durante el primero; aseroida que, en parte, se comprueba con las crecidas listas de créditos adicionales al servicio del anterior, que todos los años se piden al Congreso. No pudiendo probar el señor Secretario de Hacienda esa milagrosa liquidación del servicio económico de 1872 a 1873 con las existencias mismas en numerario, ensayé hacerlo con el siguiente razonamiento:

En 1872, dijo, había un déficit confesado i notorio de medio millón de pesos; pero en 1873 las aduanas han producido \$ 700,000 mas que en 1872, i los gastos nacionales han disminuido en \$ 250,000, que hemos ahorrado con el nuevo arreglo de la deuda exterior, en \$ 100,000, que hemos rebajado de los intereses de la deuda de la desamortización, i en otros \$ 150,000 que han dejado de pagarse por deuda Makintohi, de indemnizaciones a extranjeras i a la empresa del

camino de Buenaventura, ya extinguidas, luego tenemos *superávit*.

A la verdad, estos hechos son una prueba innegable de que en 1873 mejoró la situación financiera del país en \$ 1,200,000 en esta forma:

Disminucion de los gastos. \$	500,000
Aumento de las rentas....	700,000
<b>Total.....</b>	<b>\$ 1,200,000</b>

Empero, olvidaba el señor Secretario que al descubrimiento de 1873 aparejaba un saldo adverso que debía afectar desfavorablemente el servicio del año de 1873, de manera que ese aumento de recursos tenía que destinarse:

1.º A completar el servicio del año en curso.....	\$ 500,000
2.º A pagar los saldos pendientes del año anterior....	500,000
3.º A hacer frente al aumento de gastos decretados para 1873, aumento de gastos que no puede computarse en mézcos de....	\$ 500,000

Total de partidas que absorben el mayor producto de las rentas.....

.....	\$ 1,500,000
-------	--------------

El aumento de los gastos de 1873 lo comprueba con las siguientes partidas, entre otras que seria largo enumerar:

Pago de una deuda al Gobierno americano.....	\$ 150,000
Compra de armamento Remington.....	200,000
Aumento de 200 hombres en el ejército de guerra.....	50,000
Prolongacion de 50 leguas hacia el Norte en las líneas telegráficas.....	30,000
Anticipaciones pagadas a cuenta de las líneas telegráficas de la Mesa a Naiva i de Cali a Palmira.....	20,000
Gastos del trazado del ferrocarril del Norte.....	60,000

**Total.....** \$ 530,000

En otros términos:	
En 1873 hubo solo rentas. \$	8,000,000
I gastos por.....	3,500,000

Saldo adverso que pasa a gravar el servicio de 1873.. \$ 500,000

\* A causa de las frecuentes variaciones en el personal de la Oficina i de la falta de medios correspondientes a los empleos, para obtener la cuenta de los responsables.

En 1874 produjeron las rentas	4,000,000	
Mas como se hicieron gastos ordinarios por \$	3,000,000	
I extraordinarios por.....	500,000	
I debió de pagarse el descuento del año anterior.....	300,000	4,000,000

Estas tres partidas absorben al producto de los recursos del año, i no dejan existencia alguna en el tesoro: . . . . . 600,000

La existencia del superavit se quiso tambien hacer consistir en los siguientes valores:

Existencia en la Tesoreria el dia 10 de mayo.....\$	113,000
Existencia en las cajas de fuera de la capital.....	110,000
Id. en pagarés de aduanas en la Tesoreria.....	338,000
Id. en pagarés en la aduana de la Sacarocracia....	50,000
Id. pagares en via.....	50,000
Barros de plata para acuñar, en via o en la Casa de moneda.....	62,500
Pagarés de bienes nacionales vendidos.....	3,000

Total.....\$ 753,000

Es fiel, sin embargo, comprender que estas partidas no constituyen superavit, sino la existencia natural de fondos que aparece la recaudacion de las rentas nacionales, sea la situacion del Tesoro favorable, sea adversa.

Un pais que recambia \$ 300,000 mensuales de rentas, debe tener constantemente esta suma en caja.

Concediéndose, como se concede, a los introductores de mercancías extranjeras un plazo de cuatro meses para pagar los derechos en aduana, i subiendo estos a \$ 200,000 mensuales, poco mas o ménos, indispensablemente debe haber siempre en pagarés una suma equivalente a los ajustamientos de dos meses. Es decir, debe existir siempre una cantidad, en caja, de.....\$ 300,000

En pagarés, que vencerán, por término medio, a dos meses de plazo..... 400,000

Total.....\$ 700,000

Si no pretendes el día de aduinauon; se puede asegurar, sin haber visto las cuentas de 1872, que al fin de ese año, apesar del déficit, habia una suma, en caja i en Cartera, poco mas o ménos, igual a la que ahora aparece en 1873; apesar del superavit que se supone.

Pura que esas sumas representaran verdaderamente un saldo favorable, era preciso que, disminuidas las partidas del balance de salida de 1872, hubiese quedado ese exeso el día en que se cerró la cuenta en 1873; pero se puede asegurar que, si de las existencias actuales, se deducen las que habia el 1.º de setiembre de 1872, el saldo será 0 — o muy poco mas que 0. Esta es una observacion que no puede escaparse al que tenga algunas nociones de contabilidad.

Para alcanzar mejor la negacion del superavit, presento a la Oñmnia el siguiente medio de probar su existencia o su inexistencia con un hecho tanjible.

La República contrató en Londres, el día 1.º de octubre de 1863, con el London & County Bank, un empréstito de \$ 7,000,000 cuyo capital e intereses se obligó a amortizar en diez años con la suma de \$ 25,000,000, o \$ 100,000, que en garantía daría el 15 por 100 del producto bruto de las salinas. Este plazo está vencido, i estacion que el saldo capital de 700,000 que aún se debe, está cobrando por los acreedores. Si esa suma puede pagarse inmediatamente, sin perjuicio de los gastos diarios de la administración, esa prueba de la existencia del superavit sería incontestable; pero es evidente que estamos imposibilitados para hacerlo, i que no se hará.

Lo capite: el error de la Administración Municipal al afirmar que por primera vez quinsa desde la fundacion de la República habia un superavit en el Tesoro, procedió del nunca visto readjustamiento de la renta de Aduanas en el año económico de 1872 a 1873, considerando con los ahorros realizados en los gastos, en ese mismo año, a virtud de los arreglos de las deudas exterior e interior. Como es ordinario sucede, después de una situacion adversa, las compensaciones que sebo ofrecer una providencia siempre benévola, nos hacen olvidar por entero los males pasados i contemplar lo presente i lo porvenir con los mas risueños colores.

Lopa de Vega habia expresado positivamente esta disposicion natural del corazon humano :

Que a quien grandes desdichas han poseido  
La esperanza del bien engaña presto.

Por lo demas, las dudas que aún subsistan en esta materia, pronto serán disipadas con los hechos.

Conviene si hacer notar, antes de concluir esta parte de la investigación que nos ocupa, que hai dos clases de *superavit* en la cuenta de los Presupuestos. *Superavit de recursos*, cuyos efectos se sienten únicamente en los resultados numéricos de la cuenta "capital del Tesoro," por la disminucion del pasivo con la amortización de las deudas; i *superavit disponible*, consistente en *dinero sobrante* despues de cubiertas las gastas i pagadas las deudas exigibles.

El primero ha existido siempre en los años de paz, en los que toda la tarea de la Secretaría del Tesoro se reduce a pagar las deudas de nuestras guerras civiles. El segundo, puede decirse con dolor, pero con algo de seguridad, no lo hemos conocido jamás, si no exceptúa el caso de la amortización extraordinaria de renta sobre el Tesoro hecha en febrero último, con un gasto que excedió de \$ 200,000 la partida calculada en el presupuesto. Si bien se considera, sin embargo, esa amortización es simplemente el resultado de la suspensión del pago de los intereses de esa misma deuda en dos años.

En resumen: el aumento considerable del producto de la renta de aduanas en 1873, \* solo sirvió para nivelar los Presupuestos, cubrir el déficit del año anterior i hacer algunos gastos extraordinarios, lo que ha producido una situación comparativamente desahogada. Hacia examinar si se pueda esperar que el rendimiento futuro de las rentas sostendrá esa situación. Este artículo dará la materia del próximo artículo.

CARGAS QUE VA PESAR SOBRE NUESTRO  
ERARIO.

La deuda interior i exterior del país impone un gasto anual de \$ 1,250,000,

\* Para abreviar la narracion de los años económicos, se usó en este artículo de la forma empleada ya por otros escritores de llamar un año económico con solo la cifra del año a que pertenecen los ocho últimos meses de él.

como hemos visto ya; pero no todo esta desembolso tiene carácter permanente, i una parte de él usará dentro de pocos años.

Es deuda de carácter permanente la exterior, cuyo servicio de intereses exige todos los años..... \$ 450,000

Tambien lo son las de escuelas i hospitales, que cuestan... 120,000

I la de la deamortización, que pide..... 100,000

Total ..... \$ 680,000

Podemos, pues, establecer que la deuda pública actual impone al Tesoro un gravamen permanente de \$ 700,000 anuales, o sea de la quinta parte de las rentas públicas en la actualidad.

Nos falta examinar el período en que las deudas flotante i exigible dejarán de pesar sobre nuestros recursos.

Esta deuda se divide así:

Renta al portador, que en la actualidad puede esti- Capital America. anual  
marso en..... \$ 4,000,000 \$ 360,000

Vales sin intereses..... 350,000

Unpréstito de 1868..... 720,000 785,000

Indemnización a extranjeros... 150,000 37,500

Bonos flotantes del \$ por 100... 1,500,000 37,500

Totales... \$ 6,720,000 \$ 570,000

La renta al portador es amortizable al 42 por 100, i a razon de \$ 360,000 anuales o sea en cinco años, o poco ménos.

Los vales sin interes son amortizables al 24 por 100 con el mismo fondo de la renta al portador, la cual puede así estimarse elevada a \$ 1,700,000, que se cubrirán con \$ 1,074,000 en poco ménos de seis años, con un gasto de \$ 300,000 anuales.

El empréstito de 1868 puede i debe amortizarse a la par con un desembolso de \$ 185,000 anuales en siete años.

Las indemnizaciones a extranjeros tardarán en extinguirse cuatro años a razon de \$ 37,500 anuales. \*

\* En la actualidad hai reclamos pendientes por el embargo del vapor *Minicija*, de los señores Conesworth i Powell, de los señores C. H. Edwards i de los señores Neurthomate de Guaymas, cuyo monto puede pasar, si la República fuere concluida al pago, de \$ 200,000. Estos reclamos no actúan nunca.

Los Bonos del 3 por 100 con un fondo de solo \$ 37,500 tardarian veinte años en extinguirse; pero con \$ 250,000 aplicados en cuatro años, a razon de \$ 62,500 anuales, se amortizarian en cuatro años.

Tenemos, pues, que las deudas flotantes i exigibles no se amortizaran antes de cinco años ni con un gasto total de menos de \$ 3,660,000, en esta forma:

Renta nominal i valas sin intereses .....	\$ 1,974,000
Bonos flotantes del 3 por 100 (suponiendo que \$ 500,000 se amorticen con lo que aún queda de bienes desamortizados).	250,000
Reclamaciones extranjeras.	150,000
Empréstito de 1893, saldo de capital e intereses. ....	350,000
Sumas no previstas hoy, que siempre las hai en la liquidacion de las deudas.....	176,000
<b>Total.....</b>	<b>\$ 3,500,000</b>

Siguen ahora las cargas ya impuestas por el fomento de los intereses materiales del país.

Ferrocarril del Cauca al Pacifico .....	\$ 210,000
Id. de Pastoria.....	150,000
Id. de Honda a la Dorada..	105,000
Id. de Medellín al Magdalena .....	100,000
Id. del Carmen a Sanbrano.	65,000
Digne de Cartajena.....	51,000
<b>Total .....</b>	<b>\$ 649,000</b>

I las que nacen de las siguientes obras mandadas auxiliar, en ejecucion unas, en mereo proyecto otras:

Canino de Cucuta al Magdalena .....	\$ 50,000
Id. de Cartago al Atrato.....	20,000
Id. del Cantigo....	10,000
Id. de Bogotá al Meta.....	30,000
Id. de Tunja a Casanare.....	20,000
Obras en el Estado	
<b>Pasan.....</b>	<b>\$ 130,000</b>
	<b>649,000</b>

Vienen .....	\$ 130,000	649,000
de Panamá.....	14,000	
Carretera de Boyacá a Chocotá.....	25,000	100,000
<b>Total de desembolsos de fomento ya autorizados....</b>	<b>\$</b>	<b>813,000</b>

Mas, como los gastos de los caminos que conducen a los Territorios nacionales están incluidos ya en la enumeracion del servicio ordinario de la Administracion, podemos reducir el anterior total a \$ 750,000 poco mas o menos, que equivalen al interes de un capital de \$ 12,500,000 al 3 por 100 anual.

En resumen, nuestra capacidad financiera actual, para el efecto de contratar un empréstito nuevo de \$ 20,000,000 puede presentarse así:

Tenemos rentas por.....	3,500,000
Una deuda ya contraída.	
Exterior...\$	11,000,000
Interior ...	11,000,000
Garantías i subvenciones a diversas obras que constituyen una deuda de.....	\$ 12,500,000
<b>Total...\$</b>	<b>34,500,000</b>

¿Podemos afirmar con seriedad que tenemos capacidad financiera para responder por un nuevo empréstito de \$ 20,000,000?.....

A esto se contesta que debemos confiar en el

**PROYECTO DE AUMENTO DE LAS RENTAS NACIONALES EN LO PORVENIR.**

No se diga, por supuesto, que las rentas de salinas, correos, amonedacion, bienes nacionales, aprovechamientos i ferrocarril de Panamá, pueden desarrollarse en cantidades apreciables.

La de salinas está condenada a desaparecer i desaparecerá en breve. Es un monopolio odioso, incompatible con la naturaleza de nuestras instituciones i con el espíritu de las ideas republicanas.

La de correos será insignificante mientras el pueblo no aprenda a leer i escribir.

La de emancipación no cubren probablemente en muchos años ni los gastos de su recaudación.

El ferrocarril de Panamá es una renta fija, espuesta a desaparecer, si algún día para buques fuese abierto entre las dos Américas.

Los bienes nacionales están agotados. De tierras baldías hai títulos en circulación suficientes a las necesidades de colonización en veinte o veinticinco años, pues no bajan de 2.000,000 de hectareas.

Quedan las Aduanas.

El cálculo de lo que estas oficinas pueden recaudar en lo porvenir solo puede tener por base segura i científica el conocimiento de lo que hayan producido en lo pasado. Para saber, pues, cuánto será el crecimiento futuro de esta renta, necesitamos poner aquí a la vista su estadística en los cincuenta años corridos desde 1833 hasta 1878, formando grupos de dos, de tres, de cuatro i de seis años para tomar términos medios de períodos homogéneos.

Esta estadística es la siguiente:

Años.	Productos.	Términos medios an. <sup>tos</sup>
1833 .....	\$ 328,000	
1834 .....	338,000	
1835 .....	400,000	
1836 .....	725,000	
<b>Término medio de.....</b>	<b>312,000</b>	
1837 .....	636,000	
1838 .....	825,000	
1839 .....	606,000	
1840 .....	592,000	
<b>Término medio de.....</b>	<b>500,000</b>	
1841 .....	542,000	
1842 .....	977,000	
1843 .....	399,000	
1844 .....	680,000	
<b>Término medio de.....</b>	<b>700,000</b>	
1845 .....	782,000	
1847 .....	867,000	
1848 .....	572,000	
1849 .....	540,000	
<b>Término medio de.....</b>	<b>640,000</b>	
1850 .....	687,000	

1851 .....	710,000	
1852 .....	714,000	
1853 .....	1,054,000	
<b>Término medio de.....</b>	<b>791,000</b>	
1854 .....	647,000	
1855 .....	787,000	
1856 .....	1,097,000	
1857 .....	679,000	
<b>Término medio de.....</b>	<b>815,000</b>	
1858 .....	884,000	
1859 .....	942,000	
1860 .....	618,000	
<b>Término medio de.....</b>	<b>796,000</b>	
1861 .....	792,000	
1862 .....	829,000	
1863 .....	624,000	
<b>Término medio de.....</b>	<b>749,000</b>	
1864 .....	1,337,000	
1865 .....	1,272,000	
<b>Término medio de.....</b>	<b>1,354,000</b>	
1866 .....	1,148,000	
1868 .....	1,544,000	
<b>Término medio de.....</b>	<b>1,346,000</b>	
1869 .....	2,089,000	
1870 .....	1,875,000	
1871 .....	1,861,000	
1872 .....	2,020,000	
1873 .....	2,774,000	
1874 (aprox.) .....	2,312,000	
<b>Término medio de.....</b>	<b>2,052,000</b>	

**Condensamos estas cifras:**

20 ciudades o doce regiones. Término medio anual	
Admon. Santander.....\$	312,000
Admon. Márquez.....	550,000
Admon. Herrán.....	700,000
1. <sup>a</sup> Admon. Mosquera..	640,000
Admon. López.....	791,000
Admones. Obando i Marino.....	915,000
Admon. Ospina.....	790,000
2. <sup>a</sup> Admon. Mosquera..	746,000
Admon. Murillo.....	1,355,000
Admones. Mosquera i Acosta.....	1,340,000
Admones. Gutiérrez, Salgar i Murillo.....	2,052,000

Aunque sea difícil seguir en la marcha ascendente de estas cifras la marcha ascendente del consumo de mercancías extranjeras, a causa de las guerras civiles de 1840 i 1860 i de las modificaciones introducidas en la tarifa: en 1859, durante el ministerio del señor Aranzazu (rebaja considerable); en 1862, durante el ministerio del señor Ordóñez, (alza); en 1867, a propuesta del señor González (rebaja); en 1861, a propuesta del señor Marfilo (rebaja); en 1863, a propuesta del señor Gómez (alza); en 1865 i 1866 decretada por el Congreso contra la opinión del Secretario de Hacienda señor Núñez (alza), en 1861, por el general Mesquera (baja), en 1868, durante el ministerio del señor Sarrigor (alza); en 1870, por iniciativa del que esta caudila (baja), i en 1873, a propuesta del Secretario señor Parra (alza); aunque sea muy difícil, digo, seguir bien la lei del desarrollo del consumo de mercancías extranjeras, si pueden deducirse estas observaciones siguientes:

La tarifa es hoy mucho mas liberal que en 1837. No sería exagerado decir que hoy se paga apenas la mitad de lo que ahora cuarenta años.

La duplicación en el producto de las Aduanas tardó veinte años de 1853 a 1873 i otro tanto de este último año a 1872.

Rebajando todo lo que se quiere por razon de la influencia favorable a los rendimientos de la renta de la liberalización de la tarifa i de la paz, no puede esperarse con seguridad que la duplicación de los productos de esta renta se verifique en períodos de ménos de 12 años, o sea a razon de 3 por 100 de aumento cada año sobre el anterior.

La marcha ascendente no sigue un curso uniforme de un año para otro, sino un procedimiento de grandes saltos en algunos años, seguidos de pasos retrógrados en los dos o tres siguientes.

Aplicando la base de 3 por 100 de aumento, en término medio de un año

sobre el anterior, la marcha de las aduanas en los doce próximos será:

1874 a 1875 .....	2.310,000
1875 a 1876 .....	2.425,000
1876 a 1877 .....	2.542,000
1877 a 1878 .....	2.672,000
1878 a 1879 .....	2.809,000
1879 a 1880 .....	2.950,000
1880 a 1881 .....	3.100,000
1881 a 1882 .....	3.255,000
1882 a 1883 .....	3.418,000
1883 a 1884 .....	3.597,000
1884 a 1885 .....	3.777,000
1885 a 1886 .....	3.965,000

Verdad es que en los diez últimos años esta renta ha tenido un progreso de 70 por 100 en cada quinquenio, o sea una duplicación en un período de solo siete años; mas este rápido incremento puede esplicarse por la desorganización de los años iniciales de 1862, 1863 i 1864, desorganización causada por la guerra civil de esos años, i por la reacción favorable que, al retroceso causado por la guerra europea de 1870 i 1871, se produjo en los dos últimos de 1872 i 1873.

Esta última cifra es con poca diferencia, hecha ya en la Memoria de Hacienda presentada al Congreso de 1872 (página 45) estimando que el producto de esta renta sería en los próximos quinquenios por término medio anual:

De 1872 a 1877 de \$	2.280,000
De 1877 a 1882 de	2.664,000
De 1882 a 1887 de	3.323,000

Atreviéndome a agregar que, sobre la base de la conservación de la paz, o de que los trastornos (que Dios no los permita) fuesen de corta duracion i poca intensidad, la realidad sobrepasaría esta expectativa.

Pero debe tenerse en cuenta así mismo, que la influencia de cada guerra civil ha hecho retroceder diez años a la renta de aduanas; de suerte que, si de las obras de progreso que tenemos en perspectiva podemos esperar una rápida carrera hacia un porvenir venturoso, — una nueva guerra civil equivaldría a la construcción de un ferrocarril del Norte hacia lo pasado.

No puede haber importaciones sin exportaciones: aquellas no pueden exceder

\* He sabido que las telas de algodón pagan, a lo ménos, la mitad de la totalidad del producto de las aduanas. En 1863 pagaban a razon de 4 a 5 centavos por vara, o sea 3 centavos en término medio, lo que sobre 1,800 varas, poco mas o ménos de tela, que es un tanto de jergón de algodón, equivale a \$ 50 por vara. Hoy paga \$ 22, término medio.

del Monte de éstas. Lo que puede, en consecuencia, dar mejor idea del producto probable de la rama de aduanas, es el presupuesto de las industrias de exportación en el país. Una ojeada sobre este punto es indispensable en el problema de cuyo examen nos ocupamos.

Nuestros principales productos exportables, los que representan las nueve décimas partes de la exportación total, son los comprendidos en el siguiente cuadro, que manifiesta la cantidad de ellos que ha ido a buscar mercado en el extranjero durante los cinco últimos años.

	1867-68.	1868-70.	1870-71.	1871-72.	1872-73.
<b>ARTÍCULOS.</b>					
Añil .....	25,673	55,508	164,190	132,582	124,648
Algodón .....	1,066,856	2,130,000	1,272,486	848,200	607,488
Arteses i pincha .....	1,622	13,474	959,090	910,360	202,994
Café .....	2,868,560	3,113,000	5,204,473	6,090,183	7,964,360
Caucho .....	576,149	208,488	442,775	1,051,048	182,871
Opurcos .....	84,515	2,683,090	1,253,073	1,537,371	1,270,254
Míneral de plata .....	145,383	337,571	126,527	115,811	360,973
Oro i plata .....	2,036,356	2,774,000	2,205,251	1,046,881	2,683,900
Paños de vicuña .....	4,026,000	3,305,000	4,325,021	9,726,128	7,428,616
Quina .....	1,222,500	1,301,000	3,347,824	3,302,281	4,142,552
Sombreros .....	58,080	46,200	67,931	30,827	53,569
Tabaco .....	5,734,000	5,374,500	4,825,081	4,474,330	5,732,927

Se puede observar en este cuadro, a primera vista, un movimiento poco floso en nuestras industrias de exportación. No hai progreso sensible en ninguna de ellas.

La del tabaco está casi reducida al Cármen, en el Estado de Bolívar. De Ambaloma i Zuputoca casi ha desapare-

cido. En Putaica i Jiron se sostiene con dificultad.

El trabajo de las minas de oro, reducido ya a Antioquia i la costa del Cauca, permanece estacionario en la primera de estas regiones, i apenas muestra síntomas de progreso en Barbacoas.

En café, los pagos de linto i los nuevos conservan aún sus posiciones.

Aunque de café se hacen plantaciones nuevas todos los años, debe tenerse presente que las plantaciones viejas, las que ya tienen de 15 a 20 años, van siendo abandonadas sucesivamente, i no puede decirse con seguridad si las nuevas compensan i sobrepujan la destrucción de las antiguas.

El añil, el algodón, los sombreros i el caucho están en plena decadencia.

El azúcar i la paca tuvieron una animación fuertemente en 1870 a 1872; pero han vuelto atrás, en tanto grado, que es de temer la desaparición de esa industria en los Estados de la Costa.

Las minas de plata muestran progreso, tanto en su exportación como en su ventilación en las Casas de moneda; pero sus productos no alcanzan aún a \$ 500,000 anuales.

La quina ha tenido un desenvolvimiento rápido; pero los precios de Europa anuncian una crisis inminente.

De todos estos artículos, solo el café promete grandes esperanzas; mas el país no parece haberlo comprendido lo suficiente, i puede decirse que las amenazas nuevas no corresponden a lo que era de esperarse del alza de los precios en Harpa; que aunque con alternativas, han duplicado, o poco ménos, en los últimos cinco años.

Si las exportaciones no aumentan, no es de esperarse que las importaciones i los derechos de aduana tengan un crecimiento notable, como lo esperan las comisiones del Senado, que proponen un rendimiento de \$ 21,700,000 en los ocho próximos años, o sea, de \$ 4 millones en cada uno de ellos.

Esta me parece una aserción destituida de toda base científica i fundada solamente en la imaginación.

Ménos puede contarse para obtener este resultado con el alza de un 25 por 100 en la tarifa de aduanas.

25 por 100 mas en la tarifa puede, si

contrario, producir un 25 por 100 ménos en el rendimiento de las aduanas.

Porque este 25 por 100 equivale a una prima de \$ 11-20 en favor del contrabando de cada carga de importacion.

De esto hai, entre otras, una prueba solemn en la historia de nuestra ruta de salinas:

En 1853 habia producido esta \$ 1,054,570, i con la pretension de elevar esta cifra a \$ 1,600,000, se aumentó sucesivamente, a despacho del entonces Secretario de Hacienda, señor Rafael Nuñez, en 27 i luego en un 25 por 100 mas, el derecho de importacion, en los años de 1855 i 1856.

El resultado fué que en 1858 i 1859; hájó la recaudacion de esta rama a \$ 934,319 i \$ 942,078 respectivamente.

La comision del Senado, que espera un progreso de 10 por 100 anual de un año sobre el anterior en la renta de aduanas, calcula que ésta producirá en los ocho próximos... .. \$ 31,700,000

Yo solo admito como probable, i aun seguro, un aumento de 3 por 100 anual, i esta progresion dará en los ocho años venideros su producto total de... .. 22,815,000

Diferencia en contra de los cálculos de la comision del Senado.....\$ 8,885,000 o sea \$ 1,100,000 anuales.

El tiempo dirá cuál de los dos cálculos se aproximaba a la posibilidad.

Preservémosnos de exageraciones fantásticas. El país progresa evidentemente, porque su poblacion i sus capitales aumentan; pero el progreso es lento i difícil. No nos engañemos ni innervemos en el peligro de engañar al extranjero, a quien vamos a pedir capitales e industria prestados para fomentar las nuestras. Formémosnos una idea clara i verdadera de nuestros adelantos, antes de prometer al extranjero ventajas i ganancias que los hechos habrán de convertir pronto en decepciones.

Nuestras industrias todas están en la infancia. La agricultura está lamentablemente atrasada por la ignorancia de la ciencia. La preparacion intolijante del terreno, los abonos, el riego de los campos, las máquinas agrícolas, la orga-

nizacion del trabajo, todo eso es absolutamente desconocido entre nosotros. Nuestras artes fabriles están, con poca diferencia, en el mismo estado que encontraron los españoles entre los indios entreos padres. Con excepcion de Antioquia, en donde los españoles introdujeron algunas nociones, adelantadas luego por algunos extranjeros distinguidos, la minería es desconocida en el resto de los Estados. La mecánica, la química, la física no han dado todavía el primer paso de aplicacion a las artes.

Mientras la educacion profesional no dé estos conocimientos a nuestras poblaciones; mientras no se eleve algunos grados el nivel intelectual de nuestras masas; mientras no se despiera notablemente mas el espíritu de empresa entre los capitalistas,—es un puro delirio soñar con incrementos estrordinarios en la produccion. El día que dejemos la rutina; que se abandone el espíritu de imitacion servil por la iniciativa propia i espontánea; que nos despojemos de la desconfianza que, como la cocha de una tortuga, nos mantiene aislados de los demas hombres, i el espíritu de asociacion se propague en nuestras industrias: ese día esperamos algo i confiamos en el porvenir. Hai na. Nuestra situacion es estacionaria, puramente estacionaria, i si por la lei de la reproduccion involuntaria no se aumentase todos los años la poblacion, el progreso no se sentiria en nada.

DISMINUCION O AUMENTO DE LOS GASTOS PÚBLICOS.

El oficio Arjido a la "Compañia de obras públicas de Londres" o a los injenieros que esta envió a hacer el trazo del ferrocarril de Carare, compela el Secretario de Hacienda, señor Parra, los gastos de pura administracion del país en.....\$ 1,990,000

La comision del Senado que interinyó para segundo debate sobre el proyecto de nuevas autorizaciones al Poder Ejecutivo para la construccion del ferrocarril del Norte, comision sumamente favorable a la empresa, los estima en.....\$ 9,174,600

Tomando las paradas del último presupuesto presentado al Congreso i ya aprobado

por esta obra, sin computar muchos de los gastos autorizados, encuentro que ascien-  
den a..... 2,642,000

La diferencia entre el primero i el segundo ascien- de donde se que, en el del Secretario de Hacienda, se suprimen absolutamente las pensiones i solo se deja en el ramo de Beneficencia i Recompensas \$ 84,000 para pagar la subvención de \$ 50,000 de que gozan los Estados del Magdalena i Panamá i \$ 14,000 para otros gastos.

El total de este capítulo pedido por el Poder Ejecutivo, votado por el Congreso i empleado todos los años monta a \$ 323,000.

Entre esos dos primeros cómputos i el mio hai las siguientes diferencias:

La instrucción pública i el comercio la computan los dos primeros documentos en..... \$ 200,000

El presupuesto aprobado por las Cámaras alanza en lo relativo a sola instrucción pública..... 350,000

Yo solo computo de gasto efectivo de..... 310,000

Diferencia en este capítulo..... \$ 119,000

El gasto de beneficencia pública lo reducen, el primero como ya se ha visto, a \$ 64,000 i el segundo a..... \$ 290,000

Pero la partida votada i empleada en el último año pasó de 320,000

Diferencia..... \$ 120,000

Uno i otro documento omiten el gasto de telégrafos..... \$ 120,000

El Secretario de Hacienda i la comisión del Senado no calculan mas que un plé de fuerza de 1,000 hombres, con un gasto de \$ 211,000; pero el Poder Ejecutivo pidió i el Congreso votó 1,200 hombres, computando el gasto en..... 350,416

Yo solo calculo..... 300,000

85,416

No decir, mas del 10 por 100 de economía.

Entre esta partida i la anterior hai una diferencia de \$ 98,000.

Para obras públicas solo se presupone por el Secretario de Hacienda \$ 50,000, i la comisión del Senado parece omitir esta partida. Los créditos pedidos por el Poder Ejecutivo, votados por el Congreso i empleados o que empleará el Poder Ejecutivo, pasan de \$ 150,000 en esta forma:

Capítulo.....	\$ 100,000
Locales para la aduana de Sabanilla.....	62,000
Id. para la de Turisaco.....	3,000
Gastos de reparaciones, mobiliario, etc. ....	13,500
<b>Total.....</b>	<b>\$ 180,500</b>

Yo solo calculo \$ 125,000.

La diferencia de estos solos cuatro capítulos monta a \$ 450,000, i esplica bien la modestia esperada pero no verdadera de los gastos de pura administración, en aquellos documentos omitidos.

Uno i otro de esos documentos suprime los gastos de garantía i subvenciones acordadas ya en contratos obligatorios a diversas empresas de via de comunicación, i esa partida vale \$ 633,000.

El señor Secretario de Hacienda i la comisión del Senado parten en esta materia de esta base y lentamente falan.

Rentas que aumentan en un 10 por 100 cada año.

Gastos mas módicos o inalterables en otros años.

Es esto posible?

Comprendo que, de ordinario, los gastos no pueden ser superiores al producto de las rentas, porque, en lo general, no se puede gastar mas de lo que se tiene.

Dejo, en lo general, porque a veces sucede lo que se acaba presuho, o que se influran o repudian las deudas mas léjimas, para atender a gastos distintos de otros.

Para de aqui a la posibilidad de fijar un límite intranspaso a los gastos, apesar del desarrollo anual de los recursos, hai una distancia inmensa.

El Poder Ejecutivo recuerda las impuestas con las resistencias i dificultades que oponen los contribuyentes para quitance el impuesto es un sacrificio, el contribuyente, que es un Trozo de mil formas, i la impericia o falta de energía de los recaudadores subalternos.

El Congreso decreta los gastos con mucha facilidad, sin otra condición que la de su voluntad soberana, expresada por mayorías fáciles de formar en cada sesión.

A medida que un país progresa, i por la mera razón de su progreso mismo, la administración pública cuesta mas. Con el aumento de las comodidades aumentan las necesidades. Los sueldos de los empleados, suficientes hoy, son rucaquinos mañana. La rapidez i frecuencia de los correos son cada día insuficientes. Los jornales suben, i esto duplica el salario de la fuerza pública. Las nuevas invenciones de la civilización piden una hospitalidad siempre costosa.

Ahora diez años, por ejemplo, no se conocían en el presupuesto los siguientes objetos de gasto, reputados indispensables hoy.

Instrucción pública.....	\$ 310,000
Tabaco i auxilio a inmigrantes extranjeros.....	40,000
Telegrafos.....	120,000
Territorios nacionales.....	150,000
Buques guarda-costas....	60,000
Capitales.....	100,000
Ferrocarriles.....	663,000
<hr/>	
Total .....	\$ 1,443,000

Una duplicación entera del antiguo Presupuesto de gastos!

I se cree que para lo porvenir nos será posible cerrar la puerta a gastos nuevos!

Mal para vez se votó una asamblea animada de mas estricto espíritu de economía que la Cámara de Representantes de 1874, i sin embargo, el Presupuesto de gastos votado excede en \$ 1,500,000 al de entonces!

Imajínese la posibilidad de aumentar indefinidamente las contribuciones en un país democrático, i de mantener estacionario el Presupuesto de gastos, es pretender un imposible: es desconocer por entero las leyes que gobiernan la naturaleza humana. La experiencia de todos los pueblos demuestra que el poder esponsivo de los gastos es mayor que la fuerza creadora de los impuestos. Solo hai un resorte capaz de dar a éstos un impulso extraordinario: en da la guerra! ¿Podríamos contar con él para construir ferrocarriles?

Resumiré las ideas emitidas acerca de la capacidad financiera del país para cumplir las obligaciones que le impondría un empréstito de \$ 20,000,000, en las conclusiones siguientes:

1.ª Las rentas públicas, no se pueden estimar en la actualidad, con seguridad, en mas de..... \$ 3,500,000

2.ª Los gastos ordinarios, aunque pasan del mismo sistema, pueden reducirse a él. 2,500,000

3.ª No hai ni ha existido superavit disponible.

4.ª Todo lo mas favorable que, a fuerza de economías, puede esperarse, es amortizar en los cinco próximos años la que aún falta de renta al portador, vales sin interes i empréstito de 1868, mediante una aplicación de fondos para estos objetos de \$ 600,000 anuales.

5.ª Cualquier otro compromiso que se acepte en el curso de estos cinco años pondrá al Gobierno en grandes dificultades.

6.ª Concluida esta amortización, tendrá el Tesoro un millón de pesos disponible para atender a los compromisos ya contraidos con diversas empresas en los Estados del Cauca, Santander, Tolima, Antioquia i Bolívar; pero no a otras.

7.ª Los gastos nacionales siguen, sin apartarse, la progresión creciente de las rentas, i no se puede confiar en economías que no dependan del Poder Ejecutivo, sino del Congreso.

8.ª Si no se crea una nueva contribución, no tendremos \$ 3,000,000 de renta anual óntes de ocho o diez años.

9.ª Sin seis millones de renta anual, i uno a lo ménos, de sobrante efectivo, no tendremos responsabilidad suficiente para contratar un empréstito de \$ 20 millones.

10.ª Después de haber solicitado ahora cuatro años i obtenido ahora dos, una condonación de 55 por 100 de la deuda exterior, sobre la base de que existíamos incapacitados para pagar \$ 750,000 anuales de intereses, arrendados de derecho para creernos capaces de asumir la responsabilidad de una suma doble de la anterior, por causa de un nuevo empréstito.

11.ª Si, en efecto, era para nosotros un gravámen insuperable pagar \$ 650 o \$ 750,000 anuales al extranjero ¿cuánto

no lo será cuando tengamos que pagar mas del doble?

### III

#### CAPACIDAD PRODUCTIVA DE LAS POBLACIONES QUE RECORRE LA LÍNEA FÉRREA PARA DARLE TRÁFICO SUFICIENTE.

Las poblaciones situadas en una zona de dos leguas de ancho a cada lado de la vía, son las siguientes:

Districto.	Poblacion.
Bogotá.....	40,888
Usaquén.....	1,306
Chía.....	4,468
Tabío.....	3,002
Tocuyepá.....	2,214
Cajicá.....	3,160
Cipaquirá.....	6,219
Cogná.....	8,350
Nemocón.....	1,121
Suota.....	3,443
Tausa.....	2,318
Tibaté.....	7,250
Cucunubá.....	5,076
Langataque.....	3,611
Guachetá.....	5,593
Susa.....	3,709
Chiquiquira.....	13,118
Suboyé.....	6,987
Jesús María.....	14,548
Vélez.....	11,467
Holván.....	3,226
<b>Total.....</b>	<b>163,611</b>

Agregando todas las poblaciones de Cundinamarca, Boyacá i Santander situadas al sur, oriente i occidente del ferrocarril, que no están separadas de éste por cordillera de mas de 600 metros de altura sobre el nivel de la nivelación, a saber:

Soacha.....	2,345
Llano.....	1,124
Fontibón.....	1,929
Serrezuela.....	1,648
Puná.....	2,850
Ingatirá.....	538
Flores.....	2,850
Facatimá.....	6,282
Mosquera.....	1,647
Tenjo.....	4,589
Saba.....	1,406
Salachoque.....	1,865
Sopó.....	3,977
<b>Total.....</b>	<b>32,748</b>

Vienen.....	22,748
Sesquilé.....	3,819
Guatavita.....	5,614
Guasca.....	4,407
Chocotá.....	3,500
Carupa.....	3,318
Sutatausa.....	3,313
Háquene.....	1,605
Simijaca.....	4,308
Cáldas.....	6,450
Puente-nacional.....	11,956
Gnavatá.....	5,586
Chipatá.....	6,615
Cica.....	2,334
San Benito.....	3,108
Gilepan.....	2,189
Aguada.....	2,986
La Paz.....	3,477

tendremos un total de... 110,303  
163,617

i un total jeneral..... 264,400

Que se dividen así:

Estado de Cundinamarca.... 174,585  
— de Boyacá..... 20,621  
— de Santander (todo el

departamento de Vélez)..... 69,282

*Esta es toda la poblacion establecida en una faixa de cincuenta leguas de larga i cerca de veinte de ancho en direccion sur-norte, desde el extremo sur de la Bahana de Bogotá hasta el Magdalena, siguiendo la línea del ferrocarril.*

Esta es la única poblacion que puede servirse de esta vía para todas las necesidades de locomocion personal, de los productos de su industria i de los que obtenga en cambio de ellas.

Es notorio que las poblaciones situadas sobre la falda de la cordillera que cae al Magdalena por el sur i el occidente, no pueden hacer uso del ferrocarril de Catarrá, estando como está a solo diez leguas por término medio de aquel río, que les ofrece una vía comercial mas barata que ninguna otra.

El resto de las poblaciones de Cundinamarca, Boyacá i Santander quedan separadas del ferrocarril por distancias de diez a cincuenta leguas i por dobles i triples hileras de valles profundos i de fragosas montañas, de seiscientos a mil doscientos metros de altura sobre el nivel de la vía férrea; obstáculo que, mientras no se construyan ramales de ésta, que las pongan en una barata i fácil comuni-

casion, seria para ellas un obstáculo in-vencible.

Esta poblacion, pues, de 270,000 habitantes (que ademas necesitará para llevar con facilidad sus productos al ferrocarril, de la construccion de 200 leguas de vias carreteras) no cuenta un 5 por 100 de ella que sepa leer i escribir: su parte adulta gana apenas, en las tres cuartas partes, jornales de solo \$ 1 a \$ 1-50 por semana, los varones; i de \$ 0-50 a \$ 0-90 las mujeres: está mal vestida, apenas medianamente alimentada i no produce al año arriba de \$ 60<sup>00</sup> por cabeza de poblacion, \$ 20 de los cuales son víveres que se consumen, en lo general, en un radio de 3 a 5 leguas del lugar en que se producen.

El comercio que esta poblacion mantiene con los Estados vecinos de Boyacá i Santander i con el exterior, que pudiera pasar por el ferrocarril, se reduce a:

Cargas de efectos extranjeros...	20,000
— coque para la esportacion	4,000
— quina	4,000
<b>Total destinado al comercio ex-</b>	
<b>terior</b>	<b>28,000</b>

El comercio interior tiene por bases de bases la sal de Cipaquirá i Nemocón, que en número de 60,000 cargas se dirijió hácia el norte por las vias de Chocotá i Panja, de Chocontá i Machetá, de Guatavita i Gachetá, de Pacho i la Palma, de Ubatá i Mosquirá i de Ubatá i Chiququirá, i 4,000 cargas de efectos extranjeros que salen hácia Boyacá i Santander.

Estas 60,000 cargas de sal	
vales en Cipaquirá.....	\$ 860,000
I 4,000 cargas de efectos es-	
tranjeros en Bogotá.....	250,000

**Total.....\$ 1,110,000**

Los retornos de este valor consisten

\* Para que se tenga idea aproximada entre nosotros de lo que puede ser nuestra produccion anual por cabeza de poblacion, citaré la que se calcula por la estadística en Francia o Inglaterra.

En Francia 33,000,000 de habitantes producen 4,000,000,000 (cuatro mil millones de pesas) anuales; es decir, poco mas de \$ 100 por cabeza de poblacion.

En Inglaterra 31,000,000 de habitantes producen \$ 4,000 millones; o sea, \$ 160 por cabeza de poblacion.

Si entre Inglaterra i Francia hai esta diferencia, ¿cuál se habrá entre Francia i Colombia?

en dinero, azúcar, trigo, algunos ganados, frutos agrícolas en poca cantidad i tejidos nacionales de algodón, lana i fique, que representan otras 60,000 cargas, a lo sumo; pues, según se me ha informado, una parte de las recaas que llevan la sal de Cipaquirá vienen sin carga.

El movimiento anual de aquellas seis vias lo calculé en 1871 de la manera que, copiado del número 11 de *El Bim Mensual*, periódico de aquella época, se encontrará en seguida:

En la discusion ante el Senado ómnes estimar al señor Secretario de Hacienda en un millón el número de cargas que trafican anualmente en el espacio comprendido entre el Chicamocha, Suroeste i Bogotá; conyugando ambos servicios en número igual el señor Secretario padece un error al hacer tal aseracion, nos mantenamos la libertad de preguntar privadamente i nos la permitieron, advirtiéndonos, si que eso no queria decir que los caminos de cargas transitaba íntegramente, sino toda ni en parte de la linea que conduce directamente de Bogotá a Chicamocha, i llevó su correspondencia hasta el punto de estadimistraron los siguientes apuntes:

\* El movimiento de cargas entre el río Chicamocha i Bogotá, a lo largo de los caminos centrales de los Estados de Boyacá i Santander i norte de Guandamara, puede calcularse en mil millones de cargas de 112 libras por cada una.

\* Esto es quieradéjese que todo ese número de cargas transita toda la estension de esos caminos, sino que ese número entra a ellos i recorre distancias mas o ménos considerables, desde dos o tres leguas hasta la totalidad de la estension en algunos casos; de manera que podría calcularse que ese número total de cargas recorre diez leguas, o que la totalidad de dichos caminos es recorrida por un número de cargas de 20 a 100,000.

\* Este número de cargas se descompone en los siguientes efectos:

Sal (más sal gruesa).....	100,000
Paneta i miel.....	360,000
Trigos de Boyacá.....	60,000
Id. de Guandamara.....	20,000
Azúcar de Santander.....	12,000
Tabaco.....	15,000
Efectos extranjeros.....	3,000
Tejidos del país (mestas, lienos, alpargatas, sacos, ruanas, cobijas, lico, etc.).....	80,000
Miel.....	134,000
Efectos diversos (papas, plátanos, yucas, lana del país, carbones, habas, frijoles, huevos, pullos, etc.).....	300,000

**Total..... 1,060,000**

\* Aquí se computa tambien las que de Elpaquí vienen por la Salina de Bogotá, las Vías del río i el acollino i las que se quedan en las diversas poblacione de la Salina de Bogotá, que son en conjunto de 60,000 cargas más.

"La cal camina, por término medio, 20 leguas (aproximación) la papa y la miel 12 leguas, el maíz 10 leguas, los efectos estranjeros y tejidos del país 24 leguas, el tabaco 30 leguas, el azúcar 30 leguas, los efectos diversos 8 leguas.

"Este tráfico, dividido entre las diversas posiciones del camino, puede estimarse así:

	CARGAS.
Entre Bogotá i Cipaquirá.....	500,000
Entre Cipaquirá i Chiquinquirá o Maniquirá.....	150,000
Entre Cipaquirá i Tunja.....	120,000
Entre Cipaquirá o Maniquirá i Socorro.....	100,000
Entre Tunja i el Chicamocha (Capitanaje) &c.....	50,000
Movimiento de los pueblos intermedios en los dos Estados de Boyacá i Santander en solo los caminos centrales.....	350,000
	<hr/> 1,000,000

"Los dos caminos tienen 140 a 160 leguas de extensión entre los dos condados, o sea 70 a 75 cada uno de ellos. Suponiendo una circulación total de 100,000 cargas en la extensión de ambos caminos, o sea de 50,000 cargas en cada uno de ellos, a razón de 10 centavos por carga i por legua, los fletes que hoy se pagan representan de \$ 500 a \$ 600,000 anuales en cada uno, o sea de \$ 400 a \$ 500,000 en ambas vías."

El señor Secretario termina manifestando que tal es, en su concepto, el cálculo mas alto que pueda hacerse en la actualidad....

A este cómputo tengo que hacer la rectificación de que, con posterioridad he visto datos estadísticos del peso formados por la Junta del camino del Norte, en los que solo figuran entre Bogotá i el Puente del Común 185,000 cargas; de las cuales solo una parte, es decir, nona 100,000 siguen de ahí hasta Cipaquirá i vice-versa; pues las restantes se dirijen por la vía de Sopó i Guasca i de Tocuyipá i Oachancipá, a Gachetá i Junín, a Chocontá i Tunja i a Machesá i el Valle de Tenza.

En esta proporción, no habría peligro para la verdad en hacer un descuento de 20 por 100 en todos los demás cálculos anteriores.

Sobre la base de estos cómputos aproximados podría establecerse la circulación de cargas por el ferrocarril de Carare, así:

Entre Bogotá i Cipaquirá, cargas....	150,000
Entre Cipaquirá i Chiquinquirá.....	100,000
Entre Chiquinquirá i Vélez.....	80,000
Entre Vélez i el río Carare.....	40,000

Pero debe tenerse presente que la cuarta de estas partidas figura en las tres

primeras, la tercera en las otras dos, i la segunda en la primera;— de suerte que la verdadera circulación puede reducirse a lo siguiente:

De Bogotá a Carare i viceversa,	40,000 cargas a \$ 20 cada una \$ 240,000
De Bogotá a Vélez 20,000 a	\$ 4 cada una..... \$ 80,000
De Bogotá a Chiquinquirá 6,000	a \$ 2..... \$ 12,000
De Bogotá a Cipaquirá 100,000	a \$ 1..... \$ 100,000
Movimiento intermedio 100,000	a \$ 0-50..... \$ 50,000
Parajeros de 1.ª i 2.ª a lo sumo,	100,000
Total producto del ferrocarril sin riesgo de peoar por día.....	\$ 482,000

El movimiento propio de Vélez a Carare no alcanza hoy tal vez a 1,000 cargas; pero podría suponerse en 10,000 cargas una vez hecho el camino de hierro durante los cinco primeros años.

Algunas personas calculan en cifras estraordinarias lo que por ese camino podría llevarse de la altiplanicie a la Costa en papas i trigo. Para que se juzgue del valor de estas esperanzas colocaré aquí las sumas de la importación de estos dos artículos por todas las aduanas i para toda la República en el año de 1872 a 1873, que tomo de la Estadística comercial anexa a la Memoria de Hacienda presentada al actual Congreso:

Harina de trigo k. 1,904,626,	que son..... 10,000 oga.
Papas k. 58,840, que son....	470 "

Si a esto se agrega que el ferrocarril i el vapor del Magdalena recargarían con un flete de \$ 2-50 cada carga de harina o de papas, se puede calcular cuánto sería el número de ellas que podría llevarse anualmente a la Costa, a donde los mismos artículos llegan de los Estados Unidos con un recargo de \$ 2-50 a lo mas.

La capacidad productiva de una comarca con relación a una vía férrea debe ser suficiente para pagar con su tráfico:

- 1.º Los gastos de conservación i servicio; i
- 2.º Los intereses i fondo de amortización de capital invertido.

Hemos visto que los del ferrocarril del Carare, por razón de este segundo capítulo, serian a lo ménos..... \$ 1,700,000

Veamos ahora cuáles serian los primeros.

Hay, al parecer, entre nosotros una idea mal generalmente difundida de que el ferrocarril es una vía económica, por cuanto no tiene gastos de conservación, y esto es un error muy grave.

Una vía férrea está sometida a todas las causas de destrucción de las cosas humanas, y en especial de las vías de comunicación.

La acción de las lluvias tropicales es tan destructora de los terraplenes y banquetas de un ferrocarril como de un camino ordinario, y la única diferencia que hay en esta materia entre uno y otro es, que siendo el trabajo de reparación proporcionalmente al de construcción, la reparación de un ferrocarril tiene que ser mucho más costosa que la de una vía carretera o de herradura.

Calculo el efecto que produciría un derrame causado por las lluvias en el caso de un carro vertical, como son los que el ferrocarril proyectado atravesaría desde Saboya hasta el valle de Caracas! El que causaría un torrente que minaría los cimientos de un viaducto de larga estacion, de los que habría tantos en la línea! El que resultaría de la caída de un puente que atravesara las avenidas de un riachuelo!

Un pasajero de a caballo, un carro, un omnibus pueden pasar, después de una avenida, por el lecho ya vacío de un torrente, al-traves de fangales, sobre un suelo mal consolidado. El tren de un ferrocarril jamás!

La fricción incesante del hierro de las llantas contra el hierro de los rieles destruye años y años. La vibración constante de la madera de los carros, de los viaductos y de los puentes acaba por desagregar las fibras de las maderas y ocasionar el descaimiento de estos artículos y construcciones; en términos que los gastos de reparación de una vía son iguales a los de primera construcción en un espacio de tiempo de diez a quince años. De quince o mas años cuando los materiales empleados son de la mayor solidez, como se constata en Inglaterra, en donde la piedra más dura, el ladrillo mejor cocido, el hierro y la madera mejor preparados se emplean sin reparar en gastos. De diez a menos años, en donde, como en los Estados Unidos, se busca a todo trance una cons-

trucción barata, para dar pronto y fácil principio al servicio de las vías.

Los gastos de conservación y administración dependen también de las facilidades o dificultades que para una y otra cosa presenta la comarca en que se las establezca. Aquellas en que abunda el hierro, en que hay ascuascentes ingenieros, carpinteros, herreros, albañiles, alfareros, mecánicos y hombres de organización y actividad incansable, como en Inglaterra y los Estados Unidos, — no solo en algun punto, sino en toda la estacion de la vía, — la conservación y el servicio son, comparativamente, baratos. En los países atrasados y en donde quiera que la población es escasa, como en el Carare, sumamente cara.

También depende el gasto de conservación, de la naturaleza del suelo que recorre la vía y de la benignidad o inclemencia de las estaciones. En suelo llano y sólido la conservación debe ser fácil y económica; en los países montañosos debe ser mucho más costosa: en donde la naturaleza del suelo es pedregoso y deleznable, es extremo difícil y cara. Las estaciones benignas preservan de esos cambios súbitos en las condiciones físicas del suelo, que tan dañosos son en los países en que reinan inviernos rigurosos o borrascas intertropicales, que son causa de grandes avenidas, derrumbes en los cerros y formación de atreviones y trechos anegadizos.

Todas estas circunstancias, excepto la que se refiere a un personal inteligente y práctico en las artes de la ingeniería, son favorables en la alta montaña; pero en extremo desventajosas en las 30 o 40 leguas de cordillera que median entre Zema y el Carare. La conservación de este último trayecto debe ser una de las más costosas en el mundo, a causa de la inabundancia del clima, de la soledad casi absoluta, de la carencia completa de recursos y de las dificultades extraordinarias del suelo.

Los gastos de conservación y servicio de que he podido procurarme datos ciertos, en otros lugares, son los siguientes:

\* Los sueldos y salarios de los empleados y jornaleros, que constituyen el gasto principal de reparación y servicio, deben ser mucho menores en los climas secos que en los húmedos. Un jornalero que se contentaría con \$ 2,000 de sueldo en Inglaterra o Francia, no pediría más que de \$ 5 o \$ 6,000 por trabajar en el Carare.

En toda Inglaterra término medio anual.....	Por legua. \$ 25,000
En toda la Francia.....	\$ 20,000
En el Estado de Nueva York.....	22,000
En el ferrocarril de Valparaíso a Santiago.....	38,000
En el ferrocarril de Panamá (quince años) término medio de.....	43,000
En el ferrocarril de Barranquilla a Sabanilla, en 1873....	14,000

Aplicando estos diversos términos al de Cararo en una extensión de 30 leguas, dará estos resultados:

El término medio de Inglaterra.....	1,350,000
El de Francia.....	1,120,000
El del Estado de Nueva York.....	1,462,000
El del ferrocarril de Valparaíso a Santiago.....	2,180,000
El del ferrocarril de Panamá.....	2,540,000
El del ferrocarril de Barranquilla a Sabanilla.....	926,000

El último de estos ejemplos debe hacernos reflexionar con seriedad en esta materia. Barranquilla es una ciudad de 20,000 habitantes, a donde se ha dado casi todo lo que hai de mas inteligente i enérgico en la industria del país; accesible directamente desde el mar por medio del río Magdalena; rodeada de campos bien poblados i medianamente cultivados; en donde se constanpan i reparan los vapores del río Magdalena por medio de artesanos expertos; de clima sano; i, sin embargo, cuesta la conservación de ra ferrocarril toda la suma (en su tercer año) i el servicio de fletes, que no pasan de 25 a 30,000 toneladas, \$ 14,000 anuales por legua.

Es evidente por esta comparación que en las 30 leguas del ferrocarril de Cararo a Saboya esos mismos trabajos costarán a lo ménos el doble, i lo mismo que en Barranquilla, poco mas o ménos, las 30 restantes hasta Bogotá. En toda la línea pues \$ 1,423,000, o \$ 21,600 por legua en toda la extensión. Ménos que en Inglaterra, las dos terceras partes de lo que entre Valparaíso i Santiago (que es línea poblada i de clima sano en toda su extensión) i la mitad de lo que en el Istmo de Panamá.

Para reunir esa suma entre flete i

pasajes, serian precisos un tráfico de 800,000 cargas que pagasen a \$ 1-50 (recorriendo por término medio cada una 13 leguas) i 225,000 pasajeros que pagasen a \$ 1 cada uno en trayecto de a 13 leguas.

Sumando esta partida de conservación i servicio..... \$ 1,423,000 con la de intereses i fondo de amortización..... 1,700,000

tendremos un total de ... 3,123,000 que requeririas en la misma proporción 1,500,000 cargas i 435,000 pasajeros. Guarnición que muy pocos de los ya nacidos en este país alcanzarían a ver escritos en la práctica.

Se espere, sin embargo, que tan fecunda ha de ser la influencia de un ferrocarril, que en breves años, como por casualidad, crecerán i se desarrollarán la población, las artes industriales i la riqueza acumulada de los Estados centrales, hasta sostener el costo que en el se impenda, por grande que sea.

No partiendo ya en el mismo grado, de tales esperanzas.

Las vías de comunicación no son medios directos, sino indirectos, de la producción de las riquezas, i su objeto no reduce:

A transportar con mas economía los productos en los lugares en que la abundancia de estos ha encarecido demasiado los transportes.

A crear la posibilidad del transporte en todas las usas en que otra clase de vehículos seria insuficiente. Ejemplo: el número de caballos que exigiría el transporte de 125 millones de toneladas de carbón que se acuden abundantemente en Inglaterra a 20 leguas de distancia, en término medio, exigiría una cantidad tal de caballos o bueyes, que esa operación seria imposible sin ferrocarriles.

A dar rapidez a los transportes, para hacer posible en lugares distantes el consumo de artículos que se deterioran rápidamente. Ejemplo: los ríveres frescos de todas clases.

A transportar con rapidez los hombres i las cosas en los lugares en que la economía de tiempo, exigida por una circulación muy abundante i rápida, da al transcurso del tiempo un valor inestimable.

Ninguna de estas necesidades se sienta entre nosotros, en donde todo lo que es transportable puede, en el día, transportarse en camino de herradura. Si solo medio de locomoción fuese insuficiente en algunos casos, un camino de ruedas daría medio cuatro o cinco veces mayores. En ninguna parte del país, que yo sepa, hai carga demorada por falta de vehículos, si se exceptúa en llorada durante el rigor del invierno.

Los transportes cuestan de diez a veintidós veces, por carga ó por pasajero i por legua, en nuestros caminos de herradura: término medio, doce i medio o quince centavos por carga i por legua.

Si en un ferrocarril hubiesen de costar más, lejos de realizarse un progreso, se causaría pérdida a la riqueza pública.

Ejemplo: si en la línea de Casare a Bogotá no hubiese mas que un tráfico de 500,000 cargas al año, que recorriesen una vez ó más en sus diversos trayectos diez leguas cada una, esto equivaldría, sobre 68 leguas, a solo 75,000 cargas que recorriesen la línea en toda su extensión.

Ahora bien: si para el servicio de 75,000 cargas anuales fuese preciso gastar, como hemos visto, \$ 2,123,000 anuales, el transporte de cada carga resultaría costando \$ 41-70; es decir, *ochenta veces i media mas que hoy*, porque esa distancia la recorre una carga desde Bogotá, por el camino de Honda i el río Magdalena, con un gasto de solo \$ 6.

¿En qué consistiría, pues, el progreso?

Esto se dirá:

—Sería un absurdo suponer que el ferrocarril pidiese \$ 41-70 por cada carga. Como la empresa recibe \$ 1,700,000 de subsidio del Gobierno, podrá rebajar los fletes a la misma tasa que cuestan hoy.

I yo replicaría:

—¿De dónde, sino de las contribuciones públicas, puede el Gobierno sacar esos \$ 1,700,000? ¿No es verdad que por medio de ellas obligamos siempre al pueblo a pagar íntegramente los \$ 41-70 que cuesta el flete de esa carga?

Toda la diferencia consiste en que obligamos a pagar el flete, en beneficio del empresario del ferrocarril i del consumidor ordinario, al contribuyente del Cauca, del Tolima, de Bolívar i de Antioquia, que no recibiría beneficio alguno de la obra.

No habiendo economía en el precio de los transportes ¿puede esperarse que la producción dupliquese o quintuplicase en pocos años por solo el placer de la velocidad en el viaje de las mercancías?

Supongamos, con todo, admitiendo la posibilidad de los milagros del ferrocarril, por mas que rechazamos la de los santos, —que los fletes pudiesen bajar a la tasa de 24 centavos por carga i por legua, es decir a solo \$ 1-65 desde Bogotá a Casare, i proporcionalmente entre los puntos intermedios (lo que, sea dicho de paso, exigiría, para compensar la balanza, un movimiento de mas de dos millones de cargas, porque los gastos de servicio aumentarian en proporción al mayor tráfico); supongamos eso, i examinemos si con así podrían aumentar extraordinariamente la producción i el comercio en esta región inter-andina.

La creación de un producto no aparece necesariamente el que, dadas facilidades para su transporte a otros mercados, haya de encontrar consumidores seguros. Si el producto no es de buena calidad, si no se le ha producido con economía, si resulta a mas alto precio que el mismo artículo de otra procedencia, —se preferirá el mas barato i se desdenará el mas caro o de calidad inferior.

Si en esta altiplanicie no hai medios de producir algun artículo mas barato que en el resto del mundo, no hai nada para creer que sean preferidos los que ahora producimos a pesar de su carestía.

Para profecir no bastan medios de transportar. Se requieren cuatro elementos primarios:

Población que pueda producir;

Capitales;

Ayentes de producción naturales i gratuitos, como fertilidad de las tierras, buenas estaciones, corrientes de agua, minas de carbon, de oro, &c.;

Industria.

Este último es el principal de todos, como luego veremos.

#### POBLACION.

En igualdad de circunstancias, produce mas el país que mas población tiene. Así Inglaterra produce mas que Méjico, Francia mas que Suiza i España mas que Portugal.

Un ferrocarril no crea población. Sa-

podiendo que hiciera mas fecundo el seno de las madres, seria preciso esperar veinte años para que los nuevos nacidos a merced del ferrocarril llegasen a la condicion de adultos i productores.

La poblacion de la Guipuzcoana i del canton de Vitoria necesita hoy i está ocupada en producir lo que consume. Es de esperar, por supuesto, que la ejecucion del ferrocarril del Norte daria lugar a la creacion de nuevas industrias; pero sería a expensas de las hoy existentes.

Para que no fuera así, sería preciso suponer que una parte siquiera de la poblacion actual estuviese ociosa, i que, con solo el ferrocarril se convirtiera en laboriosa; asercion inadmisibile, porque ¿de qué viviria esa poblacion?

¿Podamos esperar razonablemente que, con solo hacer un ferrocarril, el que hasta hoy no trabaja mas que ocho horas al dia trabajará doce en lo sucesivo?

Creo que, a la verdad, se puede esperar que sucederá así con el tiempo; pero no en la actual, sino en la próxima generacion, es decir, dentro de veinte o treinta años.

Para producir siquiera el doble de lo que hoy producimos, se necesitaria un aumento por ciento mas de poblacion, i este aumento no puede realizarse en ménos de quince o veinte años.

#### CAPITALES.

Sabido es que el capital es condicion indispensable para todas las operaciones de la produccion, i que desde la primera creacion hasta la venta final para el consumo de cada producto, se requiere un capital doble o triple del valor que representa el producto consumido.

Sirva de ejemplo la produccion de algodón en los Estados de Boyacá i Santander.

Para producir esta sustancia textil, aparte de las tierras i de la industria del cultivador, son precisas desembolsos mas o ménos considerables, segun la extension del cultivo, para preparar la tierra, sembrar la semilla, mantener limpia la plantacion, recoger la cosecha i extraerle luego la papa o semilla. Aquí terminan las funciones del cultivador i empiezan las del comerciante, quien compra la cosecha reembolsando al agricultor de todos sus gastos, empaca el algodón i lo transporta a

los lugares en que hai industria de fabricacion de telas. Digamos, por ejemplo, de Miraflores a Dumama, o de Cúcuta al Socorro i Cajitá. Aquí entra en juego un tercer capital en manos del tejedor, quien comprando el algodón i reembolsando al comerciante, transforma la fibra en lienzos i mantas. Pero los consumidores de estas telas no están precisamente en Dumama o el Socorro: una gran parte de ellos están en Chiquinquirá, Pamplona, Cúcuta, la Mesa, Frontalvía i hasta en Medellín i Magangé. Para llevar las telas a esos lugares distantes, se requiere otro trabajador que anticipe el valor de ellas i las transporte al lugar del consumo definitivo. Este comerciante, sin embargo, no puede detenerse en Pamplona o en la Mesa a aguardarlas, i necesita venderlas por mayor a un *quintero capitulista* que se encarga de espedirlas por menor.

Tenemos, pues, que el algodón ha pasado por cinco manos i exigido un capital cinco veces mayor que el que representaba en su origen antes de llegar al consumo.

Esta sucesion de enajenacion sucesiva de los productos creados, antes de llegar del primer productor al consumidor, se llama *circulacion*, i mientras mas activa es esta, mayor suma de capitales requiere. O en otros términos, la actividad en la circulacion de los productos tiene por límite la extension de los capitales.

Ahora bien: ¿el ferrocarril crea capitales? ¿La existencia solo de un ferrocarril hace mas rico al agricultor, al tejedor, al comerciante transportador, al comerciante por mayor i al comerciante por menor? ¿Hace mas rico, en fin, al consumidor, que es quien debe reembolsar a todos los anteriores en última analisis?

No. Solo hai un medio, *sea solo*, de crear i acrecentar los capitales:

#### EL APROBO.

Parece muy corta esta palabra i muy sencilla la idea que encierra; pero cada una de sus seis letras presenta en la profecía mil dificultades, i su idea, que parece simple i fácil, es una de las mas complejas que puedan presentarse en la vida individual i en la vida colectiva.

Tienen entre nosotros facilidad comparativa para ahorrar, supuestos ya varias condiciones difíciles, únicamente los *empresarios de industria*: aquellos que tie-

una industria profesional bien formada, un capital, una tierra, una clientela, una crédito, un ramo de producción establecido i próspero. Esos pueden gastar más de lo que ganan o invertir la diferencia, que es el ahorro, en aumentar su trabajo, su producción i sus ganancias, con tal, eso sí, de que no tengan muchos hijos, de que vivan en una condición igual o inferior a sus rentas, que reine una seguridad completa en el país, que gocen de buena salud, que sean frugales, tempestivos, prudentes i activos. Esos pueden ahorrar.

Para los empresarios de industria, los que en nuestro país tienen esa posición independiente, arreglada, valerosa i próspera, son muy pocos. No pasan del uno por ciento de la población total; en la república más favorable, como la de la capital de la Unión, no pasan del dos por ciento. En toda la República, sobre tres millones de habitantes, quizá no llegan a cincuenta mil personas.

Los duenos son jornaleros, tejedores, niños, ancianos, enfermos, empleados, gente que no trabaja o que consume día por día sus salarios íntegramente, porque carece de ahicientes, de medios, de posibilidad, de voluntad para imponerse el duro sacrificio de la economía, así como para juntar i colocar sus ahorros.

De ochocientos mil adultos trabajadores, hombres o mujeres que pueden calcularse en la República, no ménos de 750,000 son puros proletarios sin capital. ¿Qué medios tienen estos para ahorrar?

Si reúnen sus jornales, no tienen en dónde guardarlos. Todos los días son víctimas del hurto, del préstamo, de la pérdida natural de los valores, en fin. El bolsillo o la premsa del esmo es desfondada, el agujero de la pared es descubierta, el depositario resulta infiel, el jornalero que lo pide presado desaparece o no paga, el ladrón los asecha durante el sueño: el garito, la taberna, el convite de lechona, la prostituta artificiosa i de mirada ardiente, las fiestas del pueblo, en fin, los atraen, los dominan i los envuelven en el torbellino del vicio. La marmaguerz, sobre todo: he ahí el vicio del pobre, el cáncer del país.

Para los ahorros del pobre se necesita la caja de ahorros, el seguro sobre la vida, las acciones pequeñas de la compañía abulana, condiciones protectoras

de la seguridad del arrendatario rural, costumbre de asociacion en la clase jornalera, cajas de socorros mútuos, bancos agrícolas en los campos; en una palabra, instituciones de prevision, que entre nosotros son totalmente desconocidas.

No hai cuatro cajas de ahorros en toda la República.

No hai un solo establecimiento de seguros sobre la vida.

No alcanzan a ciento las compañías anónimas, i las acciones de éstas no bajan de a \$ 500 o \$ 1,000, por regla general.

No hai una sola asociacion de jornaleros.

Oreo que hai una caja de socorros mútuos en Bogotá, de muy reciente fundacion.

Ningun banco agrícola.

La condicion, en fin, de los colonos rurales es la más desgraciada que pueda darse, porque tanto la incuria de las leyes, como la falta de inteligencia de los propietarios, — en quienes la codicia, la vanidad o el orgullo sobrepujan al buen cálculo i sobre todo a la antropía — todo concurre a crear una situacion en que el colono carece absolutamente de seguridad para sus trabajos.

Acercados a una de esas chozas deformes, incomprensibles, abrumadas bajo el peso de la techumbre, rodeadas de fango, invadidas por la maleza, de color de miseria, habitadas por la necesidad, i cuyo sofof tatear no podría representarse con las facciones de la esperanza, ni de la fe, ni de la caridad, ni del amor, sino con las del estupor inmensible, — tan comunes en los Estados de Guadalupe i Boyacá, — i preguntad a sus habitantes:

— Por qué no hacen una casita?

— Porque el dueño de tierras no permite cortar maderas.

— Por qué no blanquean la casa?

— Porque nos aumentarían el arrendamiento.

— Por qué no hacen una manga para dar pastejes?

— Porque el dueño de tierras no lo permite.

— Por qué no siembran café, puesto que se da tan bien?

Aquí toma la respuesta un carácter de interrogacion.

— Para qué's honras de sembrar café? Para el dueño de tierras? Nos acharia

de aquí el día que el ente empiese a producir.

Uno de los rasgos característicos del progreso de los Estados Unidos es la formación anual de nuevos capitales por medio de los ahorros.

Los depósitos anuales en los Bancos de seguros sobre la vida, en los tres Estados de Nueva York, Massachusetts y Connecticut, suben a cerca de \$ 300,000,000 (trescientos millones de pesos). A cuánto subirá bajo todas las demás formas de ahorro?

Para concluir esta parte de la investigación sobre los capitales con que podemos contar, presentaré el único dato conocido sobre la riqueza total de los tres Estados que tocará el ferrocarril del Norte. El de los catastró de la riqueza pública mueble e inmueble que sirve de base al cobro de la contribución directa.

La riqueza raíz de Condumazores está avaluada en el catastro en \$ 22,000,000

La riqueza mueble en... 10,000,000

Total... \$ 32,000,000

La riqueza mueble e inmueble de Boyacá en... 15,000,000

La riqueza mueble e inmueble de Santander en... 17,000,000

Total en los tres Estados \$ 70,000,000

La población de los tres Estados, según el último censo, es de 1,800,000.

Riqueza por cabeza de población \$ 39.

Para que se vea que no están desahucados, como se cree por algunos, este dato, citaré la evaluación que con mejores medios se hace de la riqueza general de Inglaterra y los Estados Unidos del Norte en 1870.

Inglaterra \$ 21,000 millones, o \$ 1,000 por cabeza.

Estados Unidos \$ 21,000 millones, o \$ 600 por cabeza.

Apénas podemos pretender que nuestra riqueza, por cabeza de población, sea igual a la quinta parte de la de los Estados Unidos.

Esta base daría para los tres Estados \$ 140,000,000 o \$ 320 por cabeza de población.

En las 270,000 personas que viven en una zona de veinte leguas de ancho y

cincoenta de largo, de Bogotá al Magdalena, vía de Curara, la riqueza general valdrá a lo sumo \$ 32,000,000.

Costando \$ 20,000,000 el ferrocarril de Curara, equivale a tomar para una sola empresa, para un solo trabajo, el 60 por 100 de la riqueza total de la comarca en que se va a establecer.

Los ferrocarriles ingleses valen (diciembre de 1873) \$ 540,000,000 o \$ 2,700 millones: el 9 por 100 de la riqueza total.

#### AGENTES NATURALES DE LA RIQUEZA.

Es mas consoladora esta materia de estudio que las dos anteriores.

Tomemos, en efecto, climas sanos, tierras fértiles, producciones exclusivas e abundancia de mina de todos metales. Nuestras tierras altas dan todas las producciones de la zona templada, excepto la viña: las vegas de los ríos, a no mas de 500 metros de altura sobre el nivel del mar, todas las de la zona torrida; y las faldas templadas de la cordillera, las de una u otra, según la altura.

Las estaciones, en lo general, son benignas, las aguas están regularmente distribuidas, y estamos preservados de los extremos del frío y del calor, que en otras regiones son un obstáculo a la vejetación de las plantas y a la vida y salud de los hombres y de las bestias.

La variedad de climas, alturas, terrenos y producciones nos permite pasar con placer y ganancia para la salud, en pocas horas y en cualquiera estación del año, de unos a otros climas, de unos a otras costumbres, de unos a otros alimentos, de unos a otros aspectos de la naturaleza. En la región de las montañas, las grandes partes son casi desconocidas, y las hambres que afligen a la raza humana, — en donde quiera que la uniformidad del suelo y del clima de grandes continentes determina la alimentación con algun producto casi único, como son las papas en Irlanda, el arroz en la India, y una o ménos el trigo en toda Europa, — las grandes hambres, digo, son desconocidas aquí.

Pero no nos formemos tampoco en esta parte ilusiones engañosas. Nuestra superioridad no es tan notable, como podríamos creerlo en un momento de satisfacción orgullosa.

Tenemos oro y plata en abundancia,

pero todo el oro i toda la plata producidos anualmente en todo el mundo no representan mas que la mitad del valor del carbon de piedra producido anualmente en Inglaterra.

La produccion de oro en California, Australia, Rusia, el Brasil, Colombia &c. no pasa de . . . . . \$ 200.000,000

La de plata en los Estados Unidos, Mexico, el Peru, Chile, Bolivia, Colombia &c. no pasa de . . . . . 75.000,000

Total . . . . . \$ 275.000,000

Pero los 125 millones de toneladas de carbon de piedra producidos anualmente por las minas de la Gran Bretaña, valen, en los lugares en que se lo consumen, algo mas de \$ 500.000,000.

Tampoco tenemos muchos productos de los que nos podamos considerar dueños exclusivos.

Los colores extraidos del carbon de piedra no dejan saber el precio, mas que ya, del café, de la cochinita, del dividivi i de los pados mora i brasil.

La remolacha en Europa rinda ya de 5 a 10 por 100 de sustancia azucarina, mientras que la de la caña de azúcar solo rinde de 6 a 12 por 100 ordinariamente. La produccion de azúcar de remolacha en Europa pasó de 80 millones (ochenta) de arrobas en 1872, i Francia solamente produjo en 1873, 416.000,000 de kilogramos, que son 35 millones de arríbes. La produccion de Alemania se cede a la de Francia: i Bélgica, Holanda, Austria i Rusia siguen los pasos a las dos primeras naciones.

En breve podremos consumir aquí azúcar de remolacha, que en Europa se vende al mismo precio que la de caña dulce en Bogotá.

El tabaco es produccion tambien de la zona templada. Entre los 36° i los 45° de latitud norte se producen en Francia, Bélgica, Holanda, Alemania, Austria, Italia, Turquía i los Estados de Ohio, Kentucky, Maryland, Connecticut i Virginia en América, las dos terceras, si no las tres cuartas partes del que se consume en los dos mundos, el antiguo i el nuevo.

La cordillera del Ural, entre Europa i Asia, es poco ménos rica que los Andes en oro, plata i platina.

El algodón se produce i se cultiva en gran escala en todo el sur de Europa.

A pesar de las ventajas que atribuimos a la zona tórrida, las dos terceras partes de la poblacion del mundo, si no las tres cuartas, viven en las zonas templadas i se complacen en ellas con preferencia decidida sobre los países tropicales.

Nuestra desventaja natural, aquella con que tendriamos que luchar en el curso de los siglos, son las grandes cordilleras de los Andes. Ese es un poderoso obstáculo para la locomocion i el comercio, que no quedará vencido suficientemente mientras el problema de la navegacion aérea no llegue, como llegará, a una solucion práctica.

Por lo demas, estos agentes gratuitos son siempre dones de la naturaleza, muy rara vez creaciones del hombre. Los ferrocarriles no tienen influencia alguna sobre ellos.

#### INDUSTRIA DE NUESTRAS POBLACIONES.

La industria es el primero i mas importante de los agentes de la produccion de las riquezas. Ella consiste en el conjunto de las fuerzas físicas, de la inteligencia i de la energía de voluntad del hombre puestos al servicio de la creacion de los valores. Eso divide en dos partes: facultades naturales que son pocos raras que nulas para el efecto de producir riqueza, como sucede entre los salvajes, i facultades adquiridas por la educacion, que son las poderosas, como se observa en el hombre civilizado.

Las facultades naturales para sin el auxilio de la educacion, nada pueden en la lucha diaria contra la materia inerte i los obstáculos que ella presenta al hombre que no sabe aprovecharse de los recursos que al propio tiempo le ofrece. Esas facultades solo se muestran en la vida salvaje, en la que, la caza, la pesca i la recoleccion de los frutos naturales de la vegetacion, no bastan para sostener un hombre en cada legua cuadrada de territorio.

Las facultades adquiridas por la educacion confieren al hombre el poder de dominar los elementos i de sujetar la materia inerte a modificaciones que le dan utilidad i valor. El empleo de estas facultades proporciona sustento i comodidad en el pequeño suelo de Bélgica, que apenas alcanza a 1,200 leguas cuadradas, a 4.000,000 de habitantes; es de-

cir, a 1,000 habitantes por legua cuadrada.

La proporción actual, pues, entre el poder productor del *salsaje* i el del hombre *educado*, es como 1 a 1,000, a lo ménos.

La facultad industrial es más completa, cubre el triple aspecto del ser físico, del ser moral i del ser intelectual.

La *educación*, en lo que se refiere al hombre, procura el desarrollo armónico i equilibrado de todas las partes de su organización:

De las *facultades físicas*, por medio de la educación de los músculos; de la buena percepción por medio de la educación de los sentidos; de la buena alimentación por medio de la respiración i la digestión convenientemente sostenidas con ejercicios castísimos: todo lo cual contribuye a dar buena salud, base suficiente a las facultades morales e intelectuales, actividad siempre sostenida i longevidad, en fin:

De las *facultades morales*, enseñando la práctica de la verdad, la justicia, la moderación, la paciencia, la frugalidad, la temperancia, la humanidad, la caridad, la esperanza, la perseverancia, el sufrimiento; en una palabra, el más completo imperio sobre sí mismo, la mayor sumisión posible de las acciones a la razón enervada:

De las *facultades intelectuales*, buscando el desarrollo, en primera línea, de las facultades de atención i observación, i luego, de la individualización o separación (bases de la análisis) de la comparación, el juicio, la inducción i la generalización, que es la última i más alta expresión del poder intelectual. Estas modificaciones del ser tienen lugar al propio tiempo que la lectura i la escritura le hacen entrar en la corriente intelectual de la humanidad, i que las ciencias i las artes le dan la llave del imperio sobre la naturaleza.

La industria, decía antes, es el primer agente de todos los agentes de la producción. Ella suplía los brazos humanos con las máquinas; los capitales propios con los capitales ajenos, por medio del crédito; los agentes naturales con las modificaciones artificiales de la naturaleza. Así, los cien brazos de otros tantos labriegos que labran la tierra con la azada, se reemplazan ventajosamente con el arado

a vapor: los capitales que faltaban en los Estados Unidos, fueron adquiridos con los capitales que abundaban en la Gran Bretaña; la inconstancia de los vientos en el mar, con el poder igual, estable del hombre, del *steamboat*.

Pongamos un ejemplo reciente de una sociedad que está en la infancia, en la última parte del mundo descubierta i que apenas empieza a poblarse; pero a poblarse con lo más valeroso, inteli-jente i tenaz de la especie humana: con hombres que, en busca del porvenir, dejan la rica i civilizada Europa, atraviesan 4,000 leguas por en medio de las solitudes del océano i van a establecerse en los desiertos aún no explorados todavía de la Australia. Tomemos la sola colonia de Victoria, cuya población era de 770,000 habitantes en diciembre de 1874.

Esta colonia exportó en el mismo año £ 13,071,094, que son \$ 60,235,470, e importó en 1873 £ 14,611,960, o \$ 72,224,830. Su comercio exterior es, pues, de \$ 142,560,300 que equivalen a cerca de \$ 290 por cabeza de población.

En esta proporción, nuestro comercio exterior debería llegar a \$ 600,000,000; mas como no pasa de \$ 18,000,000 (importación i exportación reunidas) resulta que, a juzgar de la producción general por el comercio exterior, esos habitantes producen 33 veces más que nosotros, o en otros términos, que 33 australianos producen tanto como un australiano de la Colonia de Victoria, o que la industria de éste es treinta i tres veces mayor que la nuestra.

Esta diferencia procede exclusivamente de diferencia de educación.

Forzoso es confesar que en este capítulo consisten principalmente nuestra debilidad, nuestra pobreza, nuestro estado comparativamente estacionario.

No tengo el más ligero principio de dodesa por nuestro pueblo, a quien pertenecemos por la sangre, por los costumbres, por los defectos mismos, por las ideas i por el amor: juzgo, al contrario, que, bajo ciertos aspectos, es el mejor de los pueblos que he conocido en mi limitada peregrinación por el mundo. Es un pueblo pacífico, sencillo, hospitalario, leal i lleno de corazon. De la raza española nuestra madre (porque la primera colonización castellana no trajo más que

raciones, i nuestra raza puede decirse formada en gran parte de padre español i madre indígena). Tiene la inteligencia paranoica, que sorprendia a los conquistadores mismos en los primeros días de la ocupacion de estos países, la fragilidad i la dulzura, que eran peculiares de aquella. Susible como pocas a las distinciones del honor i de la gloria, se distinguia, sobre todo, por un corazón lleno de amor i de ternura.

Sin que podamos creernos libres de los defectos de los tres pueblos que han concurrido a la formacion del nuestro: de la suspensiva del odio, la indolencia del africano i el espíritu intolerante, fanático i tantamente romancesco del español del siglo XV, — tambien podemos decir que pueden observarse en nuestros uenars las cualidades sólidas de la triple raiz de nuestra progenie: la dulzura, inteligencia i hospitalidad del chibcha, la caridad doméstica de la madre africana i el espíritu caballeresco i aun heroico de los hijos de Pelayo i del Cid.

“No, señor, no vale nada, me decía con vanidad orgullosa un pobre labriego caucano, — a cuya casa llegué hambriento en 1854, en donde encontré alimento abundante con la mejor voluntad ofrecida, — i a quien pregunté luego casi avergonzado, cuánto le debía: “no vale nada; por aquí no se le manguea a nadie un plato de comida.”

“Por qué hora usted?” preguntábamos con el señor Aquilino Parra, en 1867, a una mujer en cuya cabaña nos habíamos albergado de la lluvia, en un sitio agreste, vecino al contrahuerto de la Sierra Nevada en que habitan los indios chimilas, en el coronon del Estado del Magdalena. — “Por qué hora usted?” le preguntamos, visadola correr las lágrimas, al mismo tiempo que nos preparaba el exquisito manjar de la costa.

— “Porque no tengo nada que ofrecer a ustedes, que son jente delicada, en estos desiertos; me dá vergüenza no poder presentarles otra cosa que plátano i yuca.”

“Bien venidos sean,” nos decía un anciano vecino del Socorro, cargado de familia, al entrar a guardarnos de una hora en una casa bajo el alero de su trapiche: “los

que vienen a mi casa son mis amigos porque me los curia Dios.”

“Consuélanse, muchachos, decian en medio del combate unos rudos i fuertes abaneros del Funza a los héroes veteranos de Melo, el 28 de noviembre de 1864, que estaban desesperados por haber sido vencidos por unos *chibchas*. “Consuélanse, les decian, pasándoles azistosamente el brazo sobre el hombro; vamos a llevarlos a donde está su viejo General López, i a él le diremos que ustedes vienen a nuestras filas, no que cayeron prisioneros.”

“No lloren por mí, — decía Policarpo Salabarría, personificación heroica del pueblo bogotano, — a los que, llorando, lo acompañaban al cadalso, en 1817: “no lloren por mí que voy a morir; lloren por los que se quedan bajo el poder de los españoles.”

¿Qué son Camilo Torres i Lozano, Cárdenas i los dos Restrepo, Juan del Corral i Narifio, Santander i Garofa Rozeis, Acarado Gómez i los dos Gutiérrez, Soto i Castillo, Córdoba i Cabal, Zoa i Fernández Madrid, los ilustres padres de la revolucion de 1810, asidos i educados en medio de la tiranía, instruidos sin la lectura de libros que eran de prohibida introduccion, i que fueron, sin embargo, una pléyade tan brillante en la aurora de nuestra independencia, por el talento, la instruccion, la energía i el patriotismo mas sublimado que fueron, digo, sino la revolucion espontánea, natural de las aptitudes, de la grandeza, de las virtudes que en embrión existian en nuestro pueblo i que habrían de mostrarse mas tarde en lo porvenir? En nuestro pueblo, — lo crea con fe profunda, — está en incubacion la semilla de un gran pueblo, de una nacionalidad poderosa, rica, inteligente, libre, civilizada i feliz.

Pero por ahora, todavía somos pobres, muy pobres: estamos atrasados, muy atrasados: somos ignorantes, muy ignorantes: indolentes para el trabajo, incapaces del valor de la economia. Nuestra educacion apenas ha principiado.

La educacion física de la infancia ha sido completamente descuidada; nuestros miembros son débiles, nuestros más-

culos resisten mal las labores del campo, nuestra organización es enfermiza. Nos hacen falta la gimnástica i la calistenia de la escuela primaria.

Nuestra primera educación moral ha sido, con escepciones honrosas, viciosa desde la escuela. Los gritos descompensados, el mal humor de los maestros, el rigor de los castigos, el empleo de la palmea i el ramal como finos estímulos, han puesto el fermento de la cólera i de la intolerancia en nuestros hábitos.

La parte de nuestra población que sabe leer i escribir no pasa tal vez del 5 por 100; sospecho que me ha sido enjerida por la observacion de que las listas de electores del Estado de Cundinamarca, compuestas de los varones mayores de diez i ocho años que poseen ese conocimiento, no llegan, en un guarismo de 450,000 personas, a 2,500 sufragantes, o sea el 2 por 100.

En materia de educación profesional de todo jénero no hai palabras honestas expresivas de nuestro atraso. En 30 años de independencia nos hemos limitado a formar abogados i médicos, circunstancias que espidan el espíritu filijioso i heroico, en decir, disputador, olivonero i sutil de nuestras discusiones políticas.

¿De qué podemos honjearnos en agricultura, no obstante de las dos terceras partes de los pobladores de este país? Vergüenza da decir en un Diario que puede circular en el extranjero, que aun ni en las escepciones, fuera de la Sabana de Bogotá, el arado mismo español es poco usado; que el arriño, el cultivador, el cilindro son casi desconocidos; que no se practica sustancialmente rotacion alguna en las comobas; que la análisis de las tierras para conocer sus cualidades, sus defectos i su aplicacion especial, es desconocida; que no se emplean abonos ni aun en las huertas; que el valor de la irrigacion es muy poco apreciada, pues muy pocos son los agricultores que se atreven a hacer gastos en este objeto; que no hai un solo ejemplo de drenaje racionalmente ejecutado; que las cruzes mejoradas de ganados europeos solo hasta ahora empiezan a llamar la atencion de unos pocos hacendados en el Estado de Cundinamarca. Un cultivo inteligente i comúnico, un establecimiento montado sobre bases científicas, son casi

del todo desconocidos. En el presente año se abrió por primera vez una escuela de agricultura teórica i práctica en todo el país.

En las artes mecánicas no ha habido hasta hoy una sola enseñanza que merezca el nombre de tal. Con una abundancia i variedad de materias que pocos países poseen, su nomenclatura i clasificacion son desconocidas, i si no esperaba una tentativa de estudio de este ramo hecha por los señores Auchar i Vargas Yaga, en la Universidad, en 1880, proseguida luego en 1871 i 1872 por el Doctor Bayon, podría decirse que nada se ha hecho. La herrería no fabrica ya mas que frenos, espuelas i algo de llantas para carros en Lingóá.

En arquitectura en se ha dado un solo paso después de la partida del señor Tomas Hood en 1859, cuya influencia no paso, sin embargo, de los límites de esta ciudad. La arquitectura rural es del todo desconocida.

La fabrica de tejidos de lana casi ha suspendido sus trabajos, después de haber parado los suyos sucesivamente las de papel, vidrios i tejidos de algodón, montadas antes de 1840.

Si en todos estos ramos se adelanta poco, es evidentemente porque el gobierno los descuida, i porque su enseñanza requiere gastos superiores a los recursos individuales.

Si de aquí, para no fastidiar con esta enumeracion, pasamos a las cualidades morales de nuestros trabajadores, tendremos que reconocer con pena el triste efecto que la intolerancia de nuestros industriales causa en el entropo laborioso e inmensable.

.....  
Nada o muy poco de lo que en esta materia nos falta puede darnos en pocos años un ferrocarril; pero sí puede darnoslo la Escuela.

Levantemos a un tiempo escuelas i ferrocarriles, si fuere posible. No sacrificamos las primeras a los últimos. Entre los motivos de mi temor por las grandes empresas de vias férreas, figura en primer lugar el de que éstas vayan a arrebatar los recursos que debemos destinar a la educación. Abramos escuelas i ferrocarriles al mismo tiempo, si; pero si lo uno fuese incompatible con lo otro, proficere las escuelas.

Antes que hacer una raya fuerte sobre la tierra, nosotros nos dimos de luz en la mente de nuestros hijos.

Antes que una modificación sobre la materia inerte, procuramos una modificación moral e intelectual en el cerebro del pueblo, tan dócil como barro.

Antes que gastar millones en pagar intereses a compañías extranjeras, por ferrocarriles de que todavía no sabemos hacer uso bastante, educamos a la generación que se levanta: demosle afición por el estudio, amor a la ciencia, pasión por el trabajo. Hagamos de cada uno de nuestros hombres un ferrocarril inteligente i sensible.

Hasta ahora he considerado únicamente los *obstáculos directos* de aumento en la producción de las riquezas de nuestro país; me resta decir algunas palabras sobre las *ventajas indirectas*, cuya influencia es considerable también.

Empezaré por establecer las que de estas últimas nos son favorables.

Las instituciones i las costumbres republicanas, que traen consigo:

Libertad industrial.

Distribución natural de las riquezas.

Igualdad de condiciones entre los trabajadores.

Eliminación de obstáculos nacidos de las instituciones tiránicas de lo pasado.

Ausencia de la obligación de servicio militar.

A estas podemos agregar otra que, en parte, depende de la naturaleza de la forma democrática:

Impuestos moderados.

A la verdad todas estas ventajas son grandes, i juego que a ellas se debe nuestro progreso, apesar de la falta total de educación industrial de nuestras masas.

Con excepción de los restos del monopolio de la sal, que aún subsisten en los tres Estados de Guandamarca, Hayacá i Santander, todas las demás industrias son libres, i el comercio interior absolutamente esento de trabax artificiales.

También se está el exterior, en la parte que se refiere a la exportación.

Que esta es una ventaja inmensa, digo la abolición del monopolio de tabacos: ella ha creado la primera de nuestras industrias de exportación; aumentado considerablemente la tasa de los salarios; dado valor no despreciable a

las tierras en que hoy se produce este artículo; desarrollado la industria de paños artificiales; sostenido la navegación por vapor en el río Magdalena, i contribuido poderosamente al aumento de la renta de aduanas.

La distribución equitativa de las riquezas, ya sea en las herencias, ya en la provisión de los empleos i el ejercicio de la influencia oficial, ora en fin por la protección constante dispensada a las clases proletarias por medio de la educación pública, del sufragio popular, de la institución del Jurado, — también ha tenido i tiene todos los días una influencia visible.

La igualdad de condiciones entre los trabajadores se vea en la libre competencia, el alza de los jornales i el respeto i consideración que todos los días adquiere la causa del pueblo.

La eliminación de los obstáculos creados por las instituciones tiránicas de lo pasado, es palpable en la abolición de la esclavitud, de la prisión por deudas, de la venta de los bienes raíces, de la prohibición de exportar el oro i la plata, i en otras cosas que por brevedad omitimos.

La ausencia de esclavitud militar, que en los países europeos arrebató todos los años a la industria lo mejor i mas enérgico de los trabajadores, para condenarlos a una esclavitud forzada, podrá comprenderse bien al considerar que estando el uno por ciento de la población total de los países monárquicos de Europa dedicado al servicio militar, en esa proporción nuestro ejército permanente debería subir a 80,000 hombres i a 100,000 con el de reserva.

Ahora bien: esta situación causaría un gasto de \$ 250 anuales por soldado en servicio activo . . . . . \$ 7,500,000

De \$ 20 a lo ménos por soldado de la reserva . . . . . 1,500,000

I una pérdida de lo que caus trabajadores robustos i sanos pudieran producir, de a lo ménos \$ 300 por cabeza . . . . . 6,000,000

Total gasto de organización militar sobre la base de las monarquías europeas. . . \$ 15,000,000

Nuestro gasto por este capítulo no pasa de \$ 800,000 por desembolso efectivo i otro tanto por la pérdida del trabajo del soldado.

Empero, en esta escala falta la estimación del daño que sufren las familias abandonadas i el de los hábitos de ociosidad que contrae el soldado.

La moderación de los impuestos es una ventaja de inmensa consideración en la economía de las sociedades.

Los impuestos equivalen a un gasto de producción mas, que duplican i triplican el valor de los efectos sobre que recaen. Como se sabe, el alza de los precios limita los consumos i por consiguiente disminuye la producción.

Los pueblos franceses e ingleses pagan hoy \$ 15 i \$ 12-50 de impuestos nacionales por cabeza de población, respectivamente.

Nosotros solo pagamos \$ 1-50, o más que de la décima parte.

Todas estas son para nosotros grandes ventajas económicas para la producción.

Por el contrario, nos falta una, que la antigüedad de los gobiernos i la inercia tradicional de las costumbres presta en un grado considerable a otros pueblos:

#### LA SEGURIDAD.

Sin seguridad efectiva para lo presente i lo porvenir, no puede haber grandes aumentos en la riqueza, porque el primer de los estímulos para el productor es la seguridad.

La seguridad es todavía comparativamente poca entre nosotros, i lo será por algunos años mas todavía.

Por supuesto que no se trata de la inseguridad nacida de los ladrones, o de la falta de leyes o de administración de justicia, o de administración preventiva de los delitos: la fadela de nuestras poblaciones por sí sola nos pone a cubierto de una gran parte de estos peligros.

La inseguridad finca para nosotros, es la que nace de la perturbación del orden social, i de la falta de continuidad en las empresas acometidas o fomentadas por los gobiernos.

Cada una de nuestras revoluciones nos ha hecho volver diez años atrás, i este es un motivo supremo de desaliento para el productor. Con raras excepciones, ninguna de las que se llaman grandes fortunas en el país tiene mas de veinticinco años de antigüedad. En los diez últimos años ha habido revoluciones que han cambiado el gobierno o

afectado profundamente el orden i ocasionado grandes gastos:

En Antioquia .....	1
En Bolívar .....	2
En Boyacá .....	2
En el Cauca .....	1
En Cundinamarca. ....	4
En el Magdalena. ....	4
En Panamá. ....	4
En Santander (ninguna)	
En el Tolima.....	3

Si a esto se agrega el grave peligro en que se vió el orden público nacional en 1865, 1867 i 1868, se comprenderá que la seguridad con que podemos contar para ahorrar e invertir los capitales en costosas empresas de carácter permanente, no es mas a propósito para aumentarla.

Resulta de esta incertidumbre, que los capitales han adquirido tendencia a buscar la protección de las grandes ciudades, i a evitar cuidadosamente inversión en trabajos campestres distantes de los grandes centros de seguridad.

La guerra civil de 1860 a 68 principalmente, fué funesta sobre toda ponderación para los intereses agrícolas. Existencia de corporaciones universales de los ganados, i el establecimiento de carnicerías oficiales, destruyeron en dieciocho meses no menos de 300,000 cabezas de ganado que representaban, en un cálculo prudente, más cerca de \$ 10,000,000: algo mas de la tercera parte del capital agrícola de la Nación. Dejaron minada esas medidas por muchos años todavía la confianza en los trabajos campestres, desquiciado por entero el fundamento del valor de las haciendas i el estímulo que para habitar en ellas, mejorarias i fundar en su posesión la esperanza i el porvenir de las familias, es necesario para dar base firme al progreso de la industria nacional.

La seguridad política no puede haber agricultura próspera, i sin agricultura arraigada en los gustos i las costumbres populares, no puede esperarse incremento alguno sólido i progresivo de la riqueza nacional en un país que, por su ignorancia i su pobreza, no puede aspirar aun al trabajo de las manufacturas.

La agricultura es para nosotros un trabajo forzado, una peregrinación, una ocupación de presidiarios, no una profesión noble i bella, apocada por el contacto inmediato con la naturaleza, como

una concepción de salud, tranquilidad i bienestar. Esta idea de inseguridad mas o menos distante, aleja a los caracteres a los bien templados de las faenas agrícolas i los predispone a realizar a bajo precio sus faenas, para venir a gozar en las ciudades de la mayor seguridad que en ellas dan al hombre i a los capitales el número de pobladores, la imprenta i todas las sanciones sociales reunidas. A los capitales, sobre todo.

Por esta razón se los ve comparativamente abundantes en Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla i San José de Cúcuta, es donde la tasa del interés oscila entre el 6 i el 9 por 100 anual; mientras que sobe al 15, al 18 i al 24 por 100 en los distritos rurales. Por esta razón es mas prosperidad aparente en las industrias comerciales de estos grandes centros, i masismo mas o menos visible en los campos distantes.

Eligo prosperidad aparente en las ciudades, porque negocios que no estén fundados en el cambio de productos resultantes de la prosperidad igual de unos i otros productores, no pueden ser sólidos. Si los campos no progresan, el desarrollo de las ciudades no puede pasar de límites muy estrechos. Entre los negocios de éstas i los de los campos, hai la misma relación que entre las dos ruedas de un carro.

El respeto por la verdad exige al reconocer el hecho de que, a medida que las instituciones federales van echando raíces en nuestro país, a merced del vigor que todos los días aumenta en los Gobiernos de los Estados, la seguridad pública crece i ha crecido notablemente, sobre todo en los seis últimos años. En 1964 era tan débil la fuerza del Gobierno nacional, que llegó a decirse con verdad que "su única fuerza consistía en su misma debilidad." El esfuerzo que por darse vigor hizo la Administración federal en 1965 i 1967, traspasó todos los límites compatibles con la índole del país, i la hizo caer por el exceso de su propia fuerza. En 1967 i 1968 se atravesó una época peligrosa, de que salió al fin triunfante el orden público, merced a la mano vigorosa del General Gutiérrez. De entonces para acá la situación ha seguido mejorando, aunque no todavía lo bastante para infundir plena confianza en lo que

está por venir, ni para que pueda negarse por entero la apreciación de Mr. Burton, de que "el Gobierno de este país es una simple anarquía pacífica." Se comprende ya que la garantía del orden, en un país tan extenso i de población tan diseminada, no está en la fuerza, sino en la honradez en la práctica de las instituciones, de parte del Ejecutivo federal; pero se siente que el mas pequeño desvío de esa línea,—tan estrecha como el puente de Mahoma entre la tierra i el paraíso, puede atraer sobre el país la anarquía i el desorden. En 1964 no había, si se acepta tal vez a Santander, un solo Gobierno de los Estados que pudiera contar con la seguridad de llegar al término constitucional de su período. El orden apareció despues sucesivamente en Antioquia i el Cauca; pero en el resto de los Estados ha tardado mas en formarse. Hoy puede decirse que Bolívar, el Magdalena i Boyacá han entrado en condiciones normales i que Cundinamarca es ya, quizás, el Estado mejor organizado de la Unión; pero Tolima i Tazara parecen aún Estados enfermos, o a lo mas, en convalecencia muy débil.

En una palabra, para llegar a ser lo que no hemos sido, un pueblo frugal, económico i productor, nos falta todavía la base imprescindible de una seguridad sostenida por largos años de prueba.

Resumiendo la materia de este capítulo, podemos condensar lo que se refiere a nuestra capacidad productiva para dar alimento a una vía férrea entre Bogotá i Carare, así:

- 1.º Población a lo largo de la línea, en una faja de cincuenta leguas de largo i poco menos de veinte de ancho..... 270,000
- 2.º Valor de la riqueza mueble e inmueble de la misma faja de tierra, tomando por base el mismo catastro deficiente que sirve de base a las estimaciones de las contribuciones directas..... 13,770,000
- 3.º Valor mas alto que puede dársele..... 33,000,000
- 4.º Proporción entre el valor de esa riqueza, segun

el cálculo más alto, i el costo de la obra proyectada. . . . \$1 por 100

3.º Produccion anual de riqueza en el territorio a que prestará facilidades el ferrocarril, calculada a \$ 80 por cabeza de poblacion. . . . \$ 16,000,000

4.º Número de cargas de 112½ kilogramos, computando al precio más bajo de \$ 3 por carga, para obtener el gaurismo más alto de circulacion comercial por todas las vias perpendiculares i paralelas al ferrocarril i por el ferrocarril mismo (cargas) . . . \$ 2,500,000

7.º Distancia del lugar de la produccion a que generalmente se consumen los artículos producidos de 1 a 5 leguas. Término medio. . . . 3 leguas.

8.º Número de cargas que, a lo más, podrian transportarse en el año en una estension média de diez leguas en el ferrocarril (lo que equivale a 720,000 cargas en cinco leguas, o 440,000 en dos i media leguas) (cargas) . . . \$56,000

9.º Número de pasajeros de 1.ª i 2.ª clase (en la suposicion de que el peaje de 2.ª no costase más de dos centavos por persona i por legua, i quinientos centavos por persona i por legua el de la 1.ª) . . . 100,000

10. Interes de los capitales en Bogotá, \$ por 100.

En los distritos rurales, de 15 a 24 por 100.

11. Agentes naturales de la produccion, buenos i abundantes; pero contrabalanceados por la formacion montañosa del país, que es un obstáculo para el comercio i para la ejecucion de vias comerciales en todo el territorio.

12. Ausencia de las instituciones protectoras de la economia i del ahorro para la formacion de buenos capitales.

13. Carencia de educacion industrial en las masas.

14. Inseguridad política.

ACRÉDITO GENERAL DE LA CUENTAS FINANCIERA.

En medio de la conviccion razonada que siempre ha alimentado en favor de las vias de comunicacion economicas en nuestro país, dos peligros principales me han estrafido del entusiasmo con que el Congreso i los Estados del interior han acogido la idea del ferrocarril del Norte.

El temor de una bancarota humillante, es el primero.

El sentimiento de la injusticia que se cometeria respecto de los Estados de Antioquia i la Costa, obligándolos a contribuir durante muchos años, sin compensacion alguna, al sostenimiento de una obra de que poco o ninguna impulso recibirian para su progreso material, es el otro.

Esto segundo puede traducirse así: el temor de que la aplicacion de todos los recursos del país en favor de una sola obra pública de uno o dos Estados del centro, produzca relajacion en las virtudes de amor e integridad nacional en los demas Estados.

Hemos faltado espacio en las columnas del *Diccionario* para desarrollar esta segunda parte, cuyo exámen pospondré para otro dia no distante. Por hoy deseo concluir la investigacion relativa a la primera.

La bancarota es un monstruo de mil fuerzas.

Es la debilidad en el gobierno i la fuerza en el espíritu de faccion.

Es el abandono de los intereses morales e intelectuales del país.

Es la desorganizacion i la corrupcion en todos los ramos del servicio público, porque el empleado mal retribuido o no retribuido del todo, busca compensaciones en el peculado.

Es la impotencia en el interior i la pérdida de toda consideracion en el exterior.

Es el fraude, la estafa i los arbitrios vergonzosos, establecidos como medios de gobernar.

Es la intriga, el ajo i la neura, puestos al órden del dia i causando perturbacion i confusio en los negocios particulares.

Es la anarquía primero i la dictadura despues, como único remedio supremo.

Es algo más todavía, aunque parezca imposible: es el desmoron.

Esos empréstitos que vamos a pedir al extranjero sin seguridad de poderlos pagar; esos millones de que se espera la rotación material e intelectual de nuestro país; ese maná del cielo que va a difundirse como una lluvia de bendiciones sobre nosotros, — no saldrá de las cajas de los poderosos de la Gran Bretaña, no quedarán puestos al crédito en los libros de Roschild, de Baring, de Erlanger, de Goshen, de todos aquellos para quienes un millón más o un millón menos no ocasiona cambio en sus gozosa ni perturba el sueño de sus nobles fatigadas. Esos empréstitos se reparten por suscripción en el público, — después de ponderar la riqueza de Colombia, su bonanza, sus minas de oro, sus tesoros inagotables, — entre las familias pobres que buscan colocación para sus ahorros y a quienes atrae como una vorágine el incentivo de un interés muy alto que el costo de los créditos en Europa. El mismo fenómeno, la costurera incansable, el campesino que desea reunir lo suficiente para comprar un pedazo de tierra, el empleado metódico en la distribución de un escaso sueldo, la viuda a quien la herencia del marido no basta para dar pan a los huérfanos, — esos son los que invierten sus ahorros en los empréstitos de América. La Compañía de los Bancos públicos de Londres, el London & County Bank, Robinson & Fleming, esos establecimientos se contentan con tres o cuatro por ciento de comisión por el trabajo de ponderar nuestros recursos e inspirar confianza al público inglés. El señor de las privaciones de las familias pobres es el que va a llegar nos convertido en lluvia de oro. A esos hogares humildes, al oírse de esas familias desgraciadas que temen i esperan todos los días, es a donde va a resonar luego el trueno de la bancarota, como la trompeta del ángel al día del juicio final. Un concierto de gritos i lágrimas, de quejas inútiles i de desesperación, será lo que va a llegar nos, acompañado de maldiciones, a través del Atlántico, al día no muy remoto de la suspensión de los pagos.

.....  
Cuarenta años há empezaba la construcción de los ferrocarriles en los Estados Unidos. Más entónce que hai, esa nueva invención del genio del hombre inspiraba conansimo causaba vérti-

go a los pueblos florecientes de las orillas del Hudson i del Delaware i el Schuylkill. Esos pueblos tenían un progreso inmenso i acababan de ligar el Atlántico con el Mississipi, a través de los Alleghenies, por medio de grandes canales: su población duplicaba cada veinte años: Estados i ciudades nuevos brotaban todos los días del fondo de los desiertos: consumían \$ 22 de mercancías extranjeras por cabeza de población en el año (siete veces más que nosotros, que solo consumíamos tres) i esportaban en algodón, carnes i cereales otro tanto: donde quiera que el hombre del plantador de las selvas derribaba un árbol, surgían como por encanto un banco i una escuela: acababan de pagar una deuda de ciento treinta millones de pesos, i el oro desbordaba en las arcas de la Tesorería nacional. Jamás había presenciado el mundo el espectáculo de esa prosperidad maravillosa. Su confianza en lo porvenir no tenía límites ni en lo imposible. "Lo que es posible está hecho i lo que es imposible se hará": esa era la fe de su audacia.

Esos Estados quisieron tener ferrocarriles en grande escala, i como sus recursos extraordinarios todavía no bastaban para esa empresa, los pidieron a Europa, i los hallaron en el acto a manos llenas. La Europa, deslumbrada también, participó de esas ilusiones i quiso concurrir al impulso de aquellos pueblos valerosos, en quienes parecía haber depositado el destino las llaves del reino desconocido de lo porvenir.

No habían pasado cuatro años i ya todos esos Estados se encontraban en bancarota: el pago de los intereses fué suspendido. Un grito inmenso se levantó entónce desde el viejo mundo para maldecir a los jóvenes Estados. Oígunos años de las voces del desengaño, que cayó como un látigo sobre las mejillas enrojecidas del pueblo republicano del Norte de América:

"Representación del Rev. Sydney Smith a la Cámara de Representantes de Washington.

"Suplico a la honorable Cámara que espida algunas medidas con el objeto de restablecer el crédito americano i el pago de las deudas repudiadas por algunos de los Estados.

"Vuestro solicitante prestó al do Ferrisburgh, para ser invertida en objetos

de progreso material, una suma que, aunque pequeña, era el fruto de los ahorros de toda una vida, realizados en medio de dificultades i privaciones. Si la denegacion de pagos (con lo que muchas familias inglesas están sufriendo) fuese ocasionada por una guerra a que diese motivo la agresion injusta de enemigos poderosos, o por discordia intestina, o por la inversion imprudente de los recursos del pais durante los primeros años de la práctica del gobierno propio; si, en fin, esa denegacion viese de un Estado pobre en lucha con la esterilidad de la naturaleza, — todo amigo de América se habría resignado a esperar mejores tiempos. Mas el fraude ha sido cometido en medio de la paz mas profunda, por Pensilvania, el mas rico de los Estados de la Union, i después de haber invertido el empréstito en caminos i canales, de los que todos los días están sacando ventaja los fallidos. ¡ Que es un acto de mala fe que, considerando todas las circunstancias, no tiene paralelo ni excusa.

“No es solamente la pérdida de su fortuna lo que vuestro solicitante lamenta: lamenta mas todavía, el immense poder que la mala fe de América está dando a las opiniones aristocráticas del viejo mundo, i la inutilidad de mostrar los males que el gobierno de los pocos ha causado a los muchos, — peccos los americanos, que se jactan de haber mejorado las instituciones de los países viejos de Europa, casi los han igualado en sus crímenes. Una gran nacion que ha logrado dar en tierra con los tiranos, acaba de hacerse culpable de un fraude mas enorme que el que nunca deshonró al peor de los reyes de la mas degradada nacion del continente europeo.

“Muy penoso es para nuestro solicitante ver que los ciudadanos americanos despiertan en todas partes el recuerdo de que pertenecen a un pueblo sin probidad, que se enorgullecen de haber engañado i pillado a la Europa, i sobre todo, causa tristeza pensar que esa marca de oprobio ha sido impresa por legisladores sin fe, sobre la frente de algunos de los mejores i mas honorables hombres del mundo, a quienes todo inglés hubiera deseado con ansia conocer i sentirse orgulloso de saludar i recibir en su casa.

“Para vuestro solicitante es un asunto

de la mayor importancia que estéis perdiendo toda el poder que los amigos de la libertad se regocijaban de ver en vuestras manos; considerándoos, como os reputaban, como el area de salvacion de la felicidad humana i como la mas espléndida pintura que nunca se hubiera visto de la sabiduria i de la justicia. Muy poco esperaban los amigos de América i mas triste es para ellos el espectáculo de veros rechazados por los Estados de Europa, como una nacion con quien ningun contrato pueda hacerse que no sea violado; inestable en loscimientos mismos de la vida social, deficiente en los elementos de la buena fe, i compuesto de hombres que prefieren cualquier peso de infamia, por grande que sea, a cualquiera carga de contribuciones, por ligera que se le decreta.

“Para todo hombre animado de verdadera filantropía, que se complaza en la mejora moral del mundo, es el acontecimiento mas melancólico que ha presenciado la presente jeneracion, el de la repudiacion de las deudas públicas de América, i la meoera desvergüenza con que se le ha dispendido i llevado a cabo. Vuestro solicitante humildemente ruega a los buenos i grandes hombres que aún quedan entre vosotros, que, mostrando a los Estados el deshonor profundo en que han caído, procuren restablecerlos a la salud moral i a la alta posicion que han perdido, que para la felicidad del jénero humano es tan interesante que mantengan; porque los Estados Unidos están resolviendo hoy el mas grande de todos los problemas políticos, i porque sobre esa Confederacion están fijas las miradas de todos los pensadores para ver hasta dónde puede conlirse a la masa del jénero humano el manejo de sus asuntos propios i el establecimiento de su propia felicidad.”

No encuentro en el lenguaje humanizada que poder agregar a las palabras de este saludable elemento. Puedan ellas preservarnos de una situacion igual!

SALVADOR CAMACHO ROLDAN.