

# CONFERENCIA

del Excelentísimo Señor

## PRESIDENTE TITULAR DE LA REPUBLICA

DICTADA EN EL

### “BOUQUET de DAMAS”

EN CARTAGENA

el lunes 4 de Mayo de 1908, á las ocho de la noche.



M 283 Pra 15

CARTAGENA

TIP. DE VAPOR DE ARAUJO L. DIRECTOR. O'BYRNE.

1908



# CONFERENCIA

del Excelentísimo Señor

## PRESIDENTE TITULAR DE LA REPUBLICA

DICTADA EN EL

### “BOUQUET de DAMAS”

EN CARTAGENA

el lunes 4 de Mayo de 1908, á las ocho de la noche.



EDICION OFICIAL

CARTAGENA

TIP. DE VAPOR DE ABAUJO L. DIRECTOR, O'BYRNE.

1908

# CONFERENCIA

del Excmo. Sr. Presidente Titular de la República

DICTADA EN EL

## "BOUQUET DE DAMAS"

en Cartagena, el lunes 4 de Mayo de 1908, á las ocho de la noche.

---

Estando para despedirme, contra todos mis deseos, de esta hospitalaria y bella ciudad, en una reunión que tuvo lugar hoy en la casa de mi residencia al Pie de la Popa, á la cual concurrieron los representantes del comercio, de la banca, de la industria y de la agricultura, se me insinuó que diera esta noche una conferencia sobre asuntos económicos é industriales, que son los que me han traído á la Costa Atlántica; y debo confesar que á pesar de lo escaso del tiempo, acepté con gusto aquella insinación, porque iba á tener por auditorio á las nobles damas de Cartagena, que se interesan por todo lo que es grande, bueno y de progreso, no solamente para esta ciudad sino para todo el país.

Verdaderamente, los asuntos de que voy á tratar son áridos, porque tienen la sequedad y precisión de los números; pero si se considera que es del trabajo y del progreso de donde resultan las bases sólidas del bienestar de las familias, no es extraño que las matronas tomen interés en todo aquello que pueda ser benéfico para la patria.

Igual conferencia dicté en Bogotá la víspera de emprender este viaje y también allí asistieron las damas bogotanas y otro tanto sucedió en Barranquilla.



Mi separación de Cartagena, en donde me siento como en mi ciudad natal, es dolorosa pero urgente; llevo de aquí un gratisimo recuerdo y la satisfacción de que dejo como apoderadas de lo que va á tratarse á las damas de esta ciudad, para que mantengan vivo en el corazón de sus esposos, de sus padres, de sus hermanos y de sus hijos, este movimiento de trabajo intenso que hará de Cartagena lo que fue en tiempo de los españoles, cuando se la consideraba como la reina del mar de las Antillas.

Juzgo oportuno leer nuevamente lo que acerca de las industrias bananera y ferroviaria, he dicho en anteriores conferencias.

#### INDUSTRIA BANANERA

El desarrollo sorprendente y progresivo que ha tomado desde hace quince años el consumo de este fruto en los Estados Unidos y en Europa, hace que su cultivo sea actualmente uno de los mejores ramos de la agricultura, mayormente si puede explotarse en terrenos apropiados que estén cercanos al mar, de manera que á poco costo puedan embarcarse en los vapores que los lleven á los mercados extranjeros.

Me permito reproducir algunos datos que demuestran la magnitud de esta industria y las condiciones excepcionales que tienen para ella los terrenos que recorre el ferrocarril de Santa Marta. Por estos datos se ve que con pequeños esfuerzos puede lograrse solamente en el Departamento del Magdalena una producción igual á la de Costa Rica y acaso mayor.

En desempeño de la comisión de que me he hecho cargo me propongo visitar próximamente dicho terreno é indicar al Gobierno la mejor manera de establecer allí una Colonia militar que sirva de base para el desarrollo de la industria bananera y el modo más conveniente de adjudicar las tierras baldías á los cultivadores.

Me permito recomendar á los hombres de iniciativa y que puedan interesarse en este negocio, que estudien con detenimiento y seriedad los datos contenidos en la presente Memoria, y si tuvieren necesidad de alguna explicación en relación con ellos, con el mayor gusto me pongo á su disposición para aclararles cualquier duda que les ocurra.

En el *Nuevo Tiempo* de 30 de Diciembre de 1907 publiqué el siguiente artículo:



“The United Fruit Company” y la Industria Bananera en el Magdalena.

“En la actual situación económica del país, en que la baja en el precio de nuestro principal artículo de exportación, que es el café, ha afectado profundamente la industria ganadera, porque hoy es menor el consumo de carnes que antes pagaban á alto precio los millares de trabajadores que se ocupan en aquel negocio, y la de caña, porque habiendo disminuido el número de aquellos trabajadores el consumo de alcohol es hoy menor que antes, es conveniente y necesario estudiar qué nuevas industrias pueden reemplazar á la del café y devolver á la pecuaria, á la de caña y á la de producción de trigo, papas, maíz, etc., que también han sido afectadas por la misma causa, su anterior ó mayor importancia.

“Entre las nuevas industrias la que se presenta como más fácil para restablecerla y desarrollarla en condiciones más ventajosas que las que tiene en países en donde se explota en grande escala, es la del cultivo del banano ó plátano en el Departamento del Magdalena, entre Santa Marta y Fundación, localidades que están unidas por un ferrocarril de más de noventa kilómetros, que recorre terrenos planos de extraordinaria feracidad y de una extensión de 52,000 hectáreas, de fácil riego, como puede verse en los planos que de estos terrenos levantaron los Sres. Jesé Manuel Geonaga y Víctor Fernández Güell en cumplimiento del contrato que celebraron con el Gobierno.

“Entre nosotros no se tiene idea exacta de lo que es hoy en el mundo el comercio de plátanos, y para que nuestros lectores y el público conozcan su importancia copiamos en seguida algunos datos precisos que hemos tomado del octavo informe anual de la *United Fruit Company* correspondiente al año económico que termina el 30 de Septiembre de 1907, informe presentado á los accionistas de esta Compañía por su Presidente Mr. Andrew W. Preston.

“Capital de la Compañía, treinta y dos millones setecientos veintiún mil ciento ochenta y tres con catorce, oro.

“Las utilidades obtenidas en los años de 1906 y 1907 se verán en el cuadro A.

“En el cuadro B se verá la extensión de los terrenos que actualmente explota la Compañía.

“*The United Fruit Company* posee además una numerosa flota de vapores para hacer el tráfico de plátanos, y de Puerto Límón solamente, salen cada día dos ó tres buques cargados de bananos.



“Por datos que tenemos sabemos que dentro de pocos años se habrá duplicado el consumo de plátanos en el mundo, porque antes este consumo estaba limitado al mercado de los Estados Unidos, mientras que hoy se está exportando el banano directamente para Inglaterra y Alemania, y es seguro que antes de dos ó tres años Europa consumirá tantos plátanos como los Estados Unidos. En cuanto á las condiciones excepcionalmente buenas de los terrenos que recorre el ferrocarril de Santa Marta en el Departamento del Magdalena, para el cultivo del banano, anotamos las siguientes:

“1.º Cuentan con el mejor puerto de mar de las Antillas, en donde pueden atracar á tierra grandes buques sin necesidad de muelle, y de ese puerto arranca un ferrocarril que recorre aquellos terrenos en casi toda su extensión;

2.º El banano que en ellas se produce es de mejor calidad que el que se cultiva en las plantaciones de Costa Rica, Panamá, Jamaica, Guatemala y Santo Domingo, y podría ser una especialidad, como lo son en Europa las naranjas de Valencia en España;

“3.º Dichos terrenos son en mucha parte de propiedad nacional, y por consiguiente los industriales pueden obtenerlos fácilmente;

“4.º Como están al pié de las montañas de la Sierra Nevada de Santa Marta, y de éstas descienden ríos de abundantes aguas, como el río *Frío*, *Sevilla*, *Fundación*, etc. etc., fácilmente y con poco gasto pueden aprovecharse estos ríos para hacer canales de irrigación que den agua suficiente para el regado de las plantaciones de bananos que se establezcan en esos terrenos;

“5.º En las márgenes del río Magdalena, en su extensión navegable de 1.400 kilómetros, desde Barranquilla hasta Neiva, hay una densa población de más 500.000 habitantes que soportan el clima de Santa Marta y que podrían dar trabajadores de muy buenas condiciones, en cantidad suficiente y á precios bajos para el cultivo del banano en dichos terrenos, en la extensión que se quiera;

“6.º En los mismos terrenos, puede hacerse ventajosamente el cultivo del caucho y cacao;

“7.º A pocos kilómetros de los mismos existen extensas sabanas de pastos naturales de muy buena clase, en donde hubo en otro tiempo centenares de miles de ganado vacuno. Hoy sólo hay decenas de miles, pero si se cuidaran y atendieran propiamente, en pocos años habría otra vez la abundancia de ganados de antes y podría formarse allí algo como una Argentina tropical para esta industria;



“8.º En los terrenos propios para el cultivo del bano no podría hacerse grandes potreros de pasto pará ó guinea para cebar lo que produjeran las sabanas del pasto natural, y establecer en Cartagena una *Packing House* en mejores condiciones que las que existen en Méjico y en la Argentina. Este es un ramo de negocios tanto ó más importante que el de bananos;

“9.º Los terrenos cercanos á Fundación tienen además la grandísima ventaja de que por hallarse lejos del mar no sufren las brisas que con tanta frecuencia destruyen las plantaciones.

“El Gobierno está bien penetrado de la importancia de este negocio, que en dos ó tres años puede aumentar la exportación de bananos colombianos tanto como la de Costa Rica, y por esta razón contrató con los señores José Manuel Goenaga y Víctor Fernández Güell el levantamiento de los planos que pueden verse en el Ministerio de Obras Públicas, y va á emprender la construcción de canales de irrigación que permitirán abrir al cultivo del plátano aquellos inmensos y ricos terrenos.

“Aparte de estas industrias hay la de fábrica de tejidos de algodón blanco, que debidamente emprendida y desarrollada dará más utilidades á quienes la acometan que las que hoy reportan los empresarios de igual industria en Méjico, Perú, Argentina, etc., etc., porque en Colombia son más altos que en aquellos países los derechos de importación, y porque entre nosotros abundan los terrenos propios para el cultivo de algodón.

Si esta industria se acometiera en debida forma, se salvaría el país de enviar al Exterior más de cinco millones de pesos oro anuales que se invierten en la compra de telas de algodón blanco.

“La mejor prueba de esta afirmación está en los resultados que ha dado la fábrica de tejidos de Medellín, la cual, según se nos informa, está al pagar el capital invertido, tanto que los empresarios están organizando actualmente el establecimiento de una fábrica de mayores dimensiones.

“Tenemos confianza en que nuestros conciudadanos se dedicarán á estas industrias con el mismo ó mayor entusiasmo y fervor que en otro tiempo se aplicaban á fomentar revoluciones y matanzas entre hermanos.

“Nos permitimos recomendar á nuestros colegas de toda la República que reproduzcan y comenten este artículo, llamando la atención de los capitalistas á la conveniencia de emprender en la industria de bananos en el Departamento del Magdalena y en las otras que aquí se han mencionado.



CUADRO A--Comparativo de las utilidades en los años fiscales que terminaron el 30 de Septiembre de 1907 y 1906.

	1907.		1906.		Aumento.
Ganancia neta procedente de la producción é importación de bananos.....	\$ 6.061,910 42	\$ 3.720,402 41	\$ 2.341,508 01		
Utilidad por productos varios.....	227,998 43	180,484 76	47,513 67		
Total de entradas.....	\$ 6.289,908 85	\$ 3.900,887 17	\$ 2.389,021 68		
Menos: por interés de bonos.....	99,981 55	114,353 67	14,372 12		
Balance. Utilidad neta.....	\$ 6.189,927 30	\$ 3.786,533 50	\$ 2.403,393 80		
Dividendos declarados.....	1.419,350 ...	1.235,745 ...	183,605 ...		
Excedente para el año fiscal.....	\$ 4.770,577 30	\$ 2.550,788 50	\$ 2.219,788 80		
Excedente al terminar el año anterior.....	5.523,932 87	3.493,773 57	2.030,159 36		
Balance. Crédito de la cuenta de entradas al terminar el año fiscal.....	\$ 10.294,510 17	\$ 6.044,562 07	\$ 4.249,948 10		
Menos: cargo á pérdidas y ganancias.....	542,459 99	520,629 20	21,830 79		
Balance. Exceso.....	\$ 9,752,050 18	\$ 5.523,932 87	\$ 4.228,117 31		



Comparativo que muestra al acreaje y situación de los cultivos de frutas, caña de azúcar, etc. de "The United Fruit Company" en 30 de Septiembre de 1907 y 1906.

# C u a d r o B

## SITUACION Y ACREAJE

DESCRIPCION	Costa Rica		Cuba		Guatemala		Jamaica		Sto. Domingo		Colombia		Panamá		TOTAL	
	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906
<b>FRUTAS</b>																
Bananos .....	34,125	20,442			1,947	718	6,382	7,160	4,420	4,160	2,811	1,332	17,638	19,099	67,827	53,172
Naranjas .....	915	975					147	128							356	388
Piñas.....	2	2													2	2
Caña de azú- car.....	9		718,009	14,867											78,018	14,374
<b>CULTIVOS VARIOS</b>																
Cacao.....			48	48			2,122	1,865							3,170	1,912
Cañeño.....	11	7					175	68							126	76
Pasto para.....	1,596	1,552					75	25							81	91
Pasto guineas	4,07	4,138													1,598	1,552
Pastos varios	10,480	9,660	15,841	15,741							1,568	720			5,639	4,858
Desmontes .....	103	898	2,181	2,679							289	289	1,010	1,280	36,688	34,181
Total.....	50,678	36,887	36,079	33,474	1,947	1,250	18,925	16,571	5,578	5,761	4,618	2,222	19,775	20,508	137,598	115,940



En *El Nuevo Tiempo* correspondiente al 3 de Marzo del presente año, se publicó el informe de los Generales Nicolás Perdomo y Víctor Calderón Reyes, con un comentario que dice así:

“INDUSTRIA BANANERA

“Publicamos á continuación un importantísimo informe por el cual verán nuestros lectores que no hay en la actualidad un negocio más fácil y de seguros resultados que el de establecer plantaciones de plátano en las orillas del ferrocarril que va de Santa Marta á Fundación.

“La mayor parte de los terrenos que recorre este ferrocarril son baldíos, y sabemos que el Consejo de Ministros recomendó al Ministerio de Obras Públicas expedir un decreto por el cual se limiten á cien hectáreas los terrenos que puedan cederse á cada individuo para plantaciones de bananos, lo que permitirá á los pequeños cultivadores no ser ahogados por los grandes empresarios, que podrán tomar varios lotes de á cien hectáreas, dejando entre ellos terrenos para los pequeños cultivadores. Esta medida, que es muy previsora dará por resultado que el cultivo de plátano se convierta en una industria popular.

“En cuanto al clima de la región bananera puede decirse que es el mismo de todo el valle del Magdalena, y que con higiene y algunas precauciones podrá conservarse la salud.

“Por los datos que tenemos el costo de cultivo de una hectárea, para ponerla en estado de producción, es más ó menos de \$ 100 oro, lo que haría un costo de \$ 10,000 oro para cien hectáreas; y por los datos suministrados por el Sr. Juan Capelo se verá que veinticinco hectáreas produjeron una utilidad de \$ 2,070; por consiguiente cien hectáreas darían un beneficio de \$ 8,280. Sabemos por datos de otras procedencias que la utilidad anual media de una plantación de cien hectáreas es de \$ 10,000 oro, lo que equivale á decir que en el primer año de trabajo se paga el costo de aquélla.

“Enviamos nuestras felicitaciones á los Generales Perdomo y Calderón R. por la manera brillante como han desempeñado la importante comisión que el Gobierno les confió y hacemos notar que esta comisión es una prueba evidente de que el Gobierno y el país unidos se preocupan hoy más de las industrias y del progreso que de la política, pues quizás es esta la primera ocasión en la historia del país que Jefes militares de las condiciones de los Generales Perdomo y Calderón R. hacen un viaje para explorar y



estudiar terrenos en donde fundar empresas agrícolas de gran porvenir para el país.

“Tenemos confianza de que en dos ó tres años más la región de Santa Marta propia para el cultivo de bananos producirá diez veces más que en la actualidad, es decir, de cuatro á cinco millones de pesos oro por año, suma que aliviaría en mucho la situación económica del país, porque esta industria fácil y lucrativa dará trabajo á millares de brazos de los Departamentos del Tolima y del Huila, que antes se empleaban en la recolección de quinas, y también á los habitantes de Antioquia y Santander.

“Hé aquí el informe:

“En desarrollo y cumplimiento de las instrucciones que S. E. se sirvió comunicarnos en pliego de 1.º de Enero pasado, tenemos el honor de informar también acerca de los ramos de Obras Públicas y Fomento.

“Arribámos á la capital del Departamento del Magdalena y pudimos observar que la Administración pública marcha en ese Departamento con toda regularidad, debido en gran parte á su digno Gobernador, Dr. Luis José Barros, acerca de quien huelga todo comentario encomiástico, por ser suficientemente conocidas las buenas prendas que lo distinguen. Allí también palpamos el entusiasmo y simpatía que ha despertado en toda la República el plan general político y administrativo del Gobierno nacional. El campo de acción para el trabajo fecundo que se está abriendo en esas regiones inspira fe á los magdalenenses y presenta perspectivas halagüeñas para todos los colombianos que prefieran el rendimiento que da la labor honrada de la tierra á las pérdidas seguras que nos han dejado nuestras luchas fratricidas.

“Emprendimos nuestra correría á la región bananera el 20 de Enero pasado; acompañáronnos en ella el representante del *United Fruit Company*, Mr. M. Carr; el Gerente del Ferrocarril de Santa Marta, Mr. P. Marschal; Mr. Brandbury, el tipo del verdadero *gentleman* y uno de los principales iniciadores de la industria bananera; el Dr. Ramón Goenaga—progresista ex-Gobernador del Magdalena y á quien se debe la apertura del canal que lleva su nombre, el cual riega hoy la mayor parte del banano que está en explotación;—por el Dr. Travecedo, Secretario general de la Gobernación; por el General Mañjarrés; por el Dr. Emiliano J. Galves, quien, con laboriosidad é inteligencia muy recomendables llevó la minuta de nuestra correría; por el Dr. José F. Torres, progresista Alcalde de Ciénaga, Generales Gabriel Bermúdez y Agustín Flórez, Dr. Gerardo Danies; D. Manuel Están y otros distinguidos



caballeros que se apresuraron á acompañarnos en la inspección que practicámos por orden de V. E

“De Santa Marta á Ciénaga hay una extensión toda recorrida por ferrocarril, de 34 kilómetros, cultivada á uno y otro lado de la línea con plantaciones de cacao, caña de azúcar, plátano común, y esto embellecido con diversas especies de árboles frutales de exquisita selección. Sólo existe en esta zona una extensión relativamente considerable de guineo en la finca *Papares*, de propiedad de la familia Mier, donde tienen cultivadas ya ciento veinte hectáreas de este artículo.

“De Ciénaga á Riofrío hay 13½ kilómetros de la misma línea ferrocarrilera. En esta zona, que está toda cultivada con guineo, sólo hay un trayecto de dos kilómetros no cultivados por su condición salitrosa; estos terrenos pertenecen al Distrito de Ciénaga.

“A orillas del río de su nombre existe la nueva población de Riofrío, la cual tiene hoy aproximadamente dos mil habitantes y ha nacido á impulso de la industria de que nos ocupamos. Vese en este lugar la influencia benéfica de las aguas con que está enriquecida esa región, como que en sus moradores obsérvanse la alegría que da la salud y el bienestar consiguientes á una vida fácil, pues toda esa región, como es sabido, es de una fertilidad que sólo exige un ligero esfuerzo humano. A corta distancia de la población de Riofrío está la acequia *Goenaga*, de que ya hemos hablado, y á 700 metros se encuentra un hermoso puente con estribos, de un sistema moderno, de que deben tomar nota nuestros ingenieros, perteneciente á la línea del ferrocarril

“Continuando de Riofrío en dirección á Sevilla, si mpre sobre la carrilera, encuéntrase la quebrada *Orihueca*, y á 1,300 metros la quebrada del *Latal*.

“El río *Sevilla* queda distante de la quebrada del *Latal* 6½ kilómetros y á 65 de Santa Marta. Aquel río sólo puede dar la cantidad suficiente de agua para regar la región del *Latal* á *Sevilla*, que son aproximadamente 1,200 hectáreas. Entre los ríos *Sevilla* y *Riofrío* están los terrenos que los Sres. González & C. vendieron á la *United Fruit Company* y al Gobierno; de estos últimos la mayor parte son anegadizos y sólo aparentos para pastos.

“Después del río *Sevilla* y á 13 kilómetros está el río *Tucurínca*, ó sea al kilómetro 78. Esta región, por ser demasiado angosta, no merece los gastos que demandaría una acequia, pues su anchura á cada lado de la carrilera no es mayor de 500 metros.



“A seis kilómetros del *Tucurinca*, y siguiendo la carretera, está el río *Aracataca*. Estos dos ríos se unen para desembocar en los desparramaderos de Ciénagagrande. Excepción hecha de una extensión de 400 hectáreas, sobre la orilla derecha del *Aracataca* y á cuatro kilómetros de la línea del ferrocarril, el resto del terreno comprendido entre los dos ríos es completamente áspero y apenas utilizable para el cultivo de pastos.

“Viene después el río *Fundación*, donde termina hasta hoy la línea férrea, á 98 kilómetros de Santa Marta, y sobre el cual está tendiéndose un hermoso puente para el ferrocarril. Este río, que es el más importante, tiene una profundidad en la mayor sequía de dos y medio pies, con una anchura no menor de ciento veinte. La extensión comprendida entre este río y el *Aracataca* está apreciada en 15.000 hectáreas, es adecuada toda para el cultivo del banano y regable por ambos ríos, y con el desagüe natural de una quebrada llamada *Macaraquilla*.

“De suerte que la región bananera, que atraviesa el ferrocarril en toda su extensión, está bañada, sin contar las quebradas, por los ríos *Riofrío*, *Sevilla*, *Tucurinca*, *Aracataca* y *Fundación*, ríos de límpidas aguas que no llevan gérmenes nocivos en sus ondas cristalinas, sino la fecundidad y la vida, como que ellos nacen en su mayor parte en las inmaculadas cumbres de la Sierra y vierten sus aguas, casi vírgenes, en la magestuosa ciénaga de Sta. Marta.

“Se ve, por lo expuesto, que el sitio de *Fundación* está provisto de un ferrocarril que recorre entre Santa Marta y este lugar un trayecto de 98 kilómetros, y es el caso de que repitamos el aparte que sobre el particular publicó *Rigoletto* de Barranquilla en su editorial de 24 de Enero, por datos escritos que suministramos á dicho diario: “*Fundación*—Lugar éste que está situado á orillas del río de su nombre y que fue elegido por los españoles para fundar, en homenaje de Carlos III, la ciudad que debía llevar el nombre de San Carlos. La situación geográfica de este lugar resérvale un papel muy importante en el desarrollo industrial de la región, pues á más de estar comunicado con el mar por medio del ferrocarril; con la Ciénaga por medio de su río, navegable en todo tiempo por embarcaciones menores, pues aun en tiempo de sequía tiene dos pies y medio de fondo; con el río Magdalena por la vía de Plato y con la Sierra Nevada por una vía directa, lo estará también, por medio de un camino carretero de fácil construcción, con Valledupar, viniendo á ser de esta suerte el centro de la actividad mercantil é industrial de una grande extensión de terreno cultivado y poblado.”



“Es digno de notarse que el lugar que los conquistadores eligieron para fundar la ciudad de San Carlos, por su posición geográfica, la fertilidad de sus tierras y lo saludable de su clima, hoy reclame nuestra atención por las mismas cualidades, y porque en esas privilegiadas regiones, pródigamente dotadas por la naturaleza, hallamos elementos de riqueza y bienestar que no entraron en los cálculos de nuestros progenitores.

“Como uno de los puntos más importantes a que se refieren las instrucciones de V. E. es el de que demos nuestro concepto sobre el sitio más adecuado para el establecimiento de la Colonia penal, con un personal de 800 á 1.000 hombres, no vacilamos en manifestar que en nuestro humilde concepto es Fundación, por las consideraciones expuestas, el lugar más conveniente para el establecimiento de tal Colonia, y más si se tiene en cuenta que los terrenos que están comprendidos entre los ríos *Aracataca* y *Fundación* son en su mayor parte de propiedad incontrovertible del Gobierno.

“Y como dijimos á nuestro amigo don Eduardo Ortega, redactor de *Rigoletto*, las condiciones favorables de Fundación harán que los colonos miren su existencia allí no como un castigo sino como una esperanza halagadora para su mejoramiento moral y pecuniario, una vez que según el Decreto número 1242 de 1907, el colono tiene derecho á la mitad del producto líquido de la tierra que se le señale para su cultivo.

También como punto pertinente señalado en las instrucciones debe darse nuestra opinión sobre el lugar más adecuado para abrir por ahora en esas regiones un canal de irrigación á costa del Tesoro. Cábenos el honor de manifestar á V. E. que el río *Fundación* es el que debe, por las razones expuestas, ser escogido para abrir tal canal. Y será esta la ocasión de hacer presente que al dar nuestro concepto sobre los dos puntos anteriores estamos ajenos á todo interés particular, y que no hemos tenido más en mira al hacerlo sino el interés público, el cumplir honradamente con la comisión que se nos confió y el decir la verdad, como siempre lo hemos acostumbrado.

“*El Nuevo Tiempo* de 30 de Diciembre postrero, publicó un artículo sobre industria bananera en el Departamento del Magdalena, importante documento dictado por prominente hombre público que posee conocimientos científicos y que ha hecho estudios prácticos en nuestros trabajos agrícolas. En él se enumeran las facilidades y ventajas que obtendrán los cultivadores que se dediquen á la producción del banano, y las condiciones excepcionalmente favo-



rables de la región que recorre el ferrocarril de Santa Marta. No es de extrañar pues que la prensa nacional, haciéndose intérprete del sentimiento público, haya reproducido y comentado con acierto el valor y alcance del mencionado artículo.

"Para que se formen una idea del cultivo del banano los que quieran dedicarse á esta industria véanse los datos que á petición nuestra remite el señor Juan Campelo á V. E. y que se insertan en otro lugar de este diario.

"Pero como en toda empresa humana hay siempre espíritus de refinada suspicacia, que no ven sino sombras en todo, no ha faltado quien con mezquino criterio haya propalado la especie de que las Compañías del Ferrocarril de Santa Marta y la *United Fruit Company* son hostiles á los cultivadores de la industria del guineo, olvidando que por razón de lógica conveniencia la vida de estas dos Empresas depende de aquella industria y que en su interés está dar todas las facilidades para su desarrollo. Sabemos además que el Gobierno y las Compañías expresadas están en términos de una pronta negociación, la cual, como es de esperarse, consultará como siempre los intereses nacionales.

"La *United Fruit Company*, como es sabido, es la que tiene el *trust* del negocio universal; de tal suerte que el 99 por 100 del banano que se importa á los Estados Unidos pertenece á esta Compañía; exporta también para Europa y ejerce control en el precio del artículo. Tiene grandes plantaciones en Costa Rica, Cuba, Santo Domingo, Jamaica, Honduras, Guatemala, Panamá, Guayana Holandesa, etc, y conduce el artículo en vapores propios, de los cuales llegan hoy dos semanalmente á Santa Marta á transportar nuestra producción que, como se ve en los datos anteriores, ascendió el año pasado á 1,980.419, y calcúlase que en el presente ascenderá á 3.000.000 de racimos. Según el informe anual de la Compañía frutera, correspondiente al año económico que terminó el 30 de Septiembre de 1907, presentado por su Gerente á los accionistas, el capital de la Compañía ascendía en esa época á \$ 32.721,183-14 oro. El número de peones ocupados en esta industria nuestra alcanza como á 15.000, y son en su mayor parte, del Departamento de Bolívar

"No terminaremos este informe sin hacer presente que es el Departamento del Magdalena uno de los que por sus condiciones excepcionales tiene mayores riquezas inexploradas, como que allí en veinte leguas recórrense todos los climas, desde el nivel del mar hasta las cumbres del nevado; no hay parte del país dotada con aguas tan abundantes,



ni de condiciones tan excelentes; propicia pues para todo cultivo, ya sea de cacao, café, trigo, papa, etc., y viniendo á ser, por consiguiente, la parte de nuestro territorio más adaptable para inmigraciones de cualquier zona; tiene además el mejor puerto del mar Caribe—el de Santa Marta,—donde los buques de mayor calado llegan hasta su orilla; y qué diremos de la riqueza en pescados y mariscos de todas clases de la Ciénaga, donde abunda desde la ostra más fina, el camarón de Puebloviejo, hasta el pargo, pescado que luciría en la mesa más refinada? Bien podría fundarse productora industria estableciendo allí un *Packin House*, que podría beneficiar, según se nos ha informado, más de ochenta clases de estas especies acuáticas.

“NICOLÁS PERDOMO.—VÍCTOR CALEERÓN R.

“Bogotá, Febrero 24 1908.”

#### FERROCARRILES

Es tan importante la construcción de vías férreas para el progreso y engrandecimiento de los pueblos, que bien puede decirse que el adelanto de éstos se mide por la extensión de los ferrocarriles. Estos han sido impulsados últimamente en Colombia con decisión y con los elementos de que se ha podido disponer, y á este respecto repito aquí lo que dije al Consejo de Ministros en mi exposición de 4 de Abril:

“La presente Administración nacional ha acometido con intensidad, vigor y orden la construcción de caminos de herradura, de carreteras y de ferrocarriles, éstos últimos por medio de subvenciones ó de garantía de intereses, y en todas estas obras se emplean millares de brazos que de otra suerte estarían desocupados; pero sus resultados por lo que respecta al bajo precio de los transportes y á la explotación de la agricultura y la minería en nuevos y ricos territorios no podrán verse sino cuando la mayor parte de estas obras estén concluídas, lo cual no será sino en el curso del presente y en los dos años venideros.

“El Gobierno ha trabajado sin descanso y con buen éxito para que el capital extranjero se emplee en la construcción de nuestros ferrocarriles, y en este sentido ha logrado que en los últimos años haya entrado al país una suma que se calcula en tres ó cuatro millones de pesos oro, que se ha invertido en los ferrocarriles de La Dorada, de



Girardot y de Zipaquirá á Nemocón. Actualmente se continúa trabajando para que aumente el capital extranjero destinado á la construcción de éstas y de otras vías férreas.

“Se ha conseguido la formación de una Compañía nacional con un capital efectivo de \$ 1.400,000 oro, que deben estar pagados el 17 del próximo Octubre y de los cuales la Compañía se ha comprometido á ofrecer \$ 400,000 oro al público de los Departamentos de Caldas, Cauca y Narinó, en las mismas condiciones que rigen para los accionistas fundadores, durante el término de seis meses, pasados los cuales la Compañía queda en la obligación de de suscribir las acciones que el público no haya tomado.

“Con este capital de \$ 1.400,000 oro la Compañía ha asegurado la construcción del ferrocarril de Buenaventura hasta el punto de Papayeros después de vencidas las dificultades que oponen las rocas graníticas del Dagua, en lo que falta del presente año, y debe esperarse que el ferrocarril del Cauca, que es quizá la empresa de esta clase de mejor porvenir, por su gran proximidad al canal de Panamá, llegará á Cali en todo el año de 1910. El último contrato sobre este ferrocarril, á la vez que asegura la terminación de la obra da actualmente ocupación á más de mil quinientos trabajadores que en ella se emplean, y fomenta el comercio y las industrias del Cauca y Caldas.

“El Gobierno ha propuesto á respetables capitalistas de Antioquia que tomen á su cargo la construcción del ferrocarril de Puerto Berrío á Medellín mediante la celebración de un contrato semejante al que se ha firmado para el ferrocarril del Cauca. Actualmente se ocupan en este negociado los Dres. Antonio José Cadavid y Rafael Uribe Uribe, como abogados del Departamento de Antioquia, y el Dr. Antonio José Restrepo, como abogado del Ministerio de Obras Públicas. Es de esperarse que este negociado se lleve á feliz término; pero si así no sucediere el Gobierno deberá continuar trabajando porque se lleve á efecto con otra Compañía nacional ó extranjera.

“Con todas esas medidas apenas se ha logrado mejorar muy lentamente la aguda crisis económica que pesa sobre el país desde la última guerra de tres años.”

Refiriéndome al ferrocarril del Cauca, que es sin duda alguna la más importante de las líneas férreas de Colombia, se me ocurre, además de lo dicho, lo siguiente:



*Situación del ferrocarril*—Los buques de marcha regular recorren ordinariamente en 36 ó en 48 horas la distancia que hay entre Panamá y y el puerto de Buenaventura, de donde arranca el ferrocarril del Pacífico; pero este tiempo sería mucho menor en buque de mayor velocidad; de lo cual resulta que este ferrocarril es el más cercano á la boca del Canal de Panamá en el Pacífico. Como el canal estará terminado en el año de 1914 y el ferrocarril en 1910, puede asegurarse que ésta será la línea férrea de mayor importancia, tanto por su gran proximidad al Canal como por la bondad de los climas y feracidad de las tierras que recorre, ricas en minerales, terrenos agrícolas, propios para cultivo de pastos, etc. etc., todo lo cual hace esperar que este ferrocarril tendrá un gran tráfico y será el de mejor porvenir entre los ferrocarriles tropicales de las cercanías del Canal de Panamá.

*Minas de carbón de Cali y de toda la cordillera occidental*—En las inmediaciones de la ciudad de Cali se han descubierto y se explotan actualmente ricas minas de carbón, muchas de las cuales pertenecen á la Compañía del ferrocarril. Por los estudios que se han hecho de estas minas se cree que son suficientemente ricas para proveer de combustible los vapores que transiten por el Canal, para lo cual se establecería una grande estación carbonífera en Buenaventura. Se conceptúa que la explotación de estas minas de carbón no solamente pagaría los gastos de construcción del ferrocarril del Cauca sino que dejaría considerable utilidad.

*Valle del Cauca que recorre esta línea*—Tiene este valle una longitud de doscientos cincuenta kilómetros por cuarenta kilómetros de ancho; lo recorre el río Cauca, navegable por pequeños vapores; está limitado por las cordilleras occidental y central, rica la primera en minas de oro y de carbón, y la segunda en las mismas y además en terrenos sumamente férciles para la producción de trigo, papas y todos los productos de las zonas templadas; comprende terrenos baldíos desde el nevado de Puracé, que domina á Popayán, hasta el del Tolima, que domina á Manizales é Ibagué, en una extensión de quinientos kilóme-



tros de longitud por ciento cincuenta kilómetros de ancho, ó sea de setenta y cinco mil kilómetros cuadrados, con climas desde diez y ocho hasta cinco grados centígrados; abundan en estos terrenos minas de carbón, de cinabrio, de oro y de plata, y los productos agrícolas están llamados á proveer la región del Pacífico que queda cercana al canal de Panamá, pues la distancia de tales terrenos á la línea del Ferrocarril del Cauca, de Popayán á Cartago, puede calcularse por termino medio de quince á sesenta y cinco kilómetros.

*Línea de Cali á Popayán.*—Tendrá esta línea una extensión de cien kilómetros y servirá á una población de 400.000 habitantes, porque por ella podrán hacer su comercio con el Exterior, no solamente el centro y sur del Departamento del Cauca sino también los Departamentos de Nariño y Huila, y cuando esta línea se haya terminado la ciudad de Popayán está llamada á ser el principal centro social y educacionista del Cauca, Nariño y Huila y también de muchas poblaciones del litoral del Pacífico, por su buen clima, por la cultura de sus habitantes, por sus edificios y por el tradicional amor de sus hijos á las letras.

*Línea de Cali á Cartago.*—Este trayecto, que medirá más ó menos ciento veinte kilómetros, servirá á las poblaciones de Palmira, El Cerrito, Buga, San Pedro, Bugalagrande, Tuluá, San Vicente, Roldanillo, Cartago, á las de la hoya de Quindío y el Tolima, ó sea una población de más de 500.000 habitantes; y cuando se prolongue de Cartago por la hoya del río Cauca á buscar los ferrocarriles Antioquia y Amagá vendrá á ser una comunicación interoceánica, porque el ferrocárril de Antioquia va hasta Puerto Berrío, adonde llegan los vapores del Magdalena que traen el Comercio del Atlántico.

Debe considerarse y tenerse presente que la prolongación del ferrocarril del Cauca de Cartago á unirse con el ferrocarril de Amagá facilitará la explotación, con maquinaria poderosa y moderna, de los inmensos territorios auríferos y argentíferos de Marmato y Riosucio, que últimamente han sido estudiados por notables ingenieros ingle-



ses, quienes como queda dicho han declarado que estas minas son más ricas que las del Transvaal. El tráfico que tendría el ferrocarril por la explotación de estas riquezas minerales sería suficiente para pagar los gastos de su construcción y para hacerlo una empresa muy productiva.

*Costo del ferrocarril.*—Puede calcularse el costo kilométrico de todo el ferrocarril en un máximo de £ 5,000 por cada kilómetro, y como el Gobierno paga á la Compañía £ 8,000 por kilómetro, por término medio, ésta tiene en el contrato de construcción una utilidad no menor de £ 3,000 por kilómetro, más la mitad de las utilidades que produzca la explotación de toda la línea durante cincuenta años, teniendo el derecho de hipotecarla para conseguir un empréstito más ó menos de £ 1.500,000, ó \$ 7.500,000, cuyo servicio de intereses se haría con el cincuenta por ciento del producto de las Aduanas del Pacífico. Con estos fondos podrá construirse el ferrocarril hasta Cali y de Cali á Popayán y á Cartago. Una vez construida esta línea es seguro que por el aumento de tráfico y de población y por la explotación de las carboneras y de las fuentes de riqueza mencionadas anteriormente, daría no sólo para pagar los intereses del capital que se invirtiera en la obra sino para distribuir fuertes dividendos á los accionistas de la empresa.

*Tierras baldías para la inmigración de habitantes de la zona templada.*—Desde las faldas del nevado del Puracé hasta las del Tolima, extensión calculada como hemos dicho en setenta y cinco mil kilómetros cuadrados, se encuentran climas que varían entre 5 y 18 grados centígrados, y terrenos tan feraces como los de la Sabana de Bogotá, en los cuales se producen todos los cereales de la zona templada que podrían proveer los mercados desde Panamá hasta el Callao. En estos terrenos abundan además minas de carbón, oro, plata, cinabrio, etc. etc., y tendrían capacidad para una colonización de dos á tres millones de habitantes.

Actualmente se trabaja en la apertura de un camino de herradura entre Neiva y Palmira por el cual se hará un



importante comercio del Departamento del Huila, que buscará el Pacífico.

Como la empresa del ferrocarril del Pacífico tiene derecho á cierta extensión de terrenos baldíos, podría pedir que se le adjudicaran en la cordillera central y organizar en el Extranjero una Compañía colonizadora para que los explote.

*Capital de la Compañía*—Por la escritura de asociación y por los contratos celebrados entre la Compañía y el Gobierno de Colombia aquélla se obliga á suscribir y pagar un capital efectivo de \$ 1,400,000 oro, en el término de nueve meses que se vencen el 17 de Octubre de 1908. Con este capital, más el cincuenta por ciento del producto bruto de las aduanas del Pacífico, la Compañía tiene organizados los trabajos para que á fines del presente año el ferrocarril llegue á Papagayeros, después de haber atravesado la parte que opone mayores dificultades en la cordillera occidental, y si se consigue el empréstito que para esta empresa trata de contratarse, en Junio de 1910 podrá llegar el ferrocarril á Cali, de donde se prolongará brevemente hasta Popayan, ó sea en una extensión de veinticuatro leguas ó ciento veinte kilómetros, y hasta Cartago, ó sea en una extensión de veinticuatro leguas ó ciento veinte kilómetros.

Se calcula en £ 80,000 anuales el valor del cincuenta por ciento del producto bruto de las aduanas del Pacífico que el Gobierno de Colombia ha destinado para pagar la construcción del ferrocarril, á razón de £ 8,000 por cada kilómetro; pero hay fundamento para creer que al llegar el ferrocarril á Cali dicho cincuenta por ciento se duplicará y por consiguiente para la construcción de Cali á Popayán y de Cali á Cartago podrá contarse con una suma anual de £ 16,000 á que montará para ese tiempo el cincuenta por ciento del producto bruto de las aduanas del Pacífico.

Aunque sea penoso, he creído conveniente insertar en esta Memoria un cuadro que manifiesta la longitud de las



vías férreas de la República Argentina, comparada con las de otras naciones; y digo que es penoso, porque resulta que Colombia es el país del continente que tiene menos kilómetros de ferrocarril en explotación. Que esto haga nacer en el corazón de todos los colombianos el vehemente deseo y el firme propósito de trabajar para que dentro de pocos años hayamos conquistado mejor puesto que el que nos ha correspondido en el siguiente cuadro:





Longitud de las vías férreas de la República Argentina comparada con la de otras Naciones.

PAISES.	Kilómetros cuadrados	Número total de habitantes	Longitud de las líneas de ferrocarril en explotación (en kilómetros)	Kilómetros de vías férreas	
				Por milla cuadrada	Por 10,000 habitantes
República Argentina...	2.806,400	5.191,000	19.238 (fin de 1904)	0.68	37.06
Brasil.....	8.528,218	14.400,000	16,750 (Enero. 1904)	0.19	11.63
Uruguay.....	186,926	978,048	1,944 (Julio. 1904)	1.04	19.87
Chile.....	757,366	3.205,992	4,630 (1903)	0.61	14.46
Perú.....	1.769,804	4.559,550	1,907 [1904]	0.10	4.19
Méjico.....	1.987,201	13.607,259	16,865 [Septiembre. 1905]	0.84	12.40
Venezuela.....	942,300	2.590,981	842 [1903]	0.08	3.25
Bolivia.....	1.226,600	1.734,000	1.129 [fin de 1903]	0.09	6.51
Colombia.....	1.135,550	4.501,000	661 [1901]	0.05	1.46
Estados Unidos.....	9.420,670	81.752,000	334,100 (31 Diciembre. 1903)	3.54	40.86
Francia.....	536,464	38.961,945	46,008 (31 Diciembre. 1904)	8.57	11.80
Italia.....	286,682	33.476,117	16,212 (31 Diciembre. 1904)	5.65	7.44
España.....	504,554	18.007,674	13,851 (31 Diciembre. 1903)	2.74	4.84
Bélgica.....	29,456	7.074,910	4,568 [fin de 1904]	15.53	7.44
Inglaterra.....	314,339	43.740,000	36,425 [1904]	11.58	8.32
Alemania.....	540,743	56.367,178	56,267 (1.º de Mayo. 1905)	10.40	9.98
Austria Hungría.....	625,518	45.405,267	41.801 (31 Diciembre. 1904)	6.68	9.20

Tomado del libro *L'Argentine au XX<sup>e</sup> siècle*, por A. B. Martínez y Maurice Lewandowski—1906.



Por el cuadro que acabo de leer, en el cual se ve nuestra situación respecto de ferrocarriles, se ve que esta situación es penosa. Sin embargo, con el impulso que el Gobierno ha dado á las líneas férreas en los últimos tres años, yo tengo la confianza de que celebraremos el centenario de nuestra independencia con la terminación del ferrocarril del Cauca hasta Cali, es decir en más de cien kilómetros; el de Puerto Wilches á Bucaramanga, más ó menos otros cien kilómetros; el de Girardot á la Sabana de Bogotá y el de Bogotá á Chiquinquirá; es decir, por todos unos cuatrocientos kilómetros más, lo cual nos haría acercarnos y tal vez superar á Venezuela en extensión kilométrica de ferrocarriles.

“Cuando escribí lo que acabo de leer, no conocía sino por referencia los terrenos que recorre el ferrocarril de Santa Marta, en donde está floreciente la industria bananera y en donde ella puede alcanzar tanto ó mayor desarrollo que el que tiene actualmente en Costa Rica, siempre que se le preste la debida atención.

“Como era necesario visitar y estudiar dichos terrenos y habiéndome prometido hacerlo así, salí de Bogotá con tal fin al día siguiente de mi conferencia, es decir, el 20 del presente, y cuatro días después, ó sea el 24, llegué á Santa Marta, habiendo recorrido en tan corto tiempo las doscientas cincuenta leguas que separan aquella ciudad de la Capital de la República. Esto pone de manifiesto que lo que hemos adelantado en vías de comunicación, permite hoy hacer el viaje de la Capital á la Costa en menos de la mitad del tiempo que ordinariamente se emplea en él, á condición de emplear el tiempo y considerar el día de veinticuatro en vez de doce horas, sobre todo si se trata de avanzar. Hago hincapié en este punto, porque es un deber dejar constancia de que no es á mi actividad á lo que se debe la rapidez de mi viaje, sino á la mejoría que han alcanzado las vías de comunicación, tanto que cualquiera otra persona podría fácilmente lo mismo que mis compañeros y yo acabamos de hacer, y que servirá para que de hoy en adelante desaparezca de la imaginación de los pueblos la falsa idea de que para venir de Bogotá á la Costa se necesita emplear los diez ó más días que es costumbre gastar en este viaje.

“Después de arreglar lo conveniente para visitar y estudiar los terrenos propios para el cultivo del banano, los recorrí el 25 en toda su extensión, y dirigí al Gobierno, y



á los Gobernadores de los Departamentos, como información rápida y concreta, el siguiente telegrama:

“Sevilla, Abril 25 de 1908—Urgentísimo.

“*Designado. Ministros Despachos, Secretario General Presidencia—Bogotá.*”

“Salimos hoy de Santamarta en tren cinco y treinta a. m. Recorrimos hasta Fundación terrenos de éste, ó sean 95 kilómetros, pasando los siguientes ríos: el Riofrío que puede regar 3.500 hectáreas; el Sevilla, 2.500; el Tucurínca, 3.500; el Aracataca, 3.500; y Fundación, 7.500: es decir, 20.000 hectáreas de terrenos selváticos, de magnífica calidad, propios para el cultivo del banano y que en su mayor parte son baldíos. En hoyos de metro y medio de profundidad que mandé hacer desde ayer en diversos puntos, pude estudiar y apreciar la gran bondad del terreno. Fuera de estas 20.000 hectáreas regables y propicias para el cultivo bananos, hay otras tantas de primera calidad para cultivar algodón, que creo llegará á ser una industria tanto ó más valiosa que la del banano, pues se cuenta con estaciones fijas. Para cultivar cada hectárea de bananos se calculan tres peones, es decir, 60.000 para todo el globo, y como en la localidad apenas habrá 15.000 trabajadores, hay colocación para 45.000 más. En este punto montamos á caballo para recorrer plantaciones y una parte de irrigación. Actualmente hay 5 000 hectáreas en explotación. De Santa Marta volveré á telegrafiar. Publiquen.—REYES.

“Mi impresión y la de mis compañeros acerca de los terrenos á que me refiero, fué de que tanto por su excelente calidad, como por la facilidad de regarlos y de transportar los frutos que en ellos se cultiven, son tan excepcionalmente ventajosos, que no hay exageración en afirmar que no se encuentran otros en mejores condiciones.

El cultivo á que en la actualidad se dedican todos los agricultores de aquella región es el del banano, y así continuará sucediendo por algún tiempo, pero hay otros que podrían dar tanta ó mayor utilidad que aquél y que sería conveniente tratar de implantar, no sólo en previsión de la baja del precio del banano, sino para beneficiar aquella rica región. Entre estos productos está el algodón, que puede cultivarse allí en mejores condiciones que en la hoya del Misisipi y que está menos expuesto que el banano á fluctuaciones de valor, por ser un artículo de primera necesidad, que ha hecho la riqueza de los países que lo producen, como los Estados Unidos, Egipto, etc., etc.



“La razón de que la industria algodonera puede establecerse en el Magdalena de una manera permanente y de gran provecho, es que los terrenos á donde no alcance el regadío de los canales que se construyan para las plantaciones bananeras, son adecuados para aquélla y su formación es muy semejante á los de las márgenes del Misisipi y del Nilo. Por otra parte, se cuenta aquí con una estación seca de más de cuatro meses y esta favorable circunstancia hace que el éxito de la cosecha no esté expuesto al peligro de lluvias inesperadas é irregulares, como sucede en otras partes del país.

“Signe en importancia el cultivo del tabaco. Por el conocimiento que tengo de los terrenos de Méjico y del Brasil en donde se cultiva esta planta, y también de los del interior de Colombia, como en el Tolima y en el Cauca, puedo afirmar que los de Santa Marta no son inferiores á aquellos y que con un cultivo inteligente y apropiado, y haciendo la selección de las semillas, podría producirse allí tabaco de buena ó mejor calidad que el de aquellos países y preparar con él picadura para desarrollar la industria de cigarrillos, como ha sucedido en Méjico, en donde hoy no solamente se produce el suficiente para el consumo, sino para la exportación en grande escala.

“El cultivo y exportación de frutas es otro ramo agrícola que puede explotarse con grandes ventajas. Sabido es que en España y California la exportación de naranjas alcanza un valor anual de muchos miles de pesos oro. En Santa Marta podría cultivarse la piña, el aguacate, etc. y exportarlos del mismo modo que se hace con el guineo.

“Tengo la confianza que dentro de pocos años los terrenos recorridos por el ferrocarril de Santa Marta en una extensión de 98 kilómetros y aún más allá, serán grandes campos de cultivo de estos productos cuya exportación, que será muy valiosa, hará la riqueza de todos los Departamentos de la Costa y de los individuos que se dediquen con constancia á esos trabajos.

“Favorecerán además, el desarrollo de estos cultivos, las fáciles, baratas y rápidas comunicaciones, entre las cuales apunto como más importante la de Santa Marta con Barranquilla, por los caños y la Ciénaga. Dragados convenientemente estos caños, recortadas algunas de sus curvas y abierto el canal del Clarín, podrán transitar fácilmente por esta vía la mayor parte de los vapores que hacen la navegación del Magdalena y hacer el viaje en cuatro ó seis horas, en lugar de las doce que hoy se gastan.

“Para mejorar esta navegación, ha sido convenido con el señor Marshall, Gerente de la Compañía del Ferrocarril



de Santa Marta, de cuyo interés por el buen servicio del Ferrocarril y por mejorar todas las vías que convengan á él es justo dejar constancia, que á partir del próximo mes de mayo en adelante, se acometerá el dragaje de la ciénaga y de los caños que se hallen en mal estado, y la apertura del canal del Clarín, que acortará en catorce kilómetros la distancia de Santa Marta á Barranquilla.

“Existe también el proyecto de comunicar con una carretera á Fundación con el Valle de Upar, que, como se sabe, es una especie de Valle del Cauca, de ciento ochenta kilómetros de largo por cuarenta de ancho, con magníficas sabanas para la cría de ganado vacuno, pues en ella existieron hasta el año de 1580 grandes hatos de varios miles de cabezas.

“Sobre estos terrenos se levanta la Sierra Nevada, ofreciendo todos los climas y todas las producciones de la zona templada, y será en ella en donde los cultivadores de las partes bajas establecerán sus habitaciones de recreo, á pocas horas de las plantaciones de banano, algodón, cacao, tabaco, etc., etc.

La industria azucarera también está llamada á ser una de las principales de toda la Costa Atlántica. Ya el capitalista y patriota empresario, General Carlos Vélez Danies, ha comprometido más de un millón de pesos oro en montar un ingenio central que estará á la altura de los mejores de Cuba y dará trabajo á millares de personas, que obtendrán en el cultivo de la caña mayor remuneración que en la producción de mal alcohol, que minaba la salud y mantenía los pueblos en agitación.

“Los halagüeños resultados de la industria azucarera pueden palpase en el Perú, país que quedó arruinado después de la guerra con Chile, en la cual perdió su inmensa riqueza del nitrato, que le producía quince millones de pesos oro anualmente, pero que ha encontrado en la industria del azúcar un reemplazo ventajoso, á pesar de que tiene que hacer su exportación por el Istmo de Panamá.

“Es un error creer que el alcohol sea el principal producto de la caña: éste es el azúcar y aquél puede considerarse como secundario.

“No es exagerado decir que la región que recorre el ferrocarril de Santa Marta es la más privilegiada del continente, para un pronto é intenso cultivo que puede hacer en pocos años la riqueza y bienestar de toda la Costa Atlántica, con la ayuda de los empresarios y trabajadores del interior del país.

Por ser conveniente que se conozca, me permito leer el proyecto de Decreto sobre creación de una Colonia Militar



y Agrícola en el Departamento del Magdalena y sobre concesión de terrenos baldíos, que como comisionado del Gobierno envié á Bogotá para su consideración y que á la fecha debe estar expedido.

## “ PROYECTO DE DECRETO

“ DECRETO NUMERO ..... DE 1908

“ sobre establecimiento de una Colonia Militar y Agrícola en el Departamento del Magdalena y sobre concesión de baldíos.

“ *El Designado encargado del Poder Ejecutivo,*

“ teniendo en cuenta que del estudio personal que el Exce- lentísimo señor General Rafael Reyes, Presidente titular de la República, ha hecho sobre el terreno á virtud de comisión especial que le ha sido conferida por el Gobierno, resulta:

“1.º Que actualmente existe en el Departamento del Magdalena la industria floreciente del cultivo del banano en los terrenos que recorre el ferrocarril de Santa Marta á Fundación;

“2.º Que gran parte de aquellos terrenos son de propiedad nacional y de condiciones ventajosas para el cultivo del banano, del algodón, del tabaco, del cacao, etc. etc.;

“3.º Que por la reducción que se ha hecho en el Ejército y en el personal de empleados civiles de la Nación, muchos individuos se han quedado sin empleo y es deber del Gobierno no solamente procurarles ocupación, sino facilitarles el modo de que en ésta puedan formarse vida independiente y decorosa;

“4.º Que al mismo tiempo que en aquellos terrenos trabajen los empleados cesantes, puede destinarse una porción de los mismos para individuos sanos, robustos y que soporten bien el clima ardiente de aquellas regiones y que hoy cumplen condena por delitos comunes que no sean atroces en los presidios de los Departamentos del Magdalena, Atlántico, Bolívar y otros;

“5.º Que después de destinar los terrenos necesarios para el establecimiento de la Colonia Militar y Agrícola que se crea por el presente decreto, para la sección penal y para los empleados públicos cesantes, aún quedan terrenos de gran extensión, disponibles para darlos á individuos particulares y que hoy son baldíos y se hallan incultos,



“**SECRET**A :

Art. 1. Créase en el Departamento del Magdalena, en los terrenos que recorre el ferrocarril de Santa Marta á Fundación una Colonia militar y agrícola, con una sección penal.

§. Esta Colonia se establecerá tan pronto como estén preparados los elementos necesarios para constituirla.

Art. 2. El lugar en donde se establezca dicha Colonia, la extensión de ella y la demarcación de la población que debe servirle de base se señalarán oportunamente, previo concienzudo estudio que debe hacer sobre el terreno una Junta compuesta del Gobernador del Departamento del Magdalena, el Inspector General de Aduanas y Rentas Reorganizadas, el Gerente del Ferrocarril de Santa Marta, de quien se solicitará que preste este servicio al Gobierno, el Jefe de la Colonia que nombre el Gobierno, y el Ingeniero de la Junta Agraria. Las decisiones de esta Junta obligará por mayoría absoluta de votos.

“Art. 3. Señalado que sea el lugar para el establecimiento de la Colonia, el Ingeniero de la Junta Agraria, que continuará siéndolo de la Colonia, procederá á levantar un plano de la población con calles amplias, bien orientadas respecto de los rayos solares, con provisión de aguas y con todas las reglas de higiene. Este plano será sometido á la consideración y aprobación de la Junta que llevará el nombre de Junta de la Colonia Militar y Agrícola.

“§. Constituida esta Junta de la manera que queda indicada, tendrá además las siguientes funciones:

“1.ª Pedir á la Junta Agraria un informe escrito y detallado de todos sus trabajos y los terrenos de propiedad particular, conforme á títulos escriturados ú otros que se hayan presentado, de los pertenecientes á cultivadores, y de los que sean de propiedad nacional;

“2.ª Exigir á los señores José Manuel Goenaga y Víctor Fernández Güell el plano de los terrenos que se han comprometido á levantar, por contrato de fecha..... publicado en el *Diario Oficial* número..... y señalar en dicho plano los terrenos de particulares y los de propiedad nacional.

“3.ª Determinar el lugar en donde deba hacerse el canal A de que trata el contrato reformativo de fecha..... celebrado con los mismos señores, y hacer cumplir este contrato en la forma que en él se estipula.

“4.ª Trabajar en el sentido de poner de acuerdo á los contratistas con el Gerente del Ferrocarril de Santa Marta para la construcción de este canal, á fin de obtener que su



costo no sea exagerado y que su construcción se haga en condiciones justas y de manera que riegue la mayor extensión posible de terrenos.

“5.º Hacer señalar para la Colonia Militar y Agrícola y para la sección penal un número suficiente de hectáreas de baldíos, que no debe ser menor de 2.500, determinando las que sean para la Colonia Militar y Agrícola y las que correspondan á la Sección penal.

“6.º Estudiar las solicitudes que se hagan de concesión de baldíos á los individuos que se propongan cultivarlos con banano, algodón, tabaco, cacao, caña, etc., teniendo en cuenta que estas concesiones no deben ser mayores de cien hectáreas ni menores de una á cada individuo en lote continuo; y que después de cada lote de cien hectáreas que se adjudique, el Gobierno se reserve otro de igual extensión, del cual no se dispondrá sino cuando este lo crea conveniente y en la forma de venta en licitación pública.

“7.º Para la adjudicación de terrenos á particulares, la Junta observará las siguientes reglas:

“a) Que el individuo que solicite baldíos sea idóneo para el trabajo y se comprometa á cultivar el terreno que pide en adjudicación, conforme á un contrato, en el cual se estipulará: 1.º La extensión del lote concedido; 2.º Los linderos del mismo; 3.º Que el adjudicatario se compromete á establecer cultivo de banano, algodón, cacao, tabaco, caña, frutas, etc., en el terreno que se le adjudica, debiendo tener cultivado al fin del primer año por lo menos una décima parte del lote concedido y en el segundo año, la extensión total de él; y á no sembrar con pastos sino una décima parte de la concesión, y en el caso de que el adjudicatario necesitare mayor cantidad de pastales procederá de acuerdo con la Junta: 4.º Que si al terminar el primer año no hubiere cultivado siquiera la décima parte del terreno adjudicado, éste volverá á ser propiedad de la Nación y el Gobierno dispondrá de él como á bien tenga; y si al terminar el tercer año solamente hubiere cultivado una porción de los baldíos concedidos, se le adjudicará á perpetuidad la parte cultivada y el resto volverá á poder de la Nación; 5.º Que por el valor del terreno y por los gastos que el Gobierno tiene que hacer en el establecimiento, regadío, etc., el adjudicatario pagará al Tesoro Nacional al recibir el lote que se le adjudique, la suma de \$ 5,00 oro por hectárea, y 3 años después, cuando toda la concesión esté cultivada, la suma de \$ 15,00 por hectárea. Estos precios regirán para los terrenos que se cultiven con bananos, y respecto de otros cultivos la Junta resolverá en cada ca-



so. El 20 % de estas sumas corresponderá al Tesoro Departamental del Magdalena y el Gobernador del Departamento se encargará de hacerlo efectivo y de depositar el 80 % restante en la Administración de Hacienda de Santa Marta.

“8.º Trabajar un reglamento para el servicio y distribución de las aguas, tanto en los terrenos nacionales y en la Colonia Militar y Agrícola, como en todas las plantaciones que rieguen los ríos que hay desde Santa Marta hasta Fundación. ó más allá cuando el Ferrocarril se prolongue, é indicar el personal de empleados remunerados que deben encargarse de hacer dar cumplimiento á dicho reglamento, el cual debe ser sometido á la consideración y aprobación del Gobierno.

“9.º Fomentar el cultivo de algodón en los terrenos adecuados, que son aquellos que no alcancen á ser regados con los canales de irrigación que se construyan con ese objeto.

“10.º Reglamentar la participación que debe darse á los colonos penados en el producto de los cultivos que se hagan con ayuda del trabajo y servicio de estos colonos, que debe ser un tanto por ciento del producto líquido anual de los cultivos, y cuidar de que los empresarios paguen á los colonos este mismo porcentaje en el producto de los cultivos que ellos hagan.

“11.º Organizar la contabilidad que debe llevarse en la Colonia Militar Agrícola.

Art 4. El Panóptico de Santa Marta forma parte de la Sección Penal y allí se remitirá á los colonos penados que por su mala conducta ó por enfermedad, no puedan permanecer en los cultivos.

“Art. 5. La Junta de la Colonia Militar y Agrícola estudiará un lugar apropiado por su clima, en el camino de Fundación á San Sebastián, en donde pueda establecerse una especie de sanatorio ó estación de sanidad, á donde puedan enviarse los enfermos de la Colonia.

“Art. 6. El Gobernador del Departamento del Magdalena será el representante inmediato del Gobierno Nacional en todo lo referente á la Colonia Militar y Agrícola y á los puntos de que trata este Decreto.

Art. 7. El Inspector General de Aduanas y Rentas Reorganizadas tendrá la Inspección de la Colonia Militar y Agrícola, de la adjudicación de baldíos y de todos los puntos de que trata el presente Decreto, en representación del Gobierno nacional, y de acuerdo con el Gobernador del Departamento del Magdalena resolverá todos los puntos



que sea necesario y en caso de duda consultarán con el Ministerio de Guerra lo referente á la Colonia Militar y con el de Obras Púlicas lo relativo á la adjudicación de baldíos y á la construcción de canales de irrigación.

“Art. 8. El Gobernador del Departamento del Magdalena, el Inspector General de Aduanas y Rentas Reorganizadas y de la Colonia Militar y Agrícola y el Ingeniero de ésta, que será el de la Junta Agrícola, procederán á formar un presupuesto de los gastos que demande la ejecución del presente Decreto, hasta el 30 de Junio próximo, y otro presupuesto para los gastos que han de hacerse en los dos trimestres siguientes del actual año económico, debiendo incluir en ellos las sumas que deban darse á los señores José Manuel Goenaga y Víctor Fernández Güel para la construcción del canal “A” en las condiciones que quedan expresadas. Estos presupuestos se mandarán al Gobierno nacional á Bogotá, para que éste los considere y los apruebe.

“Art. 9. El actual Secretario de la Junta Agraria pasará también á serlo de la Junta de la Colonia Militar y Agrícola.

“Art. 10. Se señala de plazo á la Junta Agraria hasta el 30 de Junio próximo, para que termine los trabajos que le han sido encomendados.

“Art. 11. De los productos líquidos de la Colonia Militar y Agraria y de la Sección penal, señalase al Gobernador del Magdalena una participación del 10 por ciento; 10 por ciento al Inspector General de Aduanas y Rentas Reorganizadas y de la Colonia, y 10 por ciento al Jefe de ésta.

“Art. 12. La Junta de la Colonia Militar y Agrícola señalará en cada caso la suma en dinero con que los dueños de terrenos particulares deben contribuir para pagar los gastos de los canales de irrigación que el Gobierno resuelva construir con fondos del Tesoro público, y se estipulará que esas sumas se cobran por el beneficio que reciben los particulares.

“Art. 13. Todas las disposiciones del Decreto número 1513 de 14 de Diciembre de 1907, reglamentario de las Colonias militares y penales, regirán para la Colonia Militar y Agrícola del Magdalena, en cuanto sean compatibles con el presente Decreto.

Art. 14. Los asuntos que tiene á su estudio la actual Junta Agraria, que terminará sus funciones el 30 de Junio próximo, serán estudiados con todo interés por dicha Junta, á la cual se agrega, para tal estudio, el Inspector General de Aduanas y Rentas reorganizadas y de la Colonia Militar y Agrícola.



“Art. 15. Los desmontes que se hayan hecho contraviniendo la Resolución número 64 de Agosto 5, de la Gobernación del Magdalena, estableciendo el *statu quo* en la adjudicación de baldíos, se declaran sin valor alguno.

“Dado, etc.

“Comuníquese y publíquese.”

#### AGRICULTURA EN EL INTERIOR

Con el desarrollo del cultivo del banano, del cacao, del caucho y del algodón y con el crecimiento natural del comercio en los valles ardientes y en nuestras costas y con la construcción de ferrocarriles, de las carreteras y de los caminos de herradura que abrirán nuevos y ricos territorios á la agricultura, los productos agrícolas de los climas fríos tendrán mercados en donde colocarse á muy buenos precios, porque, cuando sea oportuno, estos productos se protegerán, por medio de derechos de Aduana, de la competencia que pudieran hacerles los productos extranjeros.

Cuando se hacía en champanes la navegación del río Magdalena, la Costa atlántica se proveía de harina, papas y otros productos de la Sabana de Bogotá, que hoy están excluidos de aquellos mercados por la competencia extranjera; pero con la facilidad de las vías de comunicación y con la gran demanda que tendrán por el desarrollo intenso de la agricultura en aquellas costas, volverán á tener buenos mercados nuestros productos de los climas fríos.

#### FÁBRICAS DE TEJIDOS

Es Colombia uno de los países que está en mejores condiciones para el establecimiento de fábricas de tejidos, aunque no fuera sino de telas de algodón blancas.

Las razones para hacer esta afirmación son las siguientes:

1.º El algodón se produce en todo el país, y si hasta hoy su cultivo se ha hecho, en forma muy rudimentaria, en la Costa Atlántica y en algunas de las poblaciones de Santander y Boyacá, hay datos para confiar que al mejorar el cultivo podría producirse esta fibra en cantidad suficiente para abastecer á las fábricas de tejidos que se montaran y también para exportación.



2.º La tarifa aduanera es verdaderamente proteccionista para esta industria, porque los derechos de Aduana sobre un kilogramo de tela de algodón son de sesenta centavos oro, y si á esto se aumentan los altos fletes de los puertos de mar al interior, no es exagerado calcular que la utilidad que los fabricantes de estas telas podrían obtener en cada kilogramo sería lo que representarían los derechos de aduana y los fletes, pues el valor inicial del algodón nunca sería tan alto como es en Liverpool ó en Nueva York.

3.º La masa de población de Cundinamarca, Boyacá y Santander es manufacturera de telas de algodón, pues que en gran parte ella fabrica las telas para sus vestidos, y es claro que con la ayuda de la maquinaria moderna se tendrían allí muy hábiles y baratos operarios, como sucede en Samacá.

La fábrica de tejidos que se montó en Medellín ha dado tan buenos resultados que actualmente se está montando otra en aquella laboriosa ciudad.

El desarrollo de la industria fabril, á la vez que fomentaría la agricultura para producir la materia prima, daría ocupación á muchos brazos y evitaría la salida de oro para el Extranjero, destinado á pagar la importación de artefactos de aquella procedencia. Solamente la importación de telas blancas de algodón se puede calcular en \$ 4.000.000 oro anuales.

Si se estudia la manera como se establecieron y se han desarrollado las fábricas de tejidos en Méjico, se encontrarán muchos puntos de similitud con Colombia y se tendrá el convencimiento de que aquí uno de los mejores negocios y de más prontos resultados será esta industria.

---

Suplico á todos los aquí presentes que se sirvan excusar los defectos que encuentren en esta conferencia, en atención á mis escasos conocimientos en las materias de que he tratado y al brevísimo tiempo de que he dispuesto para prepararla, y sobre todo que no vean en ella sino una muestra de la buena voluntad que me anima en favor del engrandecimiento y bienestar del país.



Esto se leía en Bogotá la víspera de mi venida y, como se ve, allí se tenía por tradición y por estudio, apenas una idea de lo que fueran los territorios que quedan sobre nuestra costa Atlántica; pero al venir á recorrer esos territorios; al palpar esas riquezas y al ponerme en comunicación con los que las conocen prácticamente en las hoyas del Sinú y del Atrato, así como en el valle que recorre el río Cesar, no tengo inconveniente en asegurar que, la mayor riqueza del continente del sur, está sobre la Costa Atlántica.

Anteriormente tenía yo la idea de que el valle del Cauca era el más rico de la América del Sur, y así lo he manifestado en muchas ocasiones privada y públicamente; pero ahora que acabo de recorrer en compañía del señor Gobernador de Bolívar los terrenos que atraviesa el ferrocarril de Santa Marta hasta Fundación, en una extensión de noventa y cinco kilómetros, he rectificado mi opinión. El señor Gobernador recuerda que allí nos encontramos un señor José María Castro, que á lomo de mula venía del valle de Upar y él nos dijo: hace dos días y medio que salí del valle; éste tiene ciento ochenta kilómetros de largo por cuarenta más ó menos de ancho; un río navegable lo recorre de un extremo á otro y en toda su extensión crecen pastos naturales y todos sus terrenos son magníficos. Entonces, yo me dije: éste es un segundo valle del Cauca.

Luégo, al ver las montañas de la Sierra Nevada coronadas de nieve, ofreciendo todos los climas y por consiguiente todos los productos de la zona templada, al ver la abundancia de sus aguas que de blanca nieve se convierten en copiosas fuentes y forman por leguas y leguas un canal natural, y al estudiar las excepcionales condiciones del terreno, tuve que decir: hay más riquezas aquí que en el valle del Nilo. Esto en cuanto al Departamento del Magdalena.

Avanzando despues hacia el Norte, llegamos á Ríoacha; allí encontramos á los indios goajiros montados en magníficos caballos, inteligentes, sanos y robustos y dueños de decenas de miles de ganado vacuno que crían en extensas pampas, semejantes á las de la Argentina; allí se ven por todas partes salinas ofreciendo en abundancia es-



te artículo que es de primera necesidad y del cual carecen muchas poblaciones del globo. Después he venido á Cartagena y al ponerme en comunicación con los conocedores de los territorios que bañan el río Atrato y sus afluentes, he sabido que éstos sin exageración son mucho más ricos que los del Transvaal en minas de oro; allí hay individuos que se proveen del alimento necesario para dos ó tres días, se internan en las montañas y llegan con grandes penalidades á los lugares en donde existen las minas de aluvión, en las cuales explotan de una onza á una libra de oro por día; el platino sirve de lecho á los ríos; en los terrenos de diversos climas que allí se encuentran, el cacao, el caucho, el maíz y el arroz, se benefician con profusión.

Para no ir tan lejos, aquí en Cartagena he hablado con caballeros que han navegado en el Sinú, río que no corre por un desierto sino que baña importantes poblaciones y grandes campos de trabajo. Ahí están los terrenos del Dique en donde vuestro compatriota el señor General D. Carlos Vélez Danies, con la fé de los que creen en la obligación que tienen de producir algo que no sea por el vil metal, sino por tener la satisfacción de acabar la existencia dejando algo para los que vienen detrás, está montando un Ingenio Central de azúcar, que me propongo visitar porque el General Vélez Danies me ha invitado, que es mucho más grande que los que existen en Cuba y donde podrán recibir el fruto de su trabajo los cultivadores de caña que ahora la destinarán á la producción de azúcar en lugar del alcohol y el ron que antes producían y que minaba la salud, afectaba la moral de las poblaciones y degeneraba la raza.

Con la fundación de este Ingenio Central, los cultivadores de caña podrán vender este artículo á un precio que les permita no solamente subvenir á sus necesidades sino hacerse una posición independiente y, si son de aspiraciones, facilitarse los medios de ocupar los primeros puestos en la sociedad, ya en la banca, ya en el comercio, etc. etc. porque entre nosotros no se exigen otros títulos para ésto sino el mérito del trabajo, de la corrección y de la honradez.

Comparando las riquezas que hay en nuestro suelo con



las de otros pueblos de América que conozco, he llegado al convencimiento de que ninguno como el nuestro abunda en tan variadas fuentes de progreso.

Cuando navegábamos en la Ciénaga de Santa Marta, alguno de nuestros compañeros de viaje nos dijo que allí era tal la abundancia del pescado que con mucha frecuencia se metía en las embarcaciones; aquello nos pareció inverosímil y nos pusimos á reirnos de la ocurrencia, cuando uno de los tripulantes, en momentos en que estábamos á la mesa, nos presentó un hermoso pescado que voluntariamente se había embarcado en el buque. En realidad, es tanta la abundancia de pesca, que sería suficiente para abastecer una fábrica de pescado en latas que se fundara allí y que podría proveer los mercados tropicales, porque sería preferido, por su excelente calidad, al que se trae del Exterior.

Me he detenido á piutaros todas estas fuentes de trabajo y de riqueza, para que podáis apreciar la sin razón de los que se dedican á lamentarse de la suerte del país diciendo que marcha á la miseria, que está hambreado y que la disolución lo amenaza por que no hay cómo emplear los brazos, cosa que es verdaderamente inexplicable, porque mal puede entrar el hambre en un país, donde el sol hace producir sus frutos á la tierra con una exuberancia portentosa. Yo he visto extensos campos de maíz, donde parece que hubiera un baile de damas: el ruido de sus hojas al crecer llenas de fresco y de vigor se ma ha antojado el rose de los trajes de seda.

Cuando se contempla la agricultura de estos climas, cuando se ve la vida de las plantas, porque tienen vida y se siente cómo crecen, entonces me persuado de que no puede compararse la zona templada á la fertilidad de la tórrida. Hay meses del año en que los vientos del norte se extienden sobre aquella y la convierten como en inmenso campo de muerte; allí no hay una flor ni un fruto, y sin embargo, la necesidad que ha impuesto al hombre sus leyes, le obliga á proveerse de alimento, á procurarse abrigo para el frío y habitación para albergarse, y allí, el hombre trabaja intensamente, lucha contra los elementos, se hace



digno, se hace fuerte y se hace merecedor de respeto. Aquí en donde todo lo tenemos, en donde todo nos lo da la tierra, se dice que nos morimos de hambre y de miseria; y por qué? La razón es clara, la abundancia nos ha hecho indolentes y nos ha robado el hábito de trabajar. Volvamos á él, hagamos hondo el surco y yá veremos cómo se levanta un pueblo por medio del esfuerzo constante.

Hace trece años que pasé la última vez por esta heroica ciudad; en ese lapso de tiempo tuvo lugar la desastrosa guerra de tres años y no obstante el mal que esta guerra debió haberle hecho, permítidme que os diga que hoy, después de trece años, la encuentro notablemente adelantada: así me lo dicen sus edificios, la cultura de sus habitantes, el vigor de su pueblo. Sin la guerra de tres años, el bienestar de esta ciudad sería tal, que el capitalista podría vivir de sus rentas como y en donde á bien tuviera; el de la clase media podría mediante el trabajo honrado conquistar mejor puesto en la sociedad, y el de abajo podría ganar sin amargura lo indispensable para la esposa, para la madre y para el hijo.

En la vecina Barranquilla ha sucedido lo mismo; pero nosotros nos hemos acostumbrado á lamentarnos en lugar de trabajar.

Yo tengo la persuasión de que las damas de Cartagena están de acuerdo conmigo y que con orden y economía en los hogares, con orden y economía en la vida social, trabajando juiciosamente siquiera diez ú ocho horas del día, pronto, muy pronto se habrá cambiado la faz económica del país y que por éste medio y mediante fáciles vías de comunicación, se acrecentarán nuestras industrias y nuestro comercio y no nos veremos como extranjeros en nuestra propia casa.

Mucho me ha llamado la atención ver que en esta ciudad, que está sobre el mar que es el camino natural de la humanidad, pueda haber, como los hay, individuos que no conocen á Riohacha; otros que no han ido á Santa Marta y que la mayor parte de los que van de vez en cuando á Barranquilla, necesitan pensarlo mucho y presuponer dos ó tres días que se pierden en el viaje. Esto me ha sugerido



la idea de establecer en este litoral un servicio de vapores nacionales que haga regularmente el tráfico de pasajeros y carga entre Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Riohacha y vayan hasta Colón. La civilización es como una señora delicada á quien no se puede hacer viajar á pie ni á lomo de mula; es menester guardarle consideraciones y darle vapores, ferrocarriles, electricidad, para que no nos abandone.

A este fin se encamina mi viaje á estos Departamentos y de todos estos asuntos hemos tratado con los caballeros de la Junta que tuvo lugar esta mañana en la casa de mi alojamiento. Ahora, es necesario esforzarnos para que todo lo que se ha estudiado y discutido sea sólido y, sobre todo, que nos unamos para que este movimiento que es general en todo el país sea especialmente vigoroso en Cartagena. Por esto me he quedado hoy aquí, porque según mi itinerario debía haberme ido anoche; pero como ya os lo he dicho, al hacérseme la insinuación de que diera esta ligera conferencia, me quedé gustoso, aunque me reclaman de otras partes del país.

Para que las damas de Cartagena queden impuestas de los asuntos que se trataron en la reunión de hoy, les informo:

Para remediar el aislamiento en que está esta ciudad respecto de las demás del litoral atlántico, se estudiará la manera de formar una compañía de navegación costanera que haga servicio entre Colón, Riohacha, Santa Marta y Puerto Colombia, con asiento en esta ciudad.

Una comisión especial estudiará la manera de que Cartagena y sus habitantes se beneficien de esta especie de California que hay en Santa Marta en los terrenos propios para la industria bananera.

Tratamos de estudiar la manera como puede implantarse la misma industria de babano en la Costa abajo y nos ocupamos de lo que convendría hacer para mejorar el Dique de Cartagena.

Todas estas cosas las discutimos, las hicimos constar en un acta y la firmamos, y al aceptar lo de dar esta confe-



rencia, no tengo inconveniente en revelar mi pensamiento, lo hice para dejar á las damas de Cartagena de abogadas ó apoderadas para con los caballeros que asistieron á dicha reunión, á fin de que les recuerden todos los días el compromiso que han contraído y la obligación en que están de esforzarse por dar desarrollo á los puntos allí discutidos y acordados.

Como todas esas cosas se publicarán en un folleto que para las damas no tendrá interés, me permito leerles el acta á que me he referido.

**ACTA de la Junta de Caballeros convocada por el  
Excelentísimo Sr. General**

**D. RAFAEL REYES,**

**Presidente de la República.**

“En la ciudad de Cartagena, á 4 de Mayo de 1908, se reunieron en la casa del señor don Manuel Cásseres Pombo, al Pié de la Popa, los señores Bartolomé Martínez Bossio, M. M. Torralvo, H. de la Espriella, E. de Pombo, Carlos del Castillo, H. de la Espriella A., J. M. de la Vega, Max. M. Méndez, F. A. Gómez, Antonio Araújo L., Vicente Martínez R., Juan C. Olier, Antonio Lequerica, Carlos Vélez D., Diego Martínez C., Diego A. de Castro, W. Méndez, R. Benedetti, C. Piñeres, Leopoldo E. Villa, Pedro Vélez R., Dionisio Jiménez, Juan B. Mainero y T., Pedro Maciá, H. L. Román, Rafael A., Jaime Córdoba, Juan B. Pombo, y Gerónimo Mortínez A., quienes fueron citados previamente por medio de la siguiente invitación:

“R. Reyes saluda á usted atentamente y le ruega se sirva venir á la casa que ocupa al Pié de la Popa, mañana lunes 4 del presente, á las 7 a. m., para tratar asuntos económicos y comerciales que interesan á Cartagena.

‘Cartagena, Mayo 3 de 1908.’

“Abierta la sesión, se dió lectura á la Exposición que hizo á la Junta el Presidente titular de la República sobre el objeto de la reunión y se consideraron y resolvieron los siguientes puntos, que constan además en el texto de la citada exposición.

I—LINEA NACIONAL DE VAPORES ENTRE COLON, RIOHACHA Y PUERTOS INTERMEDIOS.—El Presidente titular expuso sus ideas acerca de este importante asunto y la Junta



nombró para estudiarlo una comisión compuesta de los señores Carlos Vélez Danies, Vicente Martínez R. y Bartolomé Martínez Bossio.

II—BANCO DE SANTA MARTA.—Se consideró y resolvió este punto y se nombró una comisión para que rinda informe, compuesta de los señores Gerónimo Martínez A., H. de la Espriella y Juan B. Mainero y Trucco.

III—DIQUE DE CARTAGENA.—Se convino en que el señor Juan B. Mainero y Trucco tendría hoy mismo una conferencia con el Presidente titular, para que éste se imponga del proyecto que aquél tiene respecto de la conservación y mejoramiento de esta vía.

IV—INTENDENCIA DEL CHOCO.—Se consideró y se discutió este punto y se resolvió nombrar una comisión compuesta de los señores Bartolomé Martínez Bossio, Juan C. Olier y Hortensio Ferrer.

V—INDUSTRIA BANANERA EN COSTA ABAJO Y SANTA MARTA.—Se consideró y estudió este punto y se resolvió nombrar una comisión compuesta de los señores Diego Martínez C., Carlos del Castillo y Enrique Escobar, para trasladarse á hacer un estudio sobre los terrenos que recorre el Ferrocarril de Santa Marta, á fin de estudiar la manera como los capitalistas y agricultores de Cartagena y de todo el Departamento de Bolívar, tomen parte en esta floreciente industria.

VI—EXPLOTACION DE TAGUA EN EL RIO SALAQUI.—Se consideró este punto y se resolvió dejar su estudio á cargo de los miembros de la comisión del Chocó.

VII—COMITE O COMISION PERMANENTE.—Se resolvió nombrar una comisión permanente para que se entienda con las comisiones especiales, recoja los trabajos de éstas, reclame todos los informes que se puedan rendir, se entienda con el Gobierno nacional y estudie las reformas que deben introducirse en la tarifa aduanera, especialmente en la introducción de arroz y maíz y estudiar también si se está dando cumplimiento á la tarifa de fletes en el río Magdalena, conforme al último contrato, celebrado entre el Gobierno y las Compañías de navegación de Barranquilla y Fluvial de Cartagena, con el objeto de que no sean lesionados los intereses comerciales de esta ciudad. Para esta comisión permanente fueron nombrados los señores Carlos Vélez Danies, Gerónimo Martínez A. y Diego Martínez C. y se aclamó para Secretario de esta entidad al señor Celedonio Piñeres.



El señor Gobernador del Departamento, General M. M. Torralvo, excitó al Presidente titular para que del mismo modo que lo había hecho en Barranquilla y en obsequio de las damas de Cartagena, dictara una conferencia sobre asuntos económicos é industriales de que se ha ocupado en esta reunión y el Presidente manifestó que lo haría con mucho gusto, tanto más cuanto en la muerte de su señora esposa, lo acompañaron á llorarla y se fijó la hora de las ocho p. m., de hoy para dictar una corta conferencia sobre los mencionados asuntos, en el "Bouquet de Damas" en la poética Isla de Manga.

"Leída que fué esta acta, los concurrentes la aprobaron y en constancia la firman con el Presidente titular y el Secretario *ac hoc* que actuó en esta reunión, señor Gerónimo Martínez A.

"Cartagena, Mayo 4 de 1908.

"R. REYES, Bartolomé Martínez Bossio, M. M. Torralvo, H. de la Espriella, E. de Pombo, Carlos del Castillo, H. de la Espriella A., J. M. de la Vega, Max. M. Méndez, F. A. Gómez, Antonio Araújo L., Vicente Martínez R., Juan C. Olier, Antonio Lequerica, Carlos Vélez D., Diego Martínez C., Diego A. de Castro, W. Méndez, R. Benedetti, C. Piñeres, Leopoldo E. Villa, Pedro Vélez R., Dionisio Jiménez, Juan B. Mainero y Truceo, Pedro Maciá, H. L. Román, Rafael Reyes A., Jaime Córdoba, Juan B. Pombo, Jerónimo Martínez A, Secretario ad hoc."

Como se ve, yá están preparados todos los trabajos preliminares para dar desarrollo á los puntos que se han estudiado como convenientes á Cartagena y creo que se han puesto en muy buenas manos y los caballeros que forman las comisiones correspondientes, deben tener como testigos que los harán cumplir su cometido, á todas las señoras que están presentes y toda la ciudad de Cartagena, porque á todas ellas interesa que tales comisiones den los resultados que se esperan si se trabaja con constancia y con entusiasmo, como es seguro que lo harán los comités especiales nombrados, porque todos sus miembros tienen grandes capacidades y conocen los asuntos que se les han encargado.

Ahora, para terminar, yo ruego á todos los caballeros y señoras de Cartagena que me permitan proponer algo



que no se roza yá con el duro batallar de la vida, sino más bien con la expansión, con la alegría, con aquellos momentos de solaz, que hace que los pueblos busquen en ellos la compensación de los sufrimientos. Ayer navegaba yo en la bahía en compañía de muchos caballeros y declaro sin exageración que la de Cartagena es más hermosa que las bahías de Nueva York y Río Janeiro, que conozco, y mucho más bella que la de Constantinopla de tanto renombre. La vuestra tiene profundas y tranquilas aguas y es muy aparente para que los jóvenes de Cartagena funden en ella lo que se acostumbra en todos los países que viven á orillas del mar: un club para regatas, en que las mismas damas se interesen y adjudiquen premios de honor á los vencedores. Consulté esta idea á algunos de mis compañeros y les pareció magnífica. En esta misma conferencia podríamos nombrar una comisión de las damas, que se encargue de designar los jóvenes que den principio á la organización de este club y dicten su reglamento.

Por mi parte, no yá como particular, sino como Presidente, ruego que se me permita ofrecer una copa, que es lo que se estila en los juegos de sport, para el primer premio, que debe disputarse en nuestra fiesta del próximo 11 de Noviembre y desde ahora me tomo la libertad de recomendar á la señora de Martelo, hija de mi amigo don Dionisio Jiménez, para que sea ella quien me represente en la adjudicación de esa copa, que yo mandaré oportunamente á su señor Padre.

Corresponde al señor Gobernador nombrar un número de caballeros que se constituyan en comité á fin de que la primera regata tenga lugar el 11 de Noviembre y aun podría tomar parte en ella la Escuela Naval que existe en esta ciudad.

Repito mis agradecimientos á las damas de Cartagena por haber tenido la bondad de oír leer números que son ingratos y feos; pero benéficos.

Con dolor me separo de la ciudad, porque tengo que ir á otros puntos del país.





## APENDICE

---

*Urgentísimo.—Oficial.—Sincerín, Arenal, Mayo 6 de 1908.*

Designado, Ministros del Despacho, Secretario General, Gobernadores de . . .  
. . . . ., Prefectos Cali, Buga, Palmira, Cartago, Cúcuta, Ocaña, Honda .

“He empleado el día de ayer y el de hoy recorriendo Ferrocarril y Dique Cartagena y colosal Ingenio Central de General Carlos Vélez Danies. Infórmoles:

“1.º Que Dique Cartagena, á pesar del absoluto abandono en que ha estado durante varios años, lo he navegado sin dificultad alguna en vapor *Hércules*, lo que demuestra que durante la estación de baja del río, haciéndole conveniente dragaje, podrá navegarse francamente;

“2.º Que Ferrocarril Cartagena, que hoy no produce para gastos y que sufrirá con la navegación de Dique, podría aumentar tráfico y ser un buen negocio construyendo un ramal que viniera á Sincerín y prolongara hacia Tolú fomentando el cultivo de caña de azúcar, de banano, de algodón, de tabaco y de frutas en las cuarenta mil hectáreas de terrenos de gran fertilidad y propios para estos cultivos. He comunicado esta idea á Gerente del Ferrocarril;

“3.º En cuanto al Ingenio Central Colombia, todo lo que yo sabía sobre él y lo que ha publicado la prensa es mucho menos de lo que he palpado al visitarlo durante las ocho horas que pude dedicarle. Está situado en las cercanías de la población de Sincerín, á distancia de cuatro kilómetros del Dique, de los cuales el empresario señor Vélez Danies ha hecho un canal de un kilómetro en que navegó el *Hércules*, y tres kilómetros de muy buen ferrocarril, que va al centro de los edificios del Ingenio. La suma que cos-



tará en maquinaria de la mejor clase, cuyo peso es de más de quinientas toneladas y que ya está toda en Sincerín y en los edificios, etc., etc. es más de un millón de pesos oro. El edificio central es todo de hierro, tiene una longitud de cien metros por un ancho de cincuenta y una altura de treinta y cinco y en dos meses ha sido armado en su mayor parte y se terminará en dos meses más, empleándose en esta obra como en el montaje de la maquinaria que debe estar funcionando en el próximo mes de diciembre, el hábil ingeniero cubano, señor Luis Bacallado, unos tres obreros españoles, que son los únicos extranjeros y el resto es todo de nacionales;

4.º Durante dos horas recorrimos á caballo las 1.500 hectáreas plantadas de caña en poco más de un año en lo que era selva primitiva y hoy es una hermosa plantación completamente plana y que dará su primera cosecha de 12.000 toneladas ó 960.000 arrobas de azúcar á fines del presente año. El Ingenio tiene capacidad para producir el doble ó más de esta cantidad y así se propone hacerlo el empresario.

5.º El cultivo de la caña se hace por medio de colonos á quienes se entregan 40 hectáreas de terreno con una casa de habitación para su cultivo y ellos buscando los peones venden la caña en sazón al Ingenio á precio que se fija según el mercado de azúcar.

Actualmente hay 32 colonias y los jefes de ellas son todos colombianos é individuos que antes se ocupaban en la destilación de aguardientes y que están hoy satisfechos con esta nueva industria que les producirá mejores resultados que la otra.

Trabajan actualmente en el Ingenio Central, 1.300 hombres sanos, robustos y disciplinados que principian el trabajo diario á las 6 a. m. en lugar de las 8 a. m. como lo hacían antes; esta innovación saludable debería establecerse en todos los trabajadores de tierra caliente, especialmente en el Cauca; el trabajo se termina á las 5 p. m.; pero en caso de necesitarse á cualquiera hora de la noche 100 ó 200 trabajadores, puede contarse con ellos.



Actualmente se espera una instalación de luz eléctrica y los trabajadores están comprometidos y deseosos de trabajar de noche para poder acabar de montar la maquinaria y los edificios, para aprovechar la zafra de Diciembre próximo. Con satisfacción oí el informe que me dió el señor Bacallado de que nuestros trabajadores son superiores en todo sentido á los de Cuba y que son ejemplares por su moralidad y disciplina. Los 1.300 hombres que trabajan en el Ingenio desfilaron delante de mí con respetuoso entusiasmo, llevando los treinta y dos colonos, y me sorprendió su aspecto sano y robusto y su corrección.

6.º Existe una Junta nombrada por los colonos que tiene los fondos suficientes para las siguientes obras: Iglesia, Cementerio, Hospital, Escuela de niños y de mujeres y además para cuidar de la moralidad, higiene y ornato del Ingenio, que ya es una población;

7.º Desde el mes entrante se doblará el número de trabajadores y cuando principie la zafra las plantaciones estarán cruzadas por líneas del ferrocarril Decauville;

8.º Ingenio como el Central "Colombia" pueden fundarse en varios puntos del litoral Atlántico, para explotar el azúcar con grandes ganancias para los empresarios. La isla de Cuba que está en condiciones inferiores á Colombia para la industria del azúcar, en lo que respecta á precios y calidad de terrenos y de trabajadores, exporta anualmente más de cien millones de pesos oro en azúcar. Esta es la obra portentosa, cuyo éxito creo ya asegurado, de una gran voluntad y de una gran energía, movidas por un sentimiento patrio y ejecutada en un año de trabajo intenso, ordenado y fecundo, contando para realizarla con un millón de pesos oro que el señor Vélez Danés ha arriesgado en esta empresa y cuya renta podría darle con que poder vivir holgadamente aun en Europa, como generalmente se hace.

El señor Vélez Danés merece bien de la Patria y su ejemplo será imitado por otros colombianos en diferentes empresas, que tengo fé harán en muy pocos años de nuestra Patria un país próspero y de general bienestar. En la ma-



drugada de mañana estaré en Calamar y probablemente visitaré Medellín, de donde he recibido invitación del comercio, que he contestado diciendo que el objeto principal de mi viaje sería que este comercio celebrara un contrato para terminar el ferrocarril de Puerto Berrío á Medellín, en las mismas condiciones que se celebró el del Cauca. De conformidad con la contestación del comercio de Medellín, resolveré mi viaje á aquella ciudad. El estudio del Atrato y Chocó lo dejé encargado á una comisión nombrada por la Junta del Comercio de Cartagena, compuesta de los señores Bartolomé Martínez Bossio, Juan C. Olier y Hortensio Ferrer, la que se comprometió á enviarme á Bogotá el informe respectivo. Aunque de muchas otras poblaciones se me ha invitado á visitarlas, he tenido la pena de aplazar esta visita para otra ocasión por falta de tiempo.

REYES.