

7208 70302 3
FERROCARRIL DE ANTIOQUIA.

RÉPLICA DEL EMPRESARIO

A LA

del Sr. PASCUAL URIBE R.

1881

BOGOTÁ.

A. ALCÁZAR, editor.



RÉPLICA

DEL EMPRESARIO A LA DEL SR. PASCUAL URIBE R

Con fecha 1.º de mayo ha publicado en Medellín el señor Pascual Uribe R, una réplica a las contestaciones que el señor Juan de S. Martínez en aquella ciudad el 18 de marzo, i yo en Bogotá el 24 del mismo, dimos a su informe de 7 de enero, presentado a la asamblea legislativa de Antioquia.

En toda discusión hai puntos secundarios que sin carecer de importancia, debe, sí, procurarse que no extravíen la atención del punto principal. En la controversia a que me ha provocado el señor Uribe, lo que se trata de fijar es: 1.º Si yo no he dado cumplimiento al contrato para el ferrocarril de Antioquia porque el gobierno a su vez no lo ha llenado, o si el gobierno no ha cumplido por no haber cumplido yo; en otros términos: si los trabajos no avanzan porque el gobierno no paga a tiempo, o si el gobierno no paga a tiempo porque los trabajos no avanzan. 2.º Cuánto he recibido para la obra; i 3º Si los "caudales" que he recibido están perfectamente garantizados en las propiedades de la empresa.

Poco importaría para dilucidar estos puntos, que mis informes tuvieran en realidad (i no las tienen) una o muchas contradicciones; que estuvieran salpicados de errores de dición; que mi afecto por Antioquia sea platónico o no &^a &^a. Lo que ántes que todo espera, sin duda, el público ante quien está empeñado el debate, es que fijemos nuestra atención en las cuestiones principales.

PRIMER PUNTO.

El círculo vicioso.

Yo he sostenido i sostengo que la base para la construccion del ferrocarril de Antioquia tiene que ser la subvencion del Estado; que los capitales europeos no concurrirán suficientemente a esta empresa, ni en forma de sociedad anónima ni en ninguna otra, miéntras no cuenten con una garantía, i que esa garantía ha de ser o un trayecto de camino construido con fondos principalmente del país, o los documentos de crédito que se emitan a favor de la empresa, cuando su amortizacion sea segura; i esto que digo de Antioquia, lo repito, en jeneral, respecto de todos los países cuyo crédito en el exterior no está muy sólidamente cimentado. En las páginas 6 i 7 de mi opúsculo de 24 de marzo hablé de esto, i cité una carta importantísima de un capitalista inglés, publicada en *The Shipping List* de Barranquilla, corroboradora de mis aserciones.

El señor Uribe no se ha dignado considerar este argumento. ¿No le da importancia, o no puede refutarlo? Pues se equivoca si cree que puede prescindirse de él, porque la cuestion que ventilamos es esa i no otra. En lo que él insiste es en que se me ha dado mucho mas dinero del que el gobierno tiene que suministrar a razon de \$ 11,000 por kilometro; pero esa es la cuestion precisamente; sí, lo ha dado, tenia que darlo, era imposible que no lo diera, no habria habido trabajos si no hubiera sucedido así.

I no basta que lo dé: es preciso que el suministro se haga en las condiciones de oportunidad indispensables para que sea eficaz, porque de otra manera los resultados no corresponderán a la magnitud del sacrificio. Si no se anticipan fondos, no puede ejecutarse la obra; si no hai seguridad en los anticipos, la obra avanzará con lentitud; si se dan con regularidad, los trabajos progresarán rápidamente. Eso es lo que yo quisiera que el señor Uribe entendiera bien, i no desespere de que algun día lo haga.

Respecto de la falta de puntualidad, el señor Uribe tampoco hace mérito de mis observaciones. Me lanza cargos por el estado actual de la obra, tomando por punto de partida el contrato de 20 de agosto de 1879, i se desentiende de que ese estado es consecuencia de las irregularidades cometidas ántes i despues de la fecha citada. I notemos de paso una singularidad

del criterio del señor Uribe : unas veces sostiene la invalidez de todos los contratos, como extravagantes de la constitucion i las leyes ; otras veces se apoya en ellos mismos para atacarme ; de manera que si salgo bien de Scylla, tengo siempre que naufragar en Caribdis. ¿Qué se propone, pues, el señor Uribe ?

Hé aquí cómo se expresa, con el contrato en la mano, cuando le conviene invocarlo :

“Por el contrato de 20 de agosto de 1879, ningun cargo justo puede hacerse al Estado, supuesto que las pequeñas demoras que tuvo para pagar las mensualidades, quedan resarcidas, de acuerdo con el artículo 49 del mismo contrato, con prorogar al señor Cisneros el término para cumplir la obligacion de entregar kilometros 14-850 el 1.º de setiembre de 1880, por un tiempo igual a la demora, i con pagar los perjuicios que ésta hubiere ocasionado : por eso referí la liquidacion al 1.º de diciembre i no al 1.º de setiembre.”

Pues sí se puede hacer cargo justo, señor Uribe ; porque las demoras, sean pequeñas o grandes, me impiden a mí hacer combinaciones de importancia. Tengo que repetir aquí lo que dije en la página 8 de mi opúsculo de 24 de marzo, porque el señor Uribe no lo refuta, i queda en pié con toda su fuerza :

“Al celebrar el contrato de 20 de agosto, despues de todas las explicaciones que lo precedieron i de las promesas con que se me alentó, llegué a abrigar la esperanza de que entraríamos en una nueva éra, i no sucedió así : a poco, pero mui poco, volvieron a dejar de ser regulares los pagos, i nunca se expidió el decreto para que fueran admitidos los bonos del Estado en pago de derechos hasta la suma de \$ 5,000 mensuales.

“Decir que mas tarde el gobierno pagó las mensualidades atrasadas i que en ese punto se puso al día con la empresa, no es contestar, porque cuando eso sucedió, ya el mal estaba hecho ; es decir, durante ese tiempo habian tenido que andar los trabajos con lentitud, detenidos por la inseguridad. Lo que yo necesito es saber de una manera cierta que los pagos se verifican precisamente en los plazos convenidos ; porque sobre esa base sólida, puedo conseguir fondos en el pais o fuera de él, hacer contratos, traer peones en cantidad suficiente de cualquier lugar del mundo, i dar impulso a los trabajos como quien sabe que no va a engañarlo el porvenir. En la comarca en donde se construye el ferrocarril no se consiguen brazos ; hai que traerlos de mui léjos, con bastante anticipacion, i yo jamas he querido exponerme a que las cuadrillas se me presenten, en el día fijo, a pedir sus salarios, sin tener en caja con que abonárselos. La irregularidad en los pagos produce, como consecuencia primera e

inmediata, una actitud de expectativa en la empresa; i además, el trabajo que se ejecuta sale mas caro, porque los gastos jenerales de administracion, que son unos mismos para cincuenta peones que para seiscientos, no pueden disminuirse en ningun caso.

“Esto, que sucedió despues del 20 de agosto, fué repetición de lo que habia sucedido ántes, i me indujo a presentar el 15 de junio mi propuesta de rescisión.”

Pruébeme el señor Uribe que yo puedo establecer combinaciones, traer brazos de fuera, contratistas de construcción, dar, en fin, impulso considerable a la obra, sin la seguridad de que no habrá demoras en los pagos—sean pequeñas o grandes las demoras, que para el caso es lo mismo,—i entónces le confesaré que tiene razon.

Él no puede probar eso; lo que hace es invocar el artículo 49 del contrato, segun el cual, las demoras quedan compensadas con la prolongación de un plazo igual a ellas para la construcción, i con el resarcimiento de los daños i perjuicios por el Estado.

Va a ver el señor Uribe cómo queda reducido a nada ese pobre argumento.

El citado artículo 49 dice así:

“Si el Estado dejare de pagar con estricta puntualidad los cinco mil pesos mensuales de que habla el artículo 34, a contar de 1.º de setiembre próximo venidero, (de 1880); el concesionario quedará relevado, por el tiempo de la demora, de las obligaciones que contrae por los artículos 41 i 42 de este contrato; i no solo quedarán insubsistentes por dicho tiempo las penas de que hablan los artículos siguientes, hasta el 47 inclusive, sino que si por tal evento tuviere el contratista que rescindir algun contrato de construcción, materiales, empleados, peones, &c. todos los gastos i perjuicios que esa ocasión, serán de cuenta del Estado.

§ No se computará al concesionario, para los efectos de los artículos 41 i 42, el tiempo por el cual se hayan interrumpido los pagos que debe hacerle el gobierno del Estado, siempre que la interrupción no sea motivada por falta de cumplimiento por parte del concesionario.”

Dos derechos me concede este artículo, a saber: que el tiempo que dure la demora de los pagos no se incluya en los plazos fijados para la conclusión de los trabajos; i que si la demora me obliga a rescindir algun contrato, los perjuicios de la rescisión sean de cargo del gobierno.

Ya he dicho que mui poco despues del 20 de agosto empezaron las irregularidades en los pagos, i como tampoco se llenaron otras estipulaciones sustanciales, me abstuve de cele-

brar contratos que, si bien eran necesarios para el desarrollo que demandaba la obra, podían haber sido causa de graves perjuicios si no se cumplieran.

La lei XII, de 14 de noviembre de 1877, en su artículo 2.º dice así:

“El Poder Ejecutivo destinará con preferencia a todo otro gasto seis mil pesos (\$ 6,000) mensuales para la amortización de los bonos emitidos o que se emitan por el Estado en favor de la empresa del ferrocarril.”

I el artículo 40 del contrato de 20 de agosto dice:

“Los bonos (del Estado) de que habla el artículo 35, serán admisibles en pago de derechos de consumo o de cualquiera otra renta o contribucion que deba ingresar al tesoro del Estado, pero siempre en la proporción de cinco mil pesos mensuales, &.”

Si el gobierno del Estado hubiera respetado el citado artículo, las operaciones de la empresa habrían podido regularizarse, porque con los bonos i con la seguridad de su amortización, el banco de Antioquia i el comercio de Medellín habrían suministrado siempre los fondos necesarios.

En prueba de ello, véase lo estatuido en los artículos 35 i 36 del dicho contrato:

“Art. 35. Como segun el texto de los bonos del Estado que posee el concesionario deben amortizarse a razon de \$ 74,735-06, i segun el convenio actual no lo serán, sino en la de \$ 60,000 anuales, el Gobierno dispondrá lo conducente a fin de que se haga una nueva emision de bonos, para canjearla con el concesionario por los que tiene en su poder, i para cubrir el saldo de los \$ 36,900 de que ántes se ha hablado. &.”

“Art. 36. El gobierno del Estado tendrá listos los bonos citados para el canje, en el término de seis meses, a contar desde la fecha de la aprobación de este contrato por el Poder Ejecutivo del Estado, &.”

El contrato fué aprobado el 20 de agosto de 1879 por el Poder Ejecutivo del Estado, de modo que a la fecha han transcurrido veintidos meses, i, sin embargo, todavía no se ha cumplido dicha estipulación.

Cuando se celebró el contrato de 20 de agosto, se me ofreció que no se repetirían las irregularidades pasadas; se puso, sin embargo, el artículo 49, en prevision de contingencias muy lejanas; i apenas volví la espalda, empezaron otra vez las irregularidades. Es decir, el artículo 49, fijado para la excepcion, empezaba a convertirse en regla, cuando estaban todavía resonando en mis oídos las promesas de que no sucedería así; pero yo, que me sentía dispuesto a someterme a la excepcion como excepcion, no queria aceptarla como regla, e hice lo que cualquier

ra otro, en mi lugar, hubiera hecho : proponer la rescision. ¿ Ve el señor Uribe, cómo su argumento de demoras i prórogas, por lo mismo que prueba demasiado, no prueba nada ?

Ahora mismo, miéntras que en los meses de febrero, marzo, abril i mayo de este año, los trabajos han avanzado como pocas veces, debido a la afluencia considerable de peones, por estar ya aquellos en clima benigno, me escribe mi ajente el señor Juan de S. Martínez, que el gobierno del Estado no podrá cubrir la subvencion mensual a que está comprometido ; i a no ser porque el señor Presidente de la república ha visto con benevolencia la empresa, hace varios meses que no pagaria el gobierno del Estado su cuota, pues lo que me dió en el mes de marzo por mensualidades atrasadas, fué una letra contra el gobierno nacional por suplementos ; letra que el tesoro de la Union no ha podido cubrir a la vista, i cuyo pago he tenido que aceptar en diversos instalamentos de a \$ 5,000 mensuales.

SEGUNDO PUNTO.

Los "caudales."

Dice el señor Uribe :

"Falta por saber : 1.º si lo que hai en Puerto Berrio es un " juguete de ferrocarril," o una obra que llena las condiciones del arte respectivo ; i 2.º a cuánto ascienden las sumas entregadas al señor Cisneros desde julio de 1876 hasta agosto de 1877. Ningun dato da él en su cuaderno sobre tales sumas, a pesar de que se tomó la pena de enseñarme otros que yo conocía i que por tanto no necesitaba. ¿ Qué significa ese silencio ? Aún se extrañará que yo haya tenido necesidad de formar la cuenta *por tanteo* ?"

Aplazo la contestacion del primero de estos dos puntos para unas pájinas adelante.

Respecto del 2.º que es el pertinente ahora, permítaseme manifestar la sorpresa que me causa la pregunta, pues es mui orijinal que no haya otro medio de saber lo que se me ha dado que preguntármelo, cuando el gobierno debe llevar cuenta de lo que me entrega, i tiene, ademas, el derecho de inspeccionar mi contabilidad, segun el artículo 62 del contrato de 20 de agosto de 1879, que dice así :

"Art. 62. El Estado se reserva la suprema inspeccion de la obra, tanto en su construccion, como en su explotacion ; i tendré, por tanto, derecho a que un empleado suyo inspeccione la contabilidad ; a que se le muestren los libros i la documentacion de la empresa, cada vez que lo tuviere por conveniente."

No tengo, empero, ningún motivo para guardar silencio acerca de las sumas que recibí desde julio de 1876 hasta agosto de 1877, ni en ninguna otra época. Léjos de eso, en el capítulo VI (página 5ª) de mi contestacion, puse el guarismo de \$ 680,000 como suma recibida, aproximadamente, del Estado o por cuenta de él, desde 1875 hasta 1880; en ese total están las partidas de los once meses a que el señor Uribe se refiere.

Nadie puede pretender que yo viaje con los libros de todas mis empresas, ni que pueda, por consiguiente, en un momento dado, facilitar desde Bogotá, por ejemplo, pormenores para los cuales seria preciso consultar los libros que se llevan en Puerto Berrío, Buenaventura, Honda o Barranquilla, No veo, además, qué objeto tenga describir las partidas de un período de once meses, aislándolo de la cuenta jeneral; lo que tiene interés para el público i para el gobierno, es saber *el total* de lo que se me ha entregado no de 1876 a 1877, sino desde que se empezó el ferrocarril, en 1875, hasta la fecha; i esa cuenta la doi ahora tan aproximadamente como es posible formularla aquí. Cuando fecho mis informes en Puerto Berrío, no hablo por aproximacion, pues allí tengo todos los datos hasta el día en que escribo, i si de algo peco es de prolijo.

Antes de darla, se me permitirá hacer una observacion a lo que dice el señor Uribe sobre una partida de \$ 70,000 que él me cargó en su cuenta de enero i que yo rechacé. Así replica:

“Si el quinto dividendo del auxilio nacional tuvo tropiezos para convertirse en dinero efectivo, ellos han sido destruidos ya por el Congreso del presente año, con la expedicion de la lei 7.ª; e indudablemente tal dividendo está ya negociado o vendido por el contratista. Pero aun cuando no fuera así, siempre serian un cargo legal los \$ 70,000 que representan tal dividendo, de acuerdo con el artículo 6.º del contrato de 4 de julio de 1876, que dice así: “*El recibo del señor Cisneros puesto al pié de las respectivas órdenes que se le den para percibir los bonos i demas valores de que se ha hecho mencion, exonerará al Estado de toda responsabilidad ulterior por lo que se refiere al pago de dichos bonos o valores.*” No hai, pues, razon ninguna para que el señor Cisneros pretenda rechazar los \$ 70,000 de la segunda partida; la empresa es responsable de esa suma.”

La lei 7.ª, en cuya virtud se han puesto en circulacion los bonos de la 5ª anualidad del subsidio nacional, es de 9 de marzo de este año, i en 9 de enero dió el señor Uribe por amortizados esos bonos. El pasa mui a la carrera por esa inexactitud, que yo le señalé; pero yo llamo la atencion sobre la lijereza i la deficiencia de los informes de mi impugnador.

En 9 de marzo, como dejo dicho, se expidió la lei: pero ni en marzo, ni hoí mismo, está ya *vendido* ni *negociado* el

dividendo. Solo una parte de los bonos se ha amortizado, i esa es la que se ha recibido; el resto no llegará a mis manos sino a medida que se vayan cancelando aquellos documentos.

Yo no he tratado de evadir la responsabilidad que me irroga el artículo 6.º citado, del contrato de 4 de julio de 1876; es claro que desde que firmé la orden para que se me entregaran los bonos quedó el Estado libre de todo compromiso para conmigo, a ese respecto; i si el asunto se estuviese ventilando ante un tribunal, nadie negaría que los \$ 70,000 deberían figurar a mi cargo. Pero ¿por qué se queda tan corto el señor Uribe? Los cinco dividendos restantes se hallan en el mismo caso que el 5.º; ¿por qué no me los cargó todos? Yo he firmado la orden por los \$ 900,000 en bonos, i el Estado no tiene ya responsabilidad ninguna por ellos.

Si el señor Uribe, al hacer su cuenta, creyó que no debían, en conciencia, cargáseme las otras cinco anualidades, porque el período de su amortización son los cinco años próximos venideros, es decir, *porque yo no he recibido* esas sumas; tampoco debió cargarme los \$ 70,000 expresados, porque en enero, cuando él escribió su informe, *tampoco los había yo recibido*, i por consiguiente, no eran valores *invertidos* en la empresa.

Responsable de la suma, sí soi; pero imputarla, solo por eso, a los trabajos ejecutados en el ferrocarril, es lo que los franceses llaman *chicane*.

RESUMEN de las cantidades que he recibido del Estado de Antioquia, o por cuenta de él, para la construcción del ferrocarril de Antioquia.

En el número 907 del "Boletín Oficial" de Medellín correspondiente al 19 de noviembre de 1875, se publicó una comunicación del señor Luis María Mejía, Secretario de Hacienda, de 17 del mismo mes, que decía así:

Tengo el honor de poner en conocimiento de usted que de conformidad con lo estipulado en el artículo 17 del contrato adicional al de 14 de febrero de 1874, para la "construcción del ferrocarril de Antioquia," el señor Francisco J. Cisneros ha recibido del tesoro de Estado, por conducto de su apoderado el señor Juan de S. Martínez, la cantidad de sesenta mil pesos (\$ 60,000), que han sido pagados de la manera siguiente:

El 5 de junio del presente año, en una orden a cargo del Administrador general del Tesoro.....	\$ 10,000
El mismo día, en una letra a cargo del señor Secretario de Hacienda i Fomento de la Unión.....	15,000
El 14 de agosto último, en una orden de pago a cargo del señor Admi-	

Pasan..... \$ 25,000 ..

Vienen.....	\$ 25,000
Administrador jeneral del Tesoro.....	5,000
El 14 de setiembre, en una orden de pago librada a cargo del mismo señor Administrador jeneral.....	5,000
El 11 de octubre, en una letra girada a cargo del señor Secretario de Hacienda i Fomento de la Union, reiterada posteriormente a cargo de los señores Lázaro M. Pérez i Wenceslao Pizano.....	8,333 32½
En la misma fecha, en una letra a cargo del señor Dionisio Mejía de Bogotá.....	840 75
En 12 de octubre, en una orden de pago que fué cubierta por el señor Administrador jeneral del Tesoro.....	5,825 92½
El 16 del presente, en una orden de pago a cargo del señor Administrador jeneral del Tesoro.....	10,000
Total.....	\$ 60,000

En el "Boletin Oficial" de Medellin, número 69, de marzo 24 de 1876, se lee otra comunicacion, fechada el 16 de ese mes i año, del mismo señor Luis María Mejía Alvarez, que dice:

Despues del 17 de noviembre de 1875, fecha de mi oficio al señor Secretario de Estado en el despacho de Fomento, i que usted puede ver en el "Boletin Oficial," número 807 de 19 del mismo mes, se han entregado a usted (Juan de S. Martínez) como agente de la empresa del ferrocarril de Antioquia, los siguientes valores:

El día 4 de diciembre de 1875, en letra a cargo de los señores Lázaro María Pérez i Wenceslao Pizano.....	\$ 8,333 32½
El 25 de enero, del corriente año en letra a cargo del último de dichos señores.....	8,333 30
El 27 del mismo mes, en un rifle con 500 tiros.....	50 ...
El 29 del mismo, en un documento cancelado por herramientas compradas al gobierno del Estado por el señor Cisnerós para la obra del ferrocarril.....	8,053 05
El 22 de febrero último, en una letra a cargo del señor Wenceslao Pizano, de Bogotá.....	8,333 30
El 13 del presente mes, en id. id.....	8,333 30

Agregada esta suma a la de.....	\$ 41,436 27½
segun el oficio ya citado, da un total de.....	\$ 60,000 ...
	\$ 101,436 27½

como total valor entregado hasta hoy por razon del auxilio al expresado ferrocarril.

En el "Boletin Oficial" de Medellin, número 177, de setiembre 14 de 1876, se publicó el "contrato referente a la liquidacion de una suma," de 4 de julio del mismo año, cuyo artículo 2.º dice:

Art. 2.º Cisnerós declara haber recibido del gobierno de Antioquia, por cuenta de los valores a que tiene derecho, segun el artículo 22 del contrato primitivo i el 17 del contrato adicional de 27 de enero de 1875, las siguientes cantidades:

Por valor de seis mensualidades de diez mil pesos cada una, segun el artículo 17 del contrato adicional.....

.....	\$ 60,000
Por valor de seis mensualidades desde la 2.ª hasta la 7.ª inclusive, de las que el Gobierno de la Union abona al del Estado, segun la base 1.ª del artículo único de la lei nacional 46 de 1875, i el artículo 1.º del convenio de 14 de setiembre del mismo año, celebrado en Bogotá en ejecucion de aquella lei.....	49,999 82½

Por valor de mulas, bueyes, herramientas i otros varios efectos

Pasan	\$ 109,999 82½
-------------	----------------

Vienen.....	\$	109,899 82½
suministrados a la empresa, según el artículo 40 del contrato primitivo.....		8,053 04
Por valor de una carabina remington.....		50 ...
	\$	118,102 86½

En una orden que se expedirá a favor de Cisneros luego que se haya firmado este contrato, para que los señores Pizano hermanos de Bogotá, le entreguen la orden de pago necesaria para percibir del Gobierno de la Union, las cinco mensualidades que faltan por cobrar, procedentes del auxilio en dinero a que se refiere la citada lei nacional 46 de 1875, cuyas cinco mensualidades ascienden a cuarenta i un mil seiscientos sesenta i seis pesos cincuenta centavos.....

41,666 50

En los bonos emitidos por el Gobierno de la Union a virtud de lo dispuesto en la lei 46 citada, bonos cuyo valor nominal de \$ 900,000, recibe el concesionario por la cantidad efectiva de \$ 700,000, en razon del descuento en que han convenido las partes contratantes, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 3.º del artículo 1.º de la lei del Estado 287, de 17 de setiembre de 1875, siendo entendido que para la percepcion de estos bonos, se dará a Cisneros la orden del caso, inmediatamente despues de firmado este contrato.....

700,000

En el valor del crédito abierto por el Estado a Cisneros, en la casa de Stephenson Clarke & Compañia de Londres, para suministro de materiales con destino al ferrocarril de Antioquia, por la suma de \$ 40,000, crédito que con el recargo de cambio de moneda, se estima en cuarenta i dos mil ochocientos ochenta pesos.....

42,880

En bonos que emitirá el Gobierno del Estado i que el concesionario Cisneros recibe por su valor nominal de setecientos cuarenta i siete mil trescientos cincuenta pesos sesenta i tres i medio centavos cuyos bonos se le entregarán a mas tardar cuatro meses despues de firmado este contrato.....

747,350 63½

Total.....	\$	1,531,897 13½
cantidad que unida a la de.....	\$	118,102 86½
hace el total de.....		1,650,000 ...

conque el Estado debe contribuir a la construccion del ferrocarril de Antioquia.

Viene despues el contrato reformativo de los anteriormente celebrados para la construccion del "ferrocarril de Antioquia,"—de 20 de agosto de 1879,—en el cual se lee:

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

En efectivo, animales i herramientas.....	\$	118,102 86½
En cinco mensualidades de las del subsidio en dinero del Gobierno nacional.....		41,666 50
Por lo pagado por materiales traídos de Inglaterra.....		42,880 00
En bonos del Gobierno nacional.....		700,000
En una letra por \$ 100,000 dada el dia 22 de julio de 1878, contra el Gobierno nacional, que acepta el concesionario con el descuento del 17 por 100.....		83,000 00
En bonos del Estado amortizados hasta el primero de julio del presente año (1879).....		130,000 00
En el saldo de la anualidad que venció el tres de julio pasado.....		25,800
En la mensualidad del 1.º de agosto en curso.....		6,000
Total.....	\$	1,147,449 36½
que deducidos del valor de.....		1,769,900 00
queda al Estado por pagar.....	\$	622,450 63½

Resultan, pues, de la anterior liquidacion como *valores* entregados, etc.....\$ 1.147,449 36½

Agregando a esa suma lo pagado por bonos del Estado hasta 31 de diciembre de 1880..... 75,000

Total de *valores* entregados.....\$ 1.222,449 36½

A deducir :

Valor de 6 anualidades en bonos nacionales, que, no se habian pagado en 31 de diciembre, i las cuales al mismo tipo de descuento a que los tomé, dan...\$ 466,666 66

Hasta diciembre de 1880 el Gobierno nacional habia pagado \$ 89,000 por cuenta de las dos letras jiradas a su cargo por el de Antioquia. De esa suma un tercio aplicable al jiro a favor del ferrocarril, \$29,666 66, i la diferencia hasta \$ 89,000....

59,333 34 526,000

Valores a favor del gobierno.....\$ 696,449 36½

Las irregularidades en los pagos, i la forma de hacerlos han ocasionado fuertes descuentos, i pago de intereses que bien pueden estimarse en un 10 por 100 sobre las siguientes partidas: \$118,102 86½; 41,666 50; 42,880; 29,666 66; 130,000; 25,000; 60,000 i 75,000 que suman \$ 522,316 02½.....

52,231 60

\$ 644,217 76½

De modo que, aunque *legalmente* represente el Gobierno del Estado en la empresa \$ 696,449-36½, *el hecho* es que esa suma no ha ingresado en ella, debido a causas de que él es responsable; i lo que próximamente ha ingresado es la suma dicha de \$ 644,217-76½.

Digo próximamente, porque como he manifestado ántes, bien se comprende que no puedo tener aquí todos los datos para calcular con esactitud el monto de los intereses i descuentos ocasionados por la demora en los pagos, i es de advertir que no he computado en ese 10 por 100 las sumas procedentes de bonos nacionales; porque habiéndolos admitido con un descuen-

to determinado, es de mi cargo la pérdida que proporcione el hacerlos efectivos.

Tampoco representan los.....	\$ 696,449-36½
el desembolso efectivo de los dos gobiernos, puesto que el de Antioquia no ha pagado al Banco de Antioquia el importe de los materiales traídos de Inglaterra.....	42,880 ..

La suma, pues, desembolsada por ellos es de \$ 653,569-36½

Pudiera suceder que el señor Uribe considerase que el 10 por 100 fijado por intereses de demora i descuentos sea una suma exajerada, i que niegue que el Gobierno del Estado haya dejado de pagar los \$ 42,880, importe de materiales traídos en 1876. Si así fuere, pasaré por la pena de publicar los datos que prueban una i otra cosa.

Como acaba de verse, el crédito del Gobierno contra la empresa, por todos conceptos, asciende a.....\$ 696,449-36½

En los cálculos que hizo el señor Juan de S. Martínez figura por..... 677,449

Diferencia.....\$ 19,000-36½

¿Porqué esa discrepancia? preguntará el señor Uribe.

La razon es obvia. El señor Martínez no ha manejado el asunto de los bonos nacionales, i seguramente, no creyendo que hasta en eso fuera inesacto el señor Uribe, tomó los guarismos que éste dió como productos de la amortizacion. No es \$ 70,000 el valor de cada anualidad, como ha calculado el señor Uribe, sino \$ 77,777-77; hai pues, una diferencia de \$ 7,777-77 en cada una, o sea en tres anualidades.....\$ 23,333-31

Agregando esta partida a la suma de la cuenta formulada por el señor Martínez, que fué..... 677,449

Tenemos un total de.....\$ 700,782-31

que comparado con el total de mi cuenta..... 696,449-36½

solo da la diferencia de.....\$ 4,332-94½

Diferencia bien insignificante, pues no debe olvidarse que la cuenta no se puede formar con rigurosa esactitud sino en Puerto Berrío, i que ni el señor Martínez tiene en Medellin, ni yo aquí, los libros de donde hai que sacarla.

Dice mui orondo el señor Uribe:

".....El trozo de carrilera construida, que es de exclusiva propiedad del mismo Estado supuesto que le ha costado su dinero."

Ya he demostrado que hai en la empresa valores por mucho mas de 200,000 que no han sido suministrados por el Estado. Este hecho desmiente aquella atolondrada asercion.

La primera suma (\$ 10,000) que recibí del gobierno del Estado, me fué entregada en junio de 1875; en esa fecha, ya habian llegado a Sabanilla los buques *Clara* i *Sea Gull* con el primer cargamento de rieles, una locomotora i otros materiales, comprados por mí en Inglaterra. Además, desde noviembre de 1874 se empezaron los trabajos del trazo preliminar, i se terminaron a mis expensas ántes que el Gobierno me diera ni un centavo; sin contar conque desde diciembre de 1873, hasta noviembre de 1874, en que desembarqué en Puerto Berrío, estuve haciendo gastos de viajes, i cuantiosos desembolsos con motivo de las jestionés que practiqué en los Estados Unidos i Europa. En varias plazas del país, en Medellín mismo, hai muchas personas que compraron mis letras contra el *Union Bank* de Lóndres, ántes i despues de 1875. Si ahora resulta que todo lo que hai en la empresa es del Gobierno, sírvase el señor Uribe decirme qué se ha hecho lo que yo he traído, i por qué no tienen valor para mí los trabajos ejecutados con mis recursos.

Los gobiernos entendidos fomentan las obras públicas con miras mas elevadas de las que supone el señor Uribe. El interés directo del capital es cuestion, no de segundo, sino de tercero o cuarto órden.

La utilidad se busca en medios indirectos, en el desarrollo de la produccion cuyas consecuencias son la facilidad i baratura en los trasportes.

En prueba de ello, citaré aquí algo que escribí en Medellín en 1877 acerca del ferrocarril del Pacífico en los Estados Unidos, i acerca de lo que debia prometerse el Estado de Antioquia de la construccion de su ferrocarril.

El ferrocarril del Pacífico no era para los Estados Unidos de la América del Norte lo que el ferrocarril de Antioquia para ese Estado, el del Cauca para aquel otro &^a. En medio de la mas formidabile guerra de que haya noticia, decretó el Congreso los auxilios que voi a enumerar, i como allá saben que nada disculpa la falta de cumplimiento de parte del gobierno, i lo que es mas, que sirviendo de base para la ejecucion de la obra los auxilios ofrecidos, si éstos faltaban, nada se podria hacer, religiosamente se cumplieron los compromisos.

Hélos aquí:

La concesion se hizo a dos compañías distintas. Una de

ellas tomó a su cargo la parte de Omaha a Sacramento, la otra la de Sacramento a San Francisco. A ambas se hicieron concesiones semejantes.

A la de Omaha a Sacramento, que se encargó de construir las 1,727 millas que median entre ámbos puntos, se la auxilió del siguiente modo :

I. Concesion gratuita de 16.000,000 de acres de tierra, situadas a ámbos lados de la via, avaluados en \$ 40.000,000.

II. Un préstamo por valor de \$ 52.976,000 en bonos de la nacion reembolsables en 36 años i con 6 por 100 de interes anual, pagadero por el tesoro de la Union, i

III. La facultad de emitir obligaciones hipotecarias en el 6 por 100 de interes anual, hasta una suma igual a la del préstamo; siendo reembolsables dichas obligaciones en 30 años, i teniendo sobre su pago, derecho de preferencia sobre los de la nacion.

El auxilio dado subió a \$ 145.952,000, que equivalen a mas de \$ 84,500 por milla, o sea mas \$ 52,500 por kilómetro, sin imponer a la compañía que dividiera las utilidades con el gobierno ni obligaciones de ese jaez.

Veamos los beneficios directos del Estado.

La renta de consumo produce hoy como 100,000 pesos; por poco que el ferrocarril desarrolle el tráfico, lo duplicará, i duplicándolo, el aumento de produccion por esta parte dejará al Estado \$ 100,000 que no tiene hoy; i por tanto, en diez años reembolsará el millon aplicado a la obra, i despues esos \$ 100,000 le representarán al 6 por 100 los intereses de un capital de \$ 1.666,666 que no ha invertido. Algo mas de 10 años tardaria en reembolsarse el Gobierno, computando los intereses de las sumas que haya invertido en la obra desde el principio.

Esto, prescindiendo de la utilidad que le corresponda como socio en la empresa.

Desembolsa hoy el comercio de Antioquia \$ 100,000 en fletes; por el ferrocarril estos trasportes no pasarian de \$ 50,000; de modo que duplicándose el tráfico, economiza \$ 100,000 el comercio.

Las jágua que hoy se desperdician podrian exportarse con utilidad i ese solo artículo seria un manantial de riqueza para el Estado.

I si a todo esto se agrega que el gobierno tiene derecho a una parte de los productos de la empresa, que he calculado en \$ 238,498 anualmente, i que al cabo de los 55 años la obra con

todas sus dependencias viene a ser propiedad de él ¿ habrá quién niegue la conveniencia de esta obra i lo ventajoso que es el contrato para el Gobierno i pueblo antioqueños?

El ferrocarril debe seguirse a todo trance, i si el Gobierno no está dispuesto a cumplir el contrato de 20 de agosto de 1879, al que ha faltado desde el momento mismo en que se celebró, debe aceptar la rescision, haciéndose él cargo de la empresa o dejándomela a mí.

Si en este último caso, temiere asumir la responsabilidad de refrendar los bonos nacionales, puede renunciar o ellos, i yo trataré de celebrar con el Gobierno nacional un arreglo en virtud del cual, adquiriendo él una parte de la propiedad, me otorgue dicho auxilio. A mí me dará el mismo resultado, i para la nacion será halagador adquirir una parte de la propiedad en cambio del subsidio, cuando ahora no tiene esperanzas de recibir nada directamente.

Lo que sí es incomprensible es que el señor Uribe desee que se construya la obra, desconfie de que yo lo haga, i me censure que haya propuesto la rescision.

TERCER PUNTO.

Las garantías actuales.

El tercero de los puntos principales de esta discusion, es si los anticipos hechos por el Gobierno del Estado, están garantizados en los valores que la empresa representa.

En la página 5ª de mi opúsculo dije lo siguiente:

“ La empresa posee algo mas, mucho mas que los 20 kilometros de carrilera.

“ Oiga con atencion, si gusta, el señor Uribe :

“ 20 kilometros de via férrea a \$ 33,000 segun contrato.....	\$ 660,000
“ 3 id. id. de calzada para recibir rieles a \$ 16,000.....	48,000
Pasan.....	\$ 708,000

Vienen.	\$ 708,000
“Importe del trazo preliminar de toda la línea, deducida la parte proporcional correspondiente a los 23 kilometros ya construidos	42,500
“Rieles, durmientes i otros materiales en depósito en 31 de agosto de 1880.	68,314
“Útiles i herramientas en depósito.	32,771
“Telégrafo de Puerto-Berrío a Medellín.	24,493
“Material rodante.	17,720
“Gastos jenerales de organizacion, ménos la parte proporcional a los 23 kilometros construidos	15,403
“Total.	\$ 909,201”

Para saber si estos novecientos mil i pico de pesos son suficiente garantía, basta restar de ellos lo que se ha recibido en la empresa. En la citada página 5^a calculé con demasía que eran \$ 680,000; en la 14 del presente cuaderno se ve que son \$ 653,569-36½. Resulta, pues, una diferencia de \$ 230,000 a \$ 255,000.

Pero dice el señor Uribe :

“¿No es una cosa evidente que si un kilometro de ferrocarril vale \$ 33,000, es porque el conjunto de los elementos que lo componen tiene ese valor? ¿En la expresion “*kilometro de ferrocarril*” no se comprende la parte correspondiente de muelle, de material rodante, estaciones &c? *

“¿Qué valor pueden tener para el Estado esos materiales aislados, ese principio de ferrocarril, mientras no se les dé el complemento necesario, es decir, mientras toda la obra no se concluya? Supongamos que la empresa sea abandonada por entero: ¿para qué servirán entónces esos valores i esos trabajos, perdidos en medio de una selva? Ellos no valen, sino a condicion de que se termine *toda* la vía.”

Deduzca el señor Uribe del sobrante lo que él crea conveniente por los conceptos que expresa; siempre quedará algo a favor de la empresa, que es lo que se trata de demostrar; deduzca todo el sobrante, i siempre resultará que lo que el Estado ha desembolsado, está íntegramente representado; i está en rieles, material rodante, &c., porque para eso precisamente se me dieron; ¿o querria el señor Uribe que estuvieran depositados en un banco, o representados en propiedades raices en la ciudad de Medellín para que fuesen de mas fácil realizacion si el camino no se siguiera? Yo invierto los fondos que recibo en las

* Lo que suprimo allí en obsequio de la brevedad, son algunas puerilidades inconducentes, i el artículo 20 del contrato de agosto de 1879, que no intento refutar.

necesidades de la empresa, partiendo de la seguridad de que se va a continuar i no a abandonar; si el Estado luego la abandona, yo no puedo tomar eso en consideracion miéntras sea contratista. No habrá sastré que se decida a hacer una levita al señor Uribe, si tiene que responder del valor del paño, ya cortado, en caso de que el señor Uribe mande interrumpir la obra a medio hacer.

Eso, por una parte; por otra, el señor Uribe no me citará, en la historia de los ferrocarriles, el caso de uno solo que, respondiendo a necesidades evidentes, como el Antioquia, se haya empezado i no se haya concluido o no esté en via de continuacion, a pesar de suspensiones i entorpecimientos momentáneos.

Mas: aunque el de Antioquia se limitase a seis u ocho leguas, es innegable que sus resultados se harian sentir en el comercio del Estado, pues no habria comparacion entre el tráfico por Nare i el que se hiciese por esta otra via, que contaria entónces 8 leguas de carretera, otras tantas, mas o ménos, de ferrocarril, i un buen camino de herradura. Permítame, pues, el señor Uribe que le enmiende la plana: *para que esos materiales valgan, EN CASO DE SUSPENSION, no es condicion precisa que se termine TODA la via*; i en caso de no suspension, siguen valiendo siempre, porque sin ellos no se podria continuar el camino.

Los valores que detallé en mi cuenta, pertenecen a *toda* la via, i su importe debe gravarla proporcionalmente a toda i no a solo los kilometros hechos, como pretende el señor Uribe. Por esa razon, aunque el trazo preliminar importa \$ 54,000 solo puse 42,500, deduciendo \$ 11,500 que corresponden a los 23 kilometros que habia construidos en aquella fecha, i otro tanto hice con los gastos jenerales, de manera que no se cargara dos veces una misma cantidad. El valor del camino de herradura i el de otros trabajos indispensables, se computarán en el precio del kilometro, de manera que cada uno quede afectado con su parte de valor proporcional; pero si ántes de concluirse el ferrocarril se pide una liquidacion, no hai otro camino que apreciar las partes separadamente.

Los carriles que he valuado por separado, no son los colocados en la via; los durmientes tampoco.

¿Cómo puede lójicamente cargarse a los primeros kilometros el importe del trazo preliminar hasta Barbosa, el del telégrafo hasta Medellin &c.? Lo justo es distribuir proporcionalmente el valor, como lo he hecho respecto del trazo preliminar, i debí hacerlo tambien con el telégrafo i el material rodante.

Distribuido el importe del telégrafo entre los 200 kilómetros de la línea, toca a cada uno \$ 122-46, o sea en los 24 construidos.....\$ 2,939 04

Haciendo lo mismo con el material rodante (i este es el momento de advertir que hoy posee la empresa casi todo el que fija el contrato para cuando el ferrocarril esté concluido), toca a cada kilómetro 88-60 o sea, en los 24..... 2,126 40

Esta sería la suma deducible.....\$ 5,065 44

En cambio, no fijé cantidad alguna por edificios, sierra de vapor, almacenes, hotel, &^a en Puerto-Berrío, que no se pueden estimar en ménos de \$ 40,000; i no lo hice, porque mi objeto fué solamente dar una idea lijera, que por necesidad tenia que ser incompleta, de los principales valores.

Tampoco aboné cantidad alguna por el importe del camino de herradura hasta el Nuz, cuyo costo debe distribuirse entre todos los kilómetros.

Sume, pues, el señor Uribe esos valores, i verá cómo pasan de un millón de pesos.

Segun el contrato, cada kilómetro terminado se estima en \$ 33,000; se fijó de antemano un tipo, para evitar discusiones ulteriores, pero eso no implica que si en un caso como el presente se desean conocer en detall las propiedades de la empresa, se justiprecien las obras terminadas, i por separado, en lo que valgan, cada una de las partes componentes de obra del mismo género no concluida. ¿Acaso porque no estén colocados los rieles ni los durmientes dejan de tener un valor positivo ?

* *
*

En la página 8 aplacé para este lugar la contestacion a estas palabras del señor Uribe:

“Falta por saber: 1.º si lo que hai en Puerto-Berrío es un “juguete de ferrocarril” o una obra que llena las condiciones del arte respectivo.....”

En distintas épocas se han publicado informes de muchas personas respetables que han visto los trabajos; citaré las que de momento recuerdo:

Señor jeneral Julian Trujillo, en 27 de diciembre de 1877.

Señores doctores Luis E. Villégas i Cárlos Vélez, en 4 de enero de 1880.

Señor doctor Manuel Uribe Anjel, en 6 de enero de 1880.

Señor doctor Ramon Gómez (*Diario de Cundinamarca* número 2,719, de 10 de julio de 1880).

Señor Pedro Restrepo U, actual Presidente de Antioquia, en agosto de 1880.

Señor doctor Ricardo Becerra, en un discurso pronunciado en la cámara de Representantes en febrero o marzo de este año.

Señores doctores J. V. Uribe i Pablo Arosemena, en su informe de 22 de febrero último, dirigido al Senado, i publicado en el número 4,952 del *Diario Oficial*, fecha 24 del mismo mes.

Señor Nepomuceno Santamaría, en el número 2,912, *Diario de Cundinamarca*, fecha 24 de junio último.

I señor Lucio A. Restrepo, en 24 del mismo junio, número 37 de *La Luz* de Bogotá.

El señor Pascual Uribe dirá si todos estos caballeros han mentido, i si deben pesar mas en la opinión pública las dudas caprichosas de él, que ni siquiera ha visitado la empresa, o las afirmaciones de todos esos testigos presenciales, entre los cuales no faltan ingenieros.

¿No le causa estrañeza al señor Uribe que sin excepcion de una, todas las personas que han visitado la empresa hayan pronunciado elogios de ella?

¿Por qué, si cita el discurso del doctor Uribe Anjel en lo que dice respecto a la garantía para la refrendación total de los bonos nacionales, olvida todo lo que dijo el mismo doctor Uribe A. acerca del estado de la empresa?

Obrando con lealtad ha debido citar ámbas cosas; i ya que no se cuidó de hacerlo, reproduciré yo ese notable discurso i agregaré los informes de los señores J. V. Uribe, Arosemena, Santamaría i Restrepo. (Véanse los apendices.)

Con insistencia he procarado siempre que personas respetables visiten los trabajos del ferrocarril de Antioquia. Consecuente con ese propósito, i sabedor de que el Secretario de Fomento de la Union, señor Gregorio Obregon, se hallaba desfavorablemente impresionado respecto a la empresa, le invité para que hiciera una visita de inspeccion a los trabajos, como resulta de los siguientes documentos:

Bogotá, enero 31 de 1881.

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.—Bogotá.

En un memorial que estoy preparando para el Congreso, me conviene hacer constar que en el mes de agosto del año próximo pasado *insté a varias repetidas veces* para que se sir-

viera pasar una visita de inspeccion a las oficinas i trabajos del ferrocarril de Antioquia: i que para facilitarla propuse a usted poner a su disposicion, gratúitamente, uno de mis vapores para ir de Caracolí a Puerto-Berrío i para regresar cuando usted lo tuviera a bien. En esta virtud me tomo la libertad de suplicar a usted mui respetuosamente, se digne certificar al pié de esta carta, o en nota aparte, si es cierto el hecho que dejo consignado.

Quedo de usted atento seguro servidor,

FRANCISCO J. CISNEROS.

Despacho de Fomento.—Bogotá, febrero 1.º de 1881.

El infrascrito Secretario de Fomento certifica: Que es cierto, que habiendo manifestado al señor Francisco J. Cisneros, en los últimos meses del año próximo pasado, el deseo de visitar las oficinas i trabajos del ferrocarril de Antioquia, visita que no pudo hacer por no haberlo permitido las ocupaciones de la Secretaría i la ausencia del ciudadano Presidente de la capital de la República, dicho señor Cisneros le ofreció poner a su disposicion gratúitamente uno de sus vapores, para que se trasladara de Caracolí a Puerto-Berrío, oferta que repitió en diversas ocasiones.

GREGORIO OBREGON.

Mas tarde he suplicado con instancia a toda la diputacion de Antioquia que regresara por Puerto-Berrío, i así lo efectuaron los señores Jeneral Manuel A. Anjel, doctor Manuel Uribe Anjel, doctor Belisario Gutiérrez i Alonso Anjel; ellos podrán decir al público antioqueño lo que han visto.

No abrigo esperanza alguna de que el señor Pascual Uribe confiese su error ante el testimonio de personas tan respetables, pero sí tengo la seguridad de que el público sensato me hará justicia.

PUNTOS SECUNDARIOS.

I

Legalidad de los anticipos.

Dice el señor Uribe que es ilegal el anticipo de los caudales que se me ha hecho, por lo cual pidió a la Asamblea que no se me dieran mas fondos mientras no se construyese la parte de ferrocarril correspondiente a las sumas anticipadas.

Lo que yo he recibido hasta mediados de 1879 consta en los contratos que he celebrado con el gobierno de Antioquia, pero el señor Uribe agrega que esos contratos no se han sujetado a las leyes. Aunque así hubiera sido, cualquier trasgresion que hubiese podido cometerse habria quedado regularizada con las aprobaciones que las Asambleas de Antioquia dieron a los actos de los

que fueron sus Presidentes hasta diciembre de 1877 i hasta fines de 1879.

Sin entrar en pormenores, esta contestacion jeneral basta para demostrar que no se pueden calificar de ilegales los contratos i las otras operaciones efectuadas desde 1877.

Tanto de éstas, como de las anteriores a dicho año, trata el señor Juan de S. Martínez en las páginas 3 a 8 de su folleto de 18 de marzo último, donde demuestra con cita de leyes, actas de las Asambleas &ª, la evidente legalidad de los contratos. El señor Uribe no refuta los argumentos del señor Martínez; ni puede refutarlos. Dice que los primeros contratos (el de 14 de febrero de 1874 i 27 de enero de 1875), no están de acuerdo con la lei 231 de 1873; pero aunque tuviera razon, ¿ es cierto o no que esos contratos fueron pasados a la Lejislatura, i que ésta los aprobó con entusiasmo en 5 de agosto de 1875, como dice el señor Martínez? ¿ Esa aprobacion vale o no vale, señor Uribe? Si vale, ¿ por qué no lo reconoce? Si no vale, por qué no lo demuestra?

Con relacion a los fondos nacionales, la lei 287 (de 1875) del Estado autorizó al Poder Ejecutivo (artículo 1,º número 2) para que me trasfiriera desde luego la propiedad de los bonos, sin mas obligacion por mi parte que acreditar en cuenta al Estado su valor.

* * *

I eso no fué una gracia.

Segun el artículo XVII del contrato adicional de 27 de enero de 1875, podia yo jirar contra el Gobierno por \$ 60,000 en calidad de anticipo, comprometiéndome en cambio a construir el ferrocarril hasta Barbosa por la misma suma contratada para hacerlo hasta Aguas-Claras.

Por eso en el inciso del artículo 1.º del contrato de 27 de enero de 1875 se dijo:

"Es entendido que, aunque a virtud de lo estipulado en el presente artículo, el término meridional del ferrocarril debe ser la poblacion del distrito de Barbosa i no el pueblo de Aguas-Claras, como se estableció en el primitivo contrato, esto no obstante, el Estado no deberá contribuir para tal obra con cantidad mayor de dos millones de pesos etc."

En 4 de julio de 1876 se celebró el "contrato referente a la liquidacion de una suma." En él se estipuló que se me daría una orden para percibir las mensualidades restantes del auxilio

en dinero del Gobierno nacional, ascendentes o \$ 41,666-50 i la órden para que se refrendara la primera anualidad en bonos nacionales.

Estas disposiciones me proporcionaban un auxilio de \$ 8,333-32 mensuales durante julio i agosto de 1876; de 16,000 mensuales en los tres siguientes: setiembre, octubre i noviembre, i \$ 8,000 por mes en los demas hasta 31 de agosto de 1877.

La primera anualidad en bonos del Estado vencía el 3 de julio de 1877.

Se me hicieron las concesiones de que he hablado, relativas al subsidio nacional, en compensacion de la importantísima concesion que hice yo al Estado aceptando las modificaciones que exigió el Gobierno nacional que se introdujeran en el contrato a condicion del auxilio del millon de pesos decretado por el Congreso de 1874; i de la condicion, no ménos importante, de aceptar yo los bonos declarando al Gobierno del Estado libre de toda responsabilidad ulterior por ellos.

La lei nacional 18, de 4 de mayo de 1874, que hizo la concesion del auxilio del millon de pesos, decia en su artículo 3^o:

“Art. 3.º En caso de efectuarse la obra conforme al contrato de 14 de febrero de este año celebrado con el señor Francisco J. Cisnéros, el Poder Ejecutivo obtendrá previamente del GOBIERNO DE ANTIOQUIA la reforma de los artículos XVI i XXXIX, de manera que la correspondencia i encomiendas que conduzcan los correos nacionales, i los empleados i tropas de la Nacion en servicio de ésta, gocen de los mismos privilejios i exenciones para el tránsito por el ferrocarril, que los empleados, tropas i correos del Estado.”

En el artículo XVI del contrato adicional de 27 de enero de 1875 se introdujeron las referidas modificaciones, que aparejan obligaciones positivas para mí, sin que exijiera yo cosa alguna en compensacion.

Siendo condicion precisa la modificacion de los artículos XVI i XXXIX del contrato *celebrado*, para que se hiciera efectivo el subsidio, i siendo así que las tales modificaciones me imponian obligaciones, derecho i justicia existian para que reclamara en favor de la empresa ese auxilio en su totalidad, o por lo ménos en su mayor parte.

I tanto es así, que para ello me habria bastado proponer al Gobierno nacional trasportarle grátis por el ferrocarril de Antioquia sus correos de correspondencia i de encomiendas, sus tropas &², en cambio de esa subvencion decretada por el Congreso.

Nada se podrá argüir en contra, puesto que, siendo muchísimo mas fácil la obra del ferrocarril de "La Dorada" que la del de Antioquia, el Gobierno nacional, sin exigir remuneracion alguna, habia concedido al señor Módica primero, i a mí ahora, \$ 7,000 por milla, de subvencion, lo que equivale a \$ 4,200 por kilometro.

Distribuido el millon de pesos entre los 200 kilometros de via férrea, resulta la proporcion de \$ 5,000 por cada uno, u \$ 800 de diferencia.

Habria resultado una de estas dos cosas : o que ademas del millon del subsidio el Gobierno del Estado habria tenido que contribuir con los dos millones que habia suscrito, i en este caso habria dispuesto la empresa de un capital mayor ; o que retirando el Estado un millon, no representara con él la tercera parte del valor de la obra, sino una sexta parte.

I no se diga que de hecho es lo que representa en virtud de la cesion de productos que hace, porque en el otro caso, para obtener la propiedad del camino al cabo de cierto tiempo, habria tenido que hacer igual concesion.

De estos datos se desprende que, empleándose dos millones de pesos, uno por la Nacion i otro por el Estado, la Nacion contribuye a la ejecucion de la obra con \$ 5,000 por kilometro, i el Estado con \$ 6,000, i que por el empleo de esta suma adquiere la tercera parte de la propiedad, i sobre todo, obtiene una economía en los trasportes por el ferrocarril, que representa centenares de miles de pesos en pocos años, segun lo ha demostrado con marcado acierto i oportunidad el señor jeneral Lucio A. Restrepo en el artículo que acompaño.

Nada de esto se me ocultaba cuando convine en aceptar las modificaciones que exijió la lei 18 de 4 de mayo de 1874, sin recabar ventajas para mí ; pero es el caso que, comprendiendo el señor Recaredo de Villala razon que asistia para exigir la compensacion que he indicado, me manifestó que con el subsidio nacional, que relevaba al Estado de la obligacion de pagar por sí solo la cuota suscrita para el ferrocarril, se habia acometido la carretera a Cálidas, cuyos trabajos se suspenderian si yo insistia en que la subvencion del Gobierno en todo o siquiera en parte me correspondia. Ante semejante argumento cedí, i ahora lo que se me echa en cara es consecuencia lójica de un acto de jenerosidad.

Testigos de todo lo que dejo relacionado fueron los señores Recaredo de Villa, Marco Aurelio Arango, Luis María Mejía

Alvarez, José Antonio Céspedes i Rafael M. Merchan, que estaban presentes.

La guerra de 1876 entorpeció todo el plan combinado a costa de no pequeños sacrificios. Una de las mensualidades llegó a pagarse ántes de saberse la noticia de la guerra; las otras cuatro no se pagaron hasta mediados de 1878, i la primera anualidad en bonos no comenzó a ser admitida en pago de derechos sino a fines de 1877. El peligro que corrió Antioquia de perder esa subvencion se conjuró solamente con los esfuerzos que hice por salvarla.

Desde entónces el asunto del ferrocarril ha llevado un curso completamente irregular. A poner fin a él tendió el contrato de 20 de agosto de 1879 que se celebró con el acuerdo de todo lo mas notable de Medellín, i que aprobó la Asamblea de ese año, al aprobar los actos del jeneral Renjifo.

II

La escasez de brazos.

Mui ufano dice el señor Uribe que me combate con mis mismas palabras, porque fundé mi propuesta de rescision en la falta de brazos, que era un obstáculo de "carácter irresistible," i no en la falta de puntualidad en los pagos.

"¿Por qué se quiere, pues, hacer creer hoy que el señor Cisneros no ha cumplido sus compromisos porque el Estado dizque ha faltado a los suyos"?

En primer lugar, no es hoy cuando he dicho eso. Si se publicaran ciertas notas oficiales i algunas de las cartas particulares que he dirijido a los gobernantes de Antioquia en estos últimos años, se convencería el señor Uribe de que mi queja data de mui distante fecha. Si el público no sabe eso, el Gobierno sí lo sabe; i sabe tambien el público que *solo dos meses* despues de mi propuesta de rescision, i contestando desde Bogotá a *La Tribuna* de Medellín, me espresé así:

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

"Para defenderme tendré que entrar en esplicaciones que habia reservado en bien del Estado de Antioquia, de su Gobierno i quizá de todo el país.

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

Escrito esto en el mes de agosto de 1880, ¿puedese, seriamente hablando, alegar en mayo de 1881, que nada había dicho yo respecto a la verdadera causa de mi desagrado?

Replicará el señor Uribe: en todo caso, nunca se debe decir una cosa por otra. I yo contestaré: es que las dos cosas son una misma.

Permítame el señor Uribe un paréntesis, para referirle una anécdota.

Un capitán de un vapor del bajo Magdalena tuvo una vez que ir de Caracolí a Honda, a asuntos de su Compañía, i en la cuenta de gastos que presentó a ésta en Barranquilla, creyó corriente incluir el costo del alquiler del caballo en que fué a Honda i regresó a Caracolí. La Compañía rechazó la partida, fundándose en que los capitanes no tienen para qué ir a Honda, pues para eso están allí los ajentes. Pero, sea por enfermedad de éstos, o por cualquiera otra razón, el capitán se vió obligado, en un viaje posterior, a ir de nuevo a Honda. En esta vez no hizo figurar en la cuenta partida alguna por alquiler de caballo, pero sí puso el costo del alquiler como invertido en mantequilla. Ahora sí está bien su cuenta, le dijeron en la Compañía. *You don't see the horse, but the horse is there* (usted no ve el caballo, pero el caballo está ahí,) observó con sonrisa plácida el capitán.

Así le digo yo al señor Uribe: en la propuesta de rescisión no ve usted la irregularidad de pagos, pero la irregularidad está ahí. Porque en resumen, ¿de qué dependía la escasez de brazos? De que la inseguridad en los pagos me impedía contratarlos en cantidad suficiente fuera del país. Los peones de Antioquia no acudían en las cantidades necesarias, porque los trabajos de los primeros kilómetros se ejecutaban en elina exageradamente desacreditado. Por delicadeza, por consideraciones al Gobierno i al país, no quise ser muy explícito en mi propuesta de rescisión, i espuse solamente la causa inmediata, dejando al buen sentido del público que viera en ella la causa primordial, de la cual aquella otra puede decirse que no es sino el efecto.

Medité el señor Uribe en lo que significan estas frases de mi propuesta de rescisión:

"..... El contrato me señala de una manera inflexible, i no podía ser de otro modo, el término en que debe estar concluida la obra i la cantidad de trabajo que he de ejecutar en cada año. Comparo la gravedad de los compromisos con los elementos de su realización, i me preguntó: ¿debo hacer el camino con peones o sin peones?"

I medite también el señor Uribe en estas otras líneas, de la misma propuesta de rescisión:

"De aquí no debe deducirse, de ninguna manera, que mis convicciones se hayan debilitado; nada estaría mas distante de la verdad que eso....."

..... Lo que no creo es que en los plazos que el contrato señala pueda yo hacerlo, sin disponer de mayor número de brazos i sin formar en el extranjero una Compañía que proporcione los recursos suficientes para avanzar con rapidez....."

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

* *
*

Ahora, algunos números :

En febrero de este año se construyeron, de calzada.....	1'875	kilometros.
En marzo.....	2'384	id.
En abril.....	0'975	id.
En mayo.....	1'228	id.
Total.....	6'462	kilometros.

Lo que da un término medio de 1'6155 kilometros por mes.

En 1º de junio de este año, la calzada alcanzaba a 29¼ kilometros, o sea 8¼ kilometros en nueve meses, lo que da en rigurosa proporción 0,917 de kilometro por mes.

Tómese el trabajo el señor Uribe de leer el informe que publiqué en el año pasado, i verá que la yarda cúbica de escavacion, incluyendo gastos jenerales de servicio, de herramientas &ª representa un costo de \$ 1'0195, miéntras que el término medio en los meses de febrero, marzo, abril i mayo de este año, es de \$ 0,512, en esta forma. En febrero el precio medio de la yarda cúbica fué..... \$ 0,506

En marzo..... 0,490

En abril..... 0,522

En mayo..... 0,530

El término medio de peones por mes durante el año pasado, fué de..... 296

En febrero de 1881	673
En marzo	691
En abril	484
En mayo	578

El término medio por mes es de 606 hombres. El jornal que, con gastos jenerales &ª valia ántes \$ 2-20, se ha reducido ahora a \$ 0-95.

Se vé, pues, que siendo 296 el término medio por mes de trabajadores en el año de 1879 a 1870, el precio de la yarda cúbica era \$ 1'0195; i siendo en los 4 últimos meses el término medio de trabajadores 606, el precio medio de la yarda cúbica es de \$ 0,512.

Esto ha podido ejecutarse ahora, porque ha habido afluencia de brazos; ¿i por qué no afluian ántes? ¿No ve el señor Uribe ahí la influencia natural del cambio del clima? ¿Cómo pretender que los trabajos anduviesen con rapidez cuando los peones del pais tenian miedo de ir a ellos, i yo no podia traerlos de fuera por falta de garantías?

Esos primeros kilometros han tenido, naturalmente, que ser mas costosos, pero el costo de ellos no será el tipo de los siguientes, porque miéntras se construian aquellos, las circunstancias eran anormales, i la excepcion no es la regla.

III

Los datos de particulares.

Dice el señor Uribe que le he hecho un cargo peregrino porque él basó sus cálculos sobre 21'5 kilometros, que habia segun datos míos, en vez de basarlos sobre 18, que rezaban datos de particulares.

Si le hubiera hecho cargo por eso, no me habria faltado razon, porque una de dos: o el señor Uribe creia que mi dato era verdadero, o que era falso; si lo primero, no tenia para qué citar informes anónimos i desautorizados en pugna con los míos; si lo segundo, yo acepto que se contradigan mis opiniones i que se me demuestren mis errores, pero no permito que se me desmienta, i ménos en caso como ese, en que afirmo hechos, que a no ser ciertos, echarian por tierra mi reputacion de hombre veraz. Habia una reticencia maligna en la cita que hizo mi impugnador sobre los "particulares," i sin hacer cargo al señor Uribe, les mandé a decir a ellos con él, que son unos embuste-

ros. Si el señor Uribe no quiere hacerse mensajero del recado mio, despues de haberlo sido de la mentira de ellos, revele sus nombres, i yo mismo se lo diré.

IV

Calzada i carrilera.

A pesar de la explicacion que di en la página 11 de mi contestacion, insiste el señor Uribe en que hai contradiccion entre el contrato de 20 de agosto de 1879, i mi informe de 10 de julio del mismo año; que segun éste, habia 16 kilometros, i segun el contrato 13.

¡Válgame Dios!

Oiga, señor Uribe. Se llama *calzada* el terraplen preparado para recibir los polines i los rieles; i se llama *via férrea*, o *carrilera*, esa misma calzada o terraplen, con los rieles puestos ya. Si yo hubiera dicho que habia 16 kilometros de *via férrea*, i al mismo tiempo 13 kilometros de *via férrea*, es claro que sí habria contradiccion; pero lo que he dicho es que habia 13 de *via férrea* i 16 de *calzada*. Si esto no se entiende, confieso que no lo puedo explicar mas claro.

V

Mi tarea.

Dije en mi propuesta de rescision:

"Deploro que circunstancias en que no tengo parte, i cuya culpa a nadie echo, hagan necesaria esta resolucion, pues me habria sido grato verificar yo mismo el cumplimiento de una obra a la que he dedicado tantos desvelos i enerjia; pero estoy seguro de que el pais sabrá apreciar el valor de mi tarea en el punto en que la deje; i aun puede decirse que esta bajo cierto aspecto ha llegado ya a su fin, pues lo que principalmente me propuse fué demostrar que si se pueden construir ferrocarriles en el interior de Colombia a pesar de las guerras civiles i de los escasos recursos disponibles."

I dice el señor Uribe:

"En otros términos: si con hacer 21 kilometros de ferrocarril queda terminada la tarea del señor Cisneros, esta no fué otra que la de hacer los dichos 21 kilometros, i no la de hacer un ferrocarril de Barbosa a Puerto-Berrio. Si he tergiversado maliciosamente las palabras del señor Cisneros, es mi deber recoger las mías; pero si las he interpretado en su verdadero sentido, es el señor Cisneros mismo, que las profirió, quien debe retirarlas si lo cree conveniente."

En esto hai dos cosas distintas, pero no incompatibles : mi reputacion como contratista, i mi reputacion como ingeniero. En el primer concepto, mi deseo era terminar el ferrocarril de Antioquia ; en el segundo, demostrar, como queda dicho, que sí se pueden hacer ferrocarriles en lo interior del pais, a despecho de las dificultades ya enumeradas. Esto último se conseguia lo mismo con la construccion de la línea entera, que con la de un trayecto considerable ; i al decir que ese habia sido mi objeto *principal*, queda patente que no fué el *único*.

Si yo no hubiera hecho esa manifestacion, habria parecido que me confesaba vencido como ingeniero, i esto, ni era verdad, ni al pais le convenia que se dijera. Descrédito, i mui grande, habria sido, que despues de seis años de lucha, hubiese yo salido diciendo : aquí no se pueden hacer ferrocarriles. Lo contrario es lo cierto : sí se pueden hacer, no hai dificultades científicas insuperables, las dificultades son de otro orden, pero se pueden vencer, llámese Cisnéros o como se llamare el que las venza.

Si como contratista queria poner término a la lucha, eso no es razon para decir que nunca se ha pensado en concluir la obra. ¿ Por qué en 14 de febrero de 1874 i en 27 de enero de 1875 no se presentó el señor Uribe a profetizar que habria guerra en 1876 i 1879, i que pasadas esas guerras habrian de ocurrir dificultades para el pago de la subvencion ? Despues de un largo período de paz, que a todos nos hizo concebir grandes esperanzas, i cuando todo se trastornó en el pais, cuando todo cambió, quiere el señor Uribe que fuera yo el único que permaneciera inalterable ? ¿ Quién hai en Colombia que no haya aprendido algo de 1876 para acá, que no tenga algun desengaño de que quejarse ?

VI

Perogrulladas.

Dice el señor Uribe :

“ Sí, al tenor de los artículos 26, 47 i 57 del contrato vijente, hubiera contribuido el señor Cisnéros con la parte de gastos proporcional a la accion i derecho de tercera parte que tiene en la obra, tendríamos concluida ya la mitad del ferrocarril.”

Sí, pero en ese caso la base de los trabajos habrian sido mis recursos, i como he dicho mil veces, la base no es ni podia ser otra que la subvencion.

El párrafo transcrito es, pues, una perogrullada. Oiga otra el señor Uribe: si se hubiera organizado desde el principio una compañía con el capital suficiente, la obra estaria ya a punto de terminarse.

I ¿por qué no organizaron la compañía? Vaya el señor Uribe a Inglaterra a pedir fondos a los capitalistas para empresas en la América del Sur, i cuando oiga lo que allá le contesten, será ménos exigente en estas materias.

VII

El señor Juan de S. Martínez.

Se necesita estar loco u ofuscado para poner en duda la honorabilidad del señor Martínez, nada ménos que en Medellín mismo.

Sin establecer comparaciones, que, como se dice vulgarmente, son odiosas, puede asegurarse que en asuntos de dignidad, habrá en el país quienes iguallen, pero ni uno, incluso el señor Uribe, ni uno que supere al señor Martínez. Invoco en corroboracion el testimonio del mismo país.

Atribuirle móviles bastardos porque se presentó a refutar las aserciones del señor Uribe, es dar coces contra el aguijon. ¿Quería el señor Uribe que nadie le contradijera? Pero no estamos dispuestos a dejarle el monopolio de la palabra. I ¿quién en Medellín mas competente para rectificar sus errores que el señor Martínez, que desde 1875 es ajente de la empresa i conoce sus pormenores mejor que cualquiera otro allí?

Crear que se necesitan los halagos de un sueldo que dista mucho de ser proporcionado a los trabajos del señor Martínez, o los de ganancias tan lejanas como problemáticas, para salir en defensa de la justicia, es cosa que no esperábamos de un antioqueño. ¿Con que desacreditar la empresa es acto de patriotismo, i vindicarla es acto interesado? Esa será la opinion del señor Uribe, pero por fortuna no es obligatoria, i es lícito pensar todo lo contrario. Fuera de esto, la empresa tiene tanto derecho para defenderse, como cualquiera otro lo tiene para atacarla.

VIII

Menudencias gramaticales &c.

Dice el señor Uribe en el párrafo V de su réplica que yo he reputado de mal intencionada i no castiza alguna frase de su informe.

De mal intencionada sí, de no castiza no. Respetando, como debo, las pacientes labores de los que dedican su vida a acrisolar el idioma, yo consagro mi tiempo a otra clase de progresos, i tengo en Colombia cosas que hacer mui distintas de la de solazarme en polémicas literarias. El señor Uribe no es académico, como lo revelan sus escritos; yo tampoco lo soi, como lo revelan los míos; sería ridículo, pues, que ámbos nos pusiéramos, como estudiantes de sùmulas, a ver cuál ha pecado mas contra los textos. Média docena de errores me señala él en diversos escritos míos; se ha quedado corto en esto tambien, pues debe de haber muchos mas, tanto por mi insuficiencia, que reconozco, ya que esto puede ser un placer para el señor Uribe, como por la precipitacion con que tengo que despachar siempre mis asuntos. Léjos de refutar de no castiza, dije que sí lo era aquella frase "cuenta de los caudales &?" i lo dije con entera sinceridad; pero el señor Uribe ha visto ironía en donde declaro que no la hai. La voz *caudales*, irreprochable bajo el punto de vista del purismo, armoniza, por su intencion, con el espíritu de su informe, que ha sido demostrar que yo soi una especie de océano en el que vienen a desaguar los torrentes de oro del Tesoro de Antioquia.

No seguiré, pues, el ejemplo del señor Uribe, señalándole sus errores, i le devuelvo su consejo, que por lo visto, necesita él mas que yo: "Es dar fuera del blanco ocuparse de jiros gramaticales i no de combinaciones económicas; la elocuencia inflexible de los números es la que el señor Uribe debe combatir, i no los defectos de diction."

IX

El amor platónico.

"..... Espero que el señor Cisnéros me permita dudar de que sea un amor platónico por Antioquia lo que le impulsa en la empresa de ferrocarril....."

Por supuesto que no, señor Uribe; así como tampoco debe creer que por "pura urbanidad i cortesía hospitalaria," segun

otra frase suya, se me han anticipado "los caudales" que tan inquieto lo tienen. El ferrocarril es un negocio entre el Estado, representado por su Gobierno, i yo; ámbos hemos entrado en él, porque hemos creído que a ámbos nos convenia. Yo ganaré o no; pero en el primer caso, todo el mundo sabe que por cada peso que yo gane, ganará el Estado mil.

Al lado de ese móvil de interes, móvil honrado i lejítimo, porque es la aspiración a la recompensa de un trabajo impropio ejecutado con conciencia, hai otro de afecto por el país, de gratitud a la confianza con que se me ha tratado i a las atenciones de que he sido objeto; atenciones i confianza que el señor Uribe, segun parece, no ve con buenos ojos. He dado muchas pruebas de que en mis negociaciones no todo es cálculo, mas de una vez he sacrificado mi conveniencia, mis intereses, a sentimientos que no son de especulador, i no está tan gastado el patriotismo en Colombia, donde sobran almas como la de Ricaurte, para que tenga un extranjero que venir a dar lecciones de heroísmo. Es lástima que no sepamos si la doctrina india de la metempsícosis que el señor Uribe trae eruditamente a colación, es o no verdadera; pues ya que él muestra tan notable afición a estudios económicos i rentísticos, no le haria daño recibir algo del alma de Turgot, Necker, Peel, o Bastiat. Con ello ganarían primero él, despues Antioquia, i hasta yo, porque quizás entonces estas discusiones no se habrian reducido a las proporciones mezquinas en que él las ha encerrado.

X

Las intenciones.

Dije en mi escrito de marzo: "La insistencia con que se me provoca a discusiones de esta naturaleza no me desagradaría, si las inspirase el patriótico deseo de velar por el bien de la empresa; pero lo que me hace creer que hai otros móviles, es que no se tienen en cuenta las razones que doi, i se repiten siempre los mismos cargos infundados."

El señor Uribe se amostaza por estas frases, i me desafía para que publique el móvil particular que "neciamente" le atribuyo. Como yo no lo he asegurado, sino que he manifestado una conjetura, me limitaré a contemplar la arrogancia con que él se precipita a lavarse las manos; i si realmente no hai móvil,

cosa que no afirmo ni niego, pero que sí repito que sospecho ; si no lo hai, cambiaré la palabra *móvil* por *impulso*, i diré, que cuando un hombre se lanza a hablar de lo que no entiende, a confundir las *vias férreas* con las *calzadas*, a decir que los materiales de un ferrocarril no tienen valor sino despues de construída toda la línea, a sumar como cantidades recibidas las que están por recibir &ª ; cuando un hombre hace todo eso sin móvil particular, obedece, sin duda, a un impulso irresistible de necedad.

Es bien singular, i esto es una necedad tambien, que el señor Uribe quiera que se le respeten sus intenciones cuando tan gratuitamente calumnia él la de los otros. ¿ No ha dicho que nunca se ha pensado en concluir el ferrocarril ? ¿ Qué ménos puedo hacer yo que dudar de su buena fe, cuando él duda de la del honrado señor Martínez i de la mia, i separó la discusion, desde el primer instante, i sin provocacion alguna de nadie, del campo en que deben encerrarse las jentes bien intencionadas ?

Cuando la Legislatura de Antioquia pasó a la comision de que formó parte el señor Uribe el contrato que dió motivo a su informe de enero, estaba yo en Medellin, i propuse al señor Presidente del Estado tener una conferencia con la comision, para darle las explicaciones que quisiesen. Si la conferencia no se efectuó, el señor Uribe sabrá la razon ; lo cierto es que, aun cuando yo no la hubiese pedido, él hubiera podido tomar en buena fuente los datos que necesitaba, pues nunca me niego a darlos, aunque sea para que se me ataque.

Barranquilla, julio 21 de 1881.

Francisco J. Cisneros.

APÉNDICES.

I

Ya que me he visto obligado a entrar tan de lleno en la refutación del folleto del señor Uribe, me parece conveniente explicar de una vez la inexactitud contenida en las páginas 10 i 20 de la Memoria de 1881 del señor Secretario de Fomento de la Union.

Bogotá, marzo 15 de 1881.

Señor Secretario de Fomento.

En la Memoria que usted dirige al Ciudadano Presidente de la Union, para el Congreso de 1881, que circuló el día de ayer, emite usted a la página 10, hablando del Ferrocarril de Antioquia, los siguientes conceptos:

« Estas proporciones (las que se refieren al costo de la obra) están estipuladas en el artículo 8.º del contrato, i de éste se deduce que dicho señor debía suministrar (Cisnéros) esta última suma (ps. 3.539,800); pero en alguna de sus publicaciones sobre la materia, sostiene él lo contrario, aunque en el contrato no se encuentra disposicion alguna sobre el particular, terminante, i antes por el contrario el artículo 55 dice que «es de cargo del concesionario proveer la empresa de locomotoras, wagones, coches en jeneral i de todo lo que denomina material rodante o móvil, i de todos los objetos que se necesiten para la construccion i explotacion del ferrocarril etc.»

Mas adelante, al folio 20 de la Memoria, tratando del ferrocarril del Cauca, se lee:

« Refiriéndose al ferrocarril de Antioquia, ha dicho el señor Cisnéros que él no se cree obligado a suministrar fondos, como concesionario, para su construccion, i como en el convenio respectivo hai una cláusula que, aunque no concebida exactamente en los mismos términos, pues en ella no se dice que las acciones tienen los mismos derechos i obligaciones, si es mui semejante en los demas a la que arriba dejo insertada, conviene aclarar en tiempo este

punto ; i para hacerlo debe tenerse presente que si el concesionario no está obligado a suministrar fondos para la continuacion del ferrocarril del Cauca sucederá una de dos cosas etc.»

Como yo no tengo conocimiento de haber dicho semejante cosa, ni emitido tales conceptos en documentos de carácter oficial ni privados ; i como tales aseveraciones me afectan personalmente i de una manera desfavorable a las empresas de que estoy encargado, ruego a usted se sirva decirme por separado, o a continuacion de este pedimento, en qué escrito o documento, cuándo i en dónde he emitido tales conceptos, reproduciendo al efecto las mismas palabras que se me atribuyen i que formen un periodo completo.

Creo que el señor Secretario no me negará el perfecto derecho que tengo para solicitar como solicito atentamente esta explicacion, puesto que se trata de actos oficiales, de intereses valiosos para la República i de mi propia reputacion como empresario de obras públicas.

Soi de usted mui atento servidor,

FRANCISCO J. CISNÉROS.

Despacho de Fomento. — Bogotá, marzo 15 de 1881.

Visto el memorial anterior se resuelve :

Cópiase a continuacion las partes conducentes de la hoja suelta titulada « Ferrocarril de Antioquia, » de fecha 24 de agosto del año pasado, suscrita por el señor Francisco J. Cisnéros i publicada en la imprenta de Echeverría Hermanos ; i del memorial que dicho señor Cisnéros dirigió de Puerto Berrio con fecha 13 de junio de 1880 al señor Secretario de Hacienda i Fomento del Estado soberano de Antioquia, solicitando la rescision del contrato de construccion del ferrocarril en aquel Estado ; i devuélvase orijinal al interesado, dejandocopia autenticada.

El Secretario, G. OBREGON.

Despacho de Fomento.

Copia de la parte conducente de la hoja suelta titulada « Ferrocarril de Antioquia » de fecha 24 de agosto. « Continuemos. Una cosa, dice *La Tribuna*, nos cuesta trabajo explicárnosla. El Estado es accionista por la tercera parte de la obra, i la subvencion en dinero que por esa parte le corresponde, está computada en 11,000 pesos por cada kilometro de carrilera de hierro. Al empresario deberá tocarle entónces 22,000 pesos por la misma extension.

¿ Por qué es, pues, que los trabajos marchan a paso de tortuga i se toma a veces por pretexto que el Estado no paga con puntualidad sus instalamentos? »

« Este argumento no vá en zaga a los otros. i demuestra la ignorancia del articulista en esta clase de negocios.

« La vía férrea mide hasta Medellín 200 kilometros : éstos a razon de 22,000 pesos por kilometro, importarian 4.400.000 pesos. ¿ Conoce el señor articulista muchas personas que posean ese capital ? I si acaso las conoce, ¿ sabe si estarían dispuestas a embarcar todo (1) su capital en una obra de esta clase ?

[1] Esta palabra *todo* está subrayada en la publicacion que hice contestando a *La Tribuna*.

Si el señor escritor de *La Tribuna* sabe de alguno que lo haya hecho, yo no; i por lo que a mí respecta diré que, grande o pequeña que fuera mi fortuna, si alguna tuviera, jamás cometería semejante disparate.

«En todos los países civilizados he visto que desde que las empresas demandan capitales en grande escala, se apela a la reunión de muchos para allegarlos»

Copia de la parte del memorial del señor Cisneros de 15 de junio de 1880.

« En 1874 un largo período de paz me había hecho creer que la formación de la compañía sería obra muy fácil (i en efecto, después me convencí de que lo era) cuando la Empresa estuviese organizada, i hubiese ya algo hecho que presentar como garantía a los capitalistas de Europa. Bastante tenía hecho cuando hice mi viaje de 1876, i bastante habían influido en el éxito que iban teniendo mis gestiones, los pagos puntuales que entónces hacían, de su subvención respectiva, el Gobierno del Estado i el de la Union; pero sobrevino inesperadamente la guerra, i tuve que regresar precipitadamente i perdí todo lo que había adelantado. Volví a Europa en 1879; otra guerra me hizo regresar a la carrera, i volví a perder el fruto de mis gestiones. Para experiencia es, por lo ménos, suficiente, i no me atrevo a ensayar la tercera tentativa.»

El Oficial Mayor, *Manuel Ponce de Leon.*

Creo que no necesito hacer comentario de ninguna clase para demostrar que no he dicho lo que aseguró la Memoria de Fomento.

II

Del "Diario Oficial" número 4,952, de
24 de febrero de 1881.

INFORME de una comision del Senado, sobre el memorial del señor Francisco J. Cisnéros, referente al ferrocarril de Antioquia.

Ciudadanos Senadores plenipotenciarios.

El gobierno del Estado soberano de Antioquia celebró con el señor Francisco J. Cisnéros, ingeniero civil, el 14 de febrero de 1874, un contrato para la construccion i explotacion de un ferrocarril de via angosta i de mocion por vapor, entre el punto denominado «Puerto-Berrio,» en la márjen izquierda del rio Magdalena, hasta el de «Aguas-claras,» en el distrito de Barbosa, del mismo Estado.

En vista de dicho contrato, i animado del laudable deseo de auxiliar i facilitar la construccion i explotacion de la proyectada via férrea, el Congreso de ese año, expidió, i el Poder Ejecutivo sancionó la lei 18, que hizo al Estado de Antioquia, con el indicado objeto, diversas concesiones, entre ellas la siguiente:

«5.º La suma de cien mil pesos anuales, por el término de diez años, la cual se le entregará al Gobierno del Estado de Antioquia en los términos en que el Poder Ejecutivo convenga con dicho Estado.»

Tales concesiones no fueron simple gracia hecha al Estado de Antioquia por la Union Colombiana; pues por el artículo 3.º de la lei 18 citada, se dispuso expresamente que «en caso de efectuarse la obra conforme al contrato de 14 de febrero, celebrado con el señor Cisnéros, el Poder Ejecutivo *obten-dria previamente* del Gobierno de Antioquia la reforma de los artículos XVI i XXXIX, de manera que la correspondencia i encomiendas que condujeran los correos nacionales, i los empleados i tropas de la Nacion en servicio de ésta, gozarán de los mismos privilejios i exenciones para el tránsito por el ferrocarril, que los empleados, tropas i correos del Estado.»

El contrato de 14 de febrero de 1874, fué modificado en 27 de enero siguiente, en el sentido de la aspiracion contenida en el artículo 3.º de la lei 18 de ese año; circunstancia que determinó con claridad la posicion, derechos

í deberes del gobierno federal en este importante asunto. Dicho gobierno se constituyó voluntariamente, con el propósito de servir a los intereses nacionales, cuya guarda í progreso le estaban encargados, en parte contratante con el de Antioquia, sometido a los preceptos jenerales del derecho civil.

Consideramos, pues, difícil justificar la resolucíon de 7 de diciembre último, dictada sobre esta materia por el señor Secretario del Tesoro, que se halla inserta en la página 26 de la Memoria que presentó al Congreso, por la cual se suspende el cumplimiento del convenio de 14 de setiembre de 1873, que, como es notorio, está fundado en las leyes 18 de 1874 í 46 de dicho año.

El contrato adicional de 27 de enero, que contiene las estipulaciones prévias que exijía la Nacion, para dar apoyo eficaz a la obra del ferrocarril de Antioquia, fué causa determinante de la lei 46 de 1873, sobre la misma materia.

En esa lei, que tiene por fundamento la 18 del año anterior í un contrato que de ésta se habia derivado, se dispuso que el Poder Ejecutivo procediera a celebrar con el Gobierno de Antioquia un convenio sobre el pago de la suma de cien mil pesos anuales concedidos por la Nacion, por el término de diez años, para auxiliar í facilitar la construccion de la via férrea destinada a enlazar el rio Magdalena con la importante ciudad de Medellin, la segunda de la República por poblacion í riqueza. Para celebrar dicho contrato la lei fijó las bases siguientes:

1^ª Que la primera anualidad se pague en dinero por mensualidades vencidas. El Poder Ejecutivo exijirá del Gobierno del Estado de Antioquia las seguridades necesarias de que las sumas que vaya recibiendo a virtud de esta lei, no se destinarán sino a la obra del ferrocarril, í deberá suspender el pago de las mensualidades cuando se suspendan los trabajos de aquella, debiendo continuarlo luego que éstos se recomiencen.

2^ª Que por las nueve anualidades restantes cuyo valor es el de novecientos mil pesos (\$ 900,000), puedan emitirse bonos sobre el Tesoro nacional, amortizables en pago de la quinta parte del 25 por 100 adicional a los derechos de importacion de mercancías extranjeras, creado por el artículo 14 de la lei de 5 de junio de 1871.

3^ª Que dichos bonos se amortizarán en ocho años, a razon de \$ 112,500 por año, siempre que el trayecto de camino construido en el año anterior represente la octava parte de toda la via.»

El exámen de este acto legislativo justifica las siguientes proposiciones:

1^ª Para pagar los cien mil pesos anuales con que la Nacion resolvió auxiliar por el término de diez años la obra del ferrocarril de Puerto-Berrío a Aguas-claras, *solo se requeria* que el Gobierno de Antioquia diera la seguridad de que dichas sumas no se destinarían sino a la obra de dicho ferrocarril. No se exijió para cubrirlas que se hubiera construido en el año anterior determinada extension de camino.

2^ª Que fué *para amortizar en ocho años los bonos* que podían emitirse conforme a la base 3^ª, que se exijió la construccion en el año anterior de un trayecto que representara a lo ménos la octava parte de toda la via.

Fué resultado de las leyes 18 de 1874 í 46 de 1873, el « Convenio sobre reconocimiento í pago del millón de pesos con que la Nacion auxilia la construccion de una via férrea que ponga en comunicacion al Estado de Antioquia con el rio Magdalena, » que celebró el Gobierno jeneral con los señores Wenceslao Pizano í Lázaro M. Pérez, comisionados oficiales del Gobierno de dicho Estado, en 14 de setiembre de 1873, que se halla inserto en el número 3,572 del *Diario Oficial*.

Hemos examinado muy atentamente todas las cláusulas de dicho convenio, las hemos comparado con las disposiciones de las leyes 18 de 1874 i 46 de 1875; i es nuestro juicio que tales cláusulas se conforman absolutamente con dichas disposiciones. Consideramos, pues, contra la opinion para nosotros muy respetable del señor Secretario del Tesoro, emitida en la Memoria presentada al Congreso de este año, página 26, que dicho contrato no necesita la aprobacion del Cuerpo Legislativo, i así os proponemos que lo declareis, apoyándonos en los preceptos de la Constitucion federal sobre la materia.

El convenio a que aludimos fué cumplido por los dos Gobiernos. El federal pagó en dinero por mensualidades vencidas, la primera anualidad de cien mil pesos, i firmó los bonos a que alude la base 3^a del artículo único de la lei 46; el de Antioquia dió la garantia que se le habia exigido, que es completamente satisfactoria.

En cumplimiento de los diversos contratos celebrados, se principiaron los trabajos en Puerto-Berrio, en rejion pantanosa e insalubre, venciendo gravísimas dificultades de todo jénero, donde habia que crearlo todo, i hé aquí los resultados obtenidos:

Se ha verificado el trazo definitivo del camino hasta Barbosa, resultando solo de cien millas.

Se ha establecido i se mantiene en servicio, con la regularidad que las circunstancias permiten, i que el Gobierno de la Union se halla en aptitud de apreciar, una línea telegráfica de Puerto-Berrio a Medellín.

Se han construido veintinueve kilometros de ferrocarril en rejion donde se hundian los trabajadores hasta el cuello, lo que significa que ha sido necesaria la formacion artificial de la zona que debia recibir i sostener los rieles.

Há tres kilometros de calzada lista para colocar rieles.

Existen en depósito rieles, durmientes i otros materiales, i las herramientas i útiles necesarios para la construccion del camino, por un valor que excede de la suma de cien mil pesos.

Lo que es todavia mas importante, la empresa ha alcanzado una organizacion que hace honor al contratista señor Cisneros, de cuya habilidad i perseverancia se ven donde quiera elocuentes manifestaciones.

Piensen algunos que el valor de los trabajos ejecutados en la obra del ferrocarril de Antioquia, no corresponde a la suma que el señor Cisneros ha recibido ya de los dos Gobiernos, i que habiéndose construido solo veintinueve kilometros de carrilera en un período de cinco años, el camino no estará terminado antes de quince.

Los que así razonan deben su juicio a una observacion superficial, causa evidente de error.

Por lo que respecta al tiempo, no debe echarse en olvido que de 1875 a 1880 el Estado de Antioquia, teatro de los trabajos del señor Cisneros, lo ha sido tambien de tres revoluciones, una de las cuales comprendió todo el territorio de la República, i duró poco ménos de un año. Es de notarse que en la guerra de 1876 fué el Gobierno de Antioquia el mas poderoso de los adversarios del de la Union; que la ocupacion del territorio de dicho Estado, que defendió una fuerza muy numerosa, fué durante seis meses el objetivo casi único del ejército federal; i que la empresa del ferrocarril de Antioquia experimentó durante ese período de tiempo los efectos de medidas de hostilidad adoptadas por los beligerantes, que llegaron a poner en duda la imparcialidad del señor Cisneros, demostrada despues por los acontecimientos perentoriamente.

Tambien debe tenerse en cuenta que la organizacion de trabajos de tal magnitud, en el centro de un pais bravo, donde era una sorprendente novedad, casi una imponderable osadia, la construccion de una via férrea, no podia

improvisarse. Esa organizacion, que existe hoy, i que ha dado ya frutos tan abundantes, tenia que ser i ha sido efectivamente el resultado de mucha inteligencia, de esfuerzos incesantes i de fe inquebrantable.

I por último, es de notarse que los trabajos han principiado, por la naturaleza del terreno, en rejion que presentaba muy graves obstáculos. El lecho sobre que descansan los rieles, en la parte construida, es, como hemos dicho, de formacion artificial hasta San Antonio, situado en el kilometro diez i nueve.

La zona que oponia a la civilizacion obstáculos tan graves, está ya salvada: el camino de hierro llega ya a un punto donde el terreno es sólido i donde el clima es relativamente sano. Hai ya en ese punto, i en otros mas distantes de Puerto-Berrío, establecidas algunas familias que pueden dar modesto hospedaje a los viajeros i proporcionar pasto para las réguas. El estado de las cosas con relacion al ferrocarril de Antioquia ha cambiado, pues, sustancialmente, i la obra se continuará ya, si nó faltan los recursos prometidos, con relativa celeridad. Parécenos que si el contratista obtiene el apoyo que tantas consideraciones reclaman, en el presente año se construirá una parte del camino igual en estension a la ya termina.

Por lo que hace relacion al dinero procedente de fondos públicos de la Union i del Estado de Antioquia, invertido hasta ahora en la construccion del ferrocarril de Puerto-Berrío a Barbosa, observamos:

Que el señor Cisneros ha recibido de los dos Gobiernos hasta ahora la suma de seiscientos setenta i ocho mil setecientos sesenta i nueve pesos, setenta centavos (= 678,769-70); de manera que cada kilometro ha costado treinta i dos mil trescientos veintidos pesos (≈ 32,322), suma inferior a la estipulada en el respectivo contrato.

Que el trazo de toda la linea, el telégrafo, la parte construida del camino, la seccion lista para recibir rieles, el material rodante, los rieles, durmientes, útiles i herramientas en depósito, i la organizacion jeneral de los trabajos, han costado algo mas de novecientos mil pesos (> 900,000).

Que entre las partidas que componen este gran total, hai no pocas que son imputables a toda la obra, como son las que representan gastos de trazo, linea telegráfica, herramientas, útiles, material rodante, edificios i organizacion jeneral de la empresa.

Que en la parte construida del camino se han vencido, como ya hemos dicho, gravísimos obstáculos de todo jénero, que no presentará a la labor del contratista señor Cisneros, la rejion por donde ha de seguir la via férrea hasta su término en Barbosa.

Que al principio de toda obra de cierta magnitud son inseparables errores siempre costosos.

Sabemos que el señor Cisneros se propone abrir al tráfico la parte de camino determinada, i que el transporte de mercaderias extranjeras se hará desde Puerto-Berrío hasta Medellín a un costo de doce pesos por carga; i es notorio que el mismo servicio cuesta hoy veinticinco por la via de Nare, por donde nunca valdria en lo futuro ménos de diez i seis.

Suponiendo que por dicha via se transporten hoy cincuenta mil cargas, y que el ahorro al inaugurarse la parte construida del ferrocarril sea solo de cuatro pesos por carga, tendremos que el comercio del Estado de Antioquia economizará una suma anual de cien mil pesos, que crecerá a proporcion que el camino avance hacia el interior; y este beneficio tan considerable, no será único, porque la nueva ruta determinará necesariamente el incremento del comercio, así de importacion como de exportacion, y permitirá rebajar en escala sensible el precio de las mercaderias que hoy son de consumo indispensable para el laborioso pueblo antioqueño.

Cuando se comenzaron en 1875 los trabajos del ferrocarril de Antioquia, personas que no habían hecho de la cuestion un estudio detenido, indispensable para formar sobre ella un juicio exacto, pensaron que las necesidades económicas del Estado de Antioquia no exijan aún la construcción de una vía de esa naturaleza, ni tendrían fuerzas bastantes para sostenerla.

Decíase entonces que el comercio de importación era insuficiente para dar alimento al camino de hierro, i que Antioquia solo exportaba metales preciosos, cuyo transporte podía hacerse provechosamente por un camino de herradura i pagando fletes relativamente elevados. Decíase, i con razón, que los productos voluminosos i de escaso valor, que no pueden soportar erecidos gastos de transporte, son los que exigen el servicio rápido i barato de los caminos de hierro.

No se advirtió entonces lo que un estudio detenido del Estado Antioquia, hecho por el señor Cisneros, con la ayuda valiosa de distinguidos hijos de aquella sección privilegiada de Colombia, ha demostrado de una manera incontrovertible: que hai en Antioquia jérmenes económicos cuyo desarrollo i progreso, que la experiencia permite predecir, dará a la vía férrea alimento suficiente para asegurar su conservación i aun para hacerla especulación provechosa.

Es evidente que cuando el camino de hierro entre Medellín i Puerto-Berrío esté terminado, por él se trasportarán rápidamente, a flete módico, cantidades considerables de café, cuya producción se aumenta considerablemente en el Estado: maíz, cacao, azúcar, sal, arroz, ganado, maderas, plantas, leña i sobre todo, de mineral bruto, que hoy no puede exportarse, i cuyo valor, que estimamos en millones, es ahora perdido para el país.

Es también evidente que una exportación valiosa determinará una importación equivalente; lo que además de asegurar la conservación del camino, impulsará todavía con más vigor el crecimiento los variados jérmenes de riqueza que encierra el territorio de Antioquia.

I los beneficios del camino de hierro no aprovecharán únicamente al pueblo antioqueño. La unidad nacional no es solo pretexto de nuestra constitución política, sin fundamento en la naturaleza, cuyos maravillosos vínculos de enlace i armonía no es posible romper.

El progreso es simpático, i sus resultados nunca se concretan a una porción dada de territorio. Es imposible establecer un cordón sanitario capaz de encerrarlo en límites determinados. Semejante intento sería insensato. El progreso es onda que no se detiene i que obedece fatalmente a la fuerza que la impulsa, aunque esa fuerza se halle en razón inversa de la distancia recorrida.

En relación con el comercio del país, el camino de hierro de Puerto-Berrío a Medellín, producirá el siguiente resultado: la reducción muy considerable del flete de mar de las mercancías de importación. Sucederá en Colombia lo que en Chile i el Perú: los buques de vela fletados en Europa para cargar huano i salitre traen por precio muy reducido todos los objetos que constituyen el comercio de importación de dichos países.

En relación con el fisco de la Unión, el camino producirá consecuencias sumamente favorables. La renta de aduanas, cuyo progreso es visible i constante, crecerá considerablemente por causa del incremento, ahora difícil de apreciar, del comercio de exportación: aumentará el impuesto de internación de sal, porque el consumo de la marina se extenderá en Antioquia, i aun nos parece que abierta una vía de comunicación barata i rápida entre la altiplanicie de Bogotá i el río Magdalena, la sal de las salinas nacionales tendrá en Antioquia un nuevo mercado.

¿I tenemos seguridad de haber previsto i apreciado debidamente todos los resultados de la conclusion del ferrocarril de Antioquia?

No: muchos de esos resultados, en la forma de nuevos artículos de comercio interior i de exportacion, se nos han escapado sin duda; i serán, no lo dudeis, ciudadanos Senadores, una grata sorpresa para aquellos que no tienen todavía fe en las fuerzas de aquel rico Estado, i de aquel pueblo trabajador, para dar alimento suficiente a la via férrea.

Por todas estas consideraciones, que sometemos mui respetuosamente a vuestro ilustrado exámen, i que encomendamos con confianza a vuestra notoria benevolencia, os aconsejamos, ciudadanos Senadores, que no refuseis al señor Cisneros lo que pide con tan buenos fundamentos en su solicitud de 13 de este mes, que ha motivado el presente informe. A este propósito corresponde el proyecto de lei que hoy sometemos a la consideracion del Senado. Es ya tiempo de que este problema de los caminos de hierro pase en Colombia de la rejion de las especulaciones estériles al terreno de los hechos, ante cuya elocuencia siempre persuasiva ceden siempre los obstáculos que subleva el error sincero, i aun las resistencias de la pasion i del interes, que de ordinario se escudan con la coraza del patriotismo previsor.

La locomotora recorre ya las vírjenes selvas de Antioquia: no le cerramos el paso. Su silbido, anuncio de redencion, se ha escuchado ya en montañas no holladas hace seis años por la planta del hombre: que no se extinga su eco! Adelante, que el éxito ha sido siempre de la fe i de la perseverancia! Adelante, i el progreso nos ofrecerá sus frutos, i la civilizacion nos dará su luz, i la historia nos honrará en sus pájinas, i el mundo olvidará nuestras caidas i nos perdonará nuestros errores! Cambiemos por la union, la paz i el trabajo en lluvia de beneficios, lo que ha sido hasta ahora lluvia de sangre i de lágrimas!

Ciudadanos Senadores.

J. V. Uribe—Pablo Arosemena.

Bogotá, febrero 22 de 1881.

Del "Diario Oficial" número 4,974, de
22 de marzo de 1881.

DISCURSO pronunciado por el honorable senador doctor Manuel Uribe Anjel, en la sesion del 4 del presente mes, al considerar en segundo debate el proyecto de lei sobre ferrocarril de Antioquia.

Ciudadano Presidente i honorables Senadores plenipotenciarios.

Al terminarse la penúltima sesion habia pedido la palabra para hablar sobre la cuestion referente al ferrocarril de Antioquia; mas como entónces, por ser llegada la hora, el señor Presidente pusiera término al debate, se me concedió el derecho de continuar mi discurso cuando este importante asunto fuese puesto en el órden del dia.

Dije entónces, ciudadano Presidente, que la parte de ese negocio relacionada con las disposiciones legales, habia sido tratada de una manera triunfal i en el sentido de los verdaderos intereses de Antioquia, por el honorable Senador, ciudadano Arosemena; i agregué que esa circunstancia era mui feliz para mí, por ser sumamente ignorante en materias de lejislacion.

La cuestion de que trata no es de aquellas que deben ser ventajosamente resueltas por los recursos que proporciona una brillante elocuencia, condicion todavia ventajosa para mí, porque no podria defenderla victoriosamente en ese terreno. Una exposicion sencilla i clara sobre los hechos i sobre las cosas, sienta mejor al propósito que tengo de llevar el convencimiento al espíritu de la Honorable Corporacion que me escucha, para que de esa manera acepte patrióticamente el proyecto que se discute.

Antes de entrar en el fondo de mi razonamiento, deseo que se entienda que no hablaré en el sentido que intento hacerlo, porque crea que represento en este recinto los intereses de una localidad. Diré lo que alcance como vocero de la Nacion en jeneral; i lo diré en este momento con aplicacion al Estado soberano de Antioquia, porque a él se refiere la cuestion, i porque como parte integrante del gran todo, lo que a él aprovecharé será útil para la República. Si así no fuera, en vez de hablar, guardaria silencio.

Temo, honorables Senadores, que mi discurso sea bastante largo para fatigar vuestra atención; pero, puesto que las cosas no pueden expresarse sino en el tiempo que su extensión i su manera de ser requieren, ocurriré para disculpar la falta, a implorar anticipadamente vuestro perdón i vuestra indulgencia.

Permitid, señores, que empiece por una reminiscencia i que la formule con una pregunta :

¿Qué había, hace poco mas de seis años, en el punto en que hoy se encuentra Puerto-Berrío ?

Había :

El río Magdalena que queda donde estaba ;

Había algunos caimanes ; aún están allí, esperando para cambiar de puesto, la acumulación probable de una gran población ;

Había un conjunto de ciénagas, imitando, por sus variados colores, los matices del arco-iris ; rojas las unas, verdes, amarillas, violadas i anaranjadas las otras ; mas todas ellas, focos de fermentación pútrida, lugares de exhalaciones miasmáticas, semilleros mortíferos de fiebres perniciosas, ante los cuales retrocedería espantado el valor romano, que en épocas históricas soportara con serenidad las perniciosas influencias de las lagunas pontinas ;

Había algunas fieras bravías que de tiempo en tiempo asomaban a la vera del agua para humedecer su seca garganta ; i

Había enroscadas serpientes de mordedura letal, abrigadas bajo el ramaje de árboles centenarios.

¿Qué hai en el día ?

Hai el río recorrido por veinte o veinticinco vapores, que luchan con mas o ménos provecho contra las dificultades de aquella difícil navegación ; hai una población rudimentaria, pero de las mas pintorescas que tenga el Magdalena en sus riberas ; hai una pluma eléctrica que reproduce con maravillosa rapidez el trazado simbólico del pensamiento humano ; hai un teléfono que lleva instantáneamente a las oficinas subalternas las órdenes de trabajo enviadas por la oficina central ; hai un puesto telegráfico con su alambre correspondiente, que pone en comunicación el lugar de la empresa con la capital del Estado, con Medellín ; hai numerosos edificios, que si no elegantes, sirven para cómodo abrigo de los obreros ; hai un médico ilustrado i una botica convenientemente surtida, para cuidar la salud de los trabajadores i para neutralizar en lo posible el influjo enfermizo de la localidad ; i hai, en fin, veinticuatro kilómetros de camino de hierro colocado sobre terraplenes al través de un círculo pantanoso i de un terrible cenagal.

I del punto en que termina ese trazo de carrilera en adelante, habrá pronto un camino de herradura que conexe la obra con la carretera que, desde la capital del Estado, viene hasta el distrito de Santo Domingo para facilitar por el momento, con notables ventajas de baratura, las operaciones de tráfico i comercio ; i hai, honorables senadores, de uno i otro lado, la virgen selva tropical con su maravilloso conjunto de vegetales, ofreciendo para un próximo porvenir, gomas, resinas, tintas i maderas tan adecuadas para la construcción como para la ebanistería.

Mas adentro, ciudadano Presidente, hai una gran masa de población que, palpitante i ansiosa, dirige la vista a Puerto Berrío, como solicitando la llegada de un momento feliz en que por ese camino le entren la luz i la civilización.

Quando todas las cosas están así dispuestas, no seria ni patriótico ni razonable cerrar la puerta que comienza a abrirse a un elemento de progreso con menoscabo de los intereses de un pueblo que espera recibir sus beneficios.

Yo presento que el espíritu del Gobierno, el espíritu del Congreso i el

espíritu de la República entera, están favorablemente dispuestos para estimular i proteger esta empresa civilizadora. Puede haber para ello grandes dificultades; pero la tarea de vencerlas establece la lucha, i la lucha en sí misma constituye la esencia de la fuerza soberana del país en el combate i en la victoria. No se debe aducir como razón para retroceder en el sendero por el cual queremos andar, la penuria del Tesoro público; porque para la consecución de algunas obras de importancia, la distribución gradual, económica i prudente de nuestros recursos asegura un éxito feliz. No estaban recojidos los fondos con que se ha llevado hasta el punto en que hoy se halla la fabricación del suntuoso edificio que cubre el magnífico salón en que ahora discutimos. Sin embargo, esta obra se continúa i hai que esperar que se lleve a un término satisfactorio. Infeliz el hombre, ciudadano Presidente, que pudiendo ir mas allá en el camino de su prosperidad, se queda mas acá; desgraciados los pueblos que, teniendo en sí mismos la facultad de llegar al engrandecimiento i a la civilización, prefieren estacionarse en el atraso i en la barbarie. Colombia necesita coraje i, si se quiere temeridad en sus operaciones, para llegar a colocarse en el puesto honroso que la Providencia parece tenerla destinado.

No considero inconducente decir algunas palabras sobre el modo de ser actual del Estado de Antioquia; porque, aunque comprendo muy bien que los ilustres Senadores que me oyen, saben sobre eso mas de lo que yo pudiera decir, no será por demas refrescar las ideas para ilustrar un tanto la cuestión. Captando, pues, la vènia de los ciudadanos que me escuchan, entro en materia.

La ley de la República por la cual se arregla la division territorial, ha marcado límites jenerales i límites especiales a los Estados. Al circunscribir el perimetro de Antioquia ha dicho aproximadamente lo que sigue: « Limita este Estado, al Oriente con parte de los Estados de Cundinamarca i Santander, al Sur con el Tolima i Cauca, al Occidente con este último i al Norte con el de Bolívar.

« Para marcar los límites especiales toma de la desembocadura del río 'La Miel' i sigue aguas arriba hasta sus nacimientos en el cerro de la 'Piconá,' sobre el páramo de Aguacatal; tuerce luego la línea al Sur hasta el nevado de Ruiz en las vertientes del río 'Chinchiná;' 'Chinchiná' aguas abajo hasta su desagüe en el Cauca; Cauca descendiendo al Norte hasta la confluencia de la quebrada 'Arquí;' quebrada Arquí, ascendiendo hasta buscar su origen en las alturas de Caramanta. De este último punto la demarcación sigue al Norte, por las cumbres de los 'Farallones,' que algunos llamaron del 'Citará,' hasta 'El Plateado' e inclinándose luego hacia el Noroeste alcanza las alturas de Ocaidó para continuar despues en busca del cerro de Buenavista, atravesar la cerrazon de Curbatá, formada por el Murri, llegando hasta el camino de Murindó. De dicho punto la línea retrocede i se dirige a las cumbres de la cordillera de Abive en los nacimientos de la quebrada de Entasal. Desde allí la frontera del Estado sigue una línea imaginaria hasta llegar a la Ciénaga Blanca i ponerse en el camino de Ayapel, para ir por la quebrada de Santa Lucía hasta un poco mas abajo del caserío de Nechi en el Cauca. Sigue despues la línea por la serranías del Sacramento i del Bagre, hasta el alto Tamar; continúa por las aguas del río de ese nombre hasta su confluencia con el Simití, para seguir por las de éste hasta el caserío de Bohórquez en el Magdalena. Completa por fin su curso siguiendo esta arteria, aguas arriba, hasta la desembocadura del río « La Miel.»

Si los Honorables Senadores han tenido la paciencia de seguir con el pensamiento o con la vista, sobre la carta de la República, esta circunscripción territorial, se habrán convencido de que su figura imita algun tanto la de un

botón de rosa, botón cerrado aún i que no llegará a ser flor sino cuando se le rolee con mejores condiciones jeográficas.

En efecto, esta disposición parece completamente absurda i para explicar su manera de ser actual, sería preciso entrar en la indagación de los motivos especiales que pudo tener el legislador para disponer las cosas de tal suerte. Yo no califico esos motivos como nacidos de dañada intención; pero sí me atrevo a pensar que son hijos de un error o de una mala inteligencia.

Encajado el Estado de Antioquia entre el corazón mismo de la República i careciendo de todo vehículo natural de comunicación, se le ha ido reduciendo poco a poco hasta ponerle en la defectuosa situación en que hoy se halla.

Uno de los últimos Gobernadores coloniales de Antioquia, el señor don Cayetano Lorenzana, al dar un informe sobre aquella sección del Reino, comprendida en ella el territorio de Guamoó, territorio que le fué sustraído i que hace hoy parte del Estado soberano de Bolívar.

El Tolima pretende la posesión de un trozo de terreno hácia la parte suroeste del Estado, alegando por razón que el río La Miel no nace del cerro de la Piconá sino del páramo de San Félix. Esta cuestión será arreglada amigablemente i el derecho concedido a quien corresponda.

El Estado de Antioquia me parece estar llamado por la naturaleza a ser un Estado marítimo. Si en asuntos caseros, como me atrevo a calificar el de límites de los Estados, pudiera alegarse eso que los estadistas llaman *uti possidetis*, sería el caso de implorarlo como título lejítimo en favor de los intereses de Antioquia; por cuanto su primer descubrimiento, hecho por el Capitán Francisco Cesar, hasta la terminación del período colonial, así se reconoció expresamente por el Gobierno español, cuando al erijir en Provincia aquella comarca la encerró entre los ríos Bredunco i Nive, Golfo de Urabá i mar del Norte.

Ya en los tiempos de la República i durante la Administración del general Mosquera, se dispuso por lei especial que Antioquia tendría una parte en el litoral atlántico, una faja de terreno en la orilla derecha del Atrato i, como consecuencia natural, facultad para tener un puerto en aquella costa. Mas tarde, durante la Administración del general López, aquella concesión le fué retirada i las cosas están hoy como he tenido el honor de indicárselas.

Tal vez se ha procedido de esta manera tratando de mantener en el sistema fiscal del país algo que pueda llamarse balanza rentística nacional; porque establecidas alternativamente las aduanas en Santamarta, Sabanilla i Cartajena, no se ha querido privar a los Estados de la Costa de las pingües ventajas que la exportación e importación de mercancías hechas por Antioquia les proporcionan forzosamente.

Lo que pueda haber de positivamente útil en esta combinación económica, el país lo irá comprendiendo poco a poco; pero yo me inclino a pensar que las cosas serán modificadas sin que haya inconveniente en que se dé a Antioquia alguna extensión mas prolongando sus límites hasta la orilla del mar entre el puerto de Turbo i la serranía del Aguila. Esa reforma, que en nada perjudicará a los Estados del Cauca i de la Costa, se hará tal vez indispensable, si, como lo esperamos, el canal de Panamá entrare bien pronto en la categoría de los hechos cumplidos.

Tres grandes ramales de la cordillera andina recorren el Estado de Antioquia de Sur a Norte con poca variación. Tres valles notables con diversa altura sobre el nivel del mar, i como escalonados, ocupan el centro de su territorio; el de Rionegro, mas alto, medio el de Medellín e inferior el de Antioquia. Las cordilleras elevan sus crestas a grande altura: los valles descienden a enormes profundidades; la temperatura es muy fria en las cimas montañosas, excesivamente ardiente en las cercanías de los ríos caudalosos i

caracterizada por todos los grados intermedios de calor comprendidos en los dos extremos. Bajo tales condiciones i colocado en el centro de la zona tórrida, el Estado de Antioquia goza abundantemente las ventajas que brinda la influencia tropical. El reino animal es rico i capaz de enriquecerse todavía mucho mas. Tenemos ganado mayor para satisfacer las necesidades interiores i aun nos sobra; tenemos campos dilatados para la crianza del ganado menor i aun hacemos en pequeña escala el comercio de pieles con los países extranjeros, comercio que podrá ser grandemente desenvuelto bajo el influjo de mejores condiciones industriales.

El reino vegetal es maravillosamente variado en Antioquia i su territorio, aunque no sea notablemente fértil i fecundo, si se presta ventajosamente para grandes cultivos que suministren copiosos jéneros de exportacion. A propósito de fecundidad, lo que hai poderosamente fecundo en aquel Estado es el seno de sus mujeres, circunstancia probada por el hecho de que una poblacion que en el año diez de este siglo ascendia a 90,000 almas, cuente hoy cerca de medio millon, sin que eso le haya impedido dar un numeroso sobrante para colonizar varios puntos de la República, colonizacion hecha con sus propios habitantes, i por tanto la mas exenta de inconvenientes.

En cuanto al reino mineral, el Estado de Antioquia es opulento sobre toda ponderacion. Aquel territorio es esencialmente mineralizado i nada exajeraria al calificarlo bajo ese aspecto como un extenso gabinete mineralójico.

Sin contar grandes depósitos de sales terrosas propias para la industria i de poderosos hacinamientos de carbon fósil, Colombia tiene en aquella seccion oro i plata en abundancia, platino, iridio, plomo, hierro, cobre, manganeso, cromo i muchos cuerpos simples mas que, muertos hoy para nuestra riqueza por falta de explotacion, se mostrarán algun día como valiosos recursos de prosperidad.

Si hago mencion de todos estos pormenores, es porque quiero dar a entender que no es razon convincente la que se aduce con el propósito de probar que la empresa del ferrocarril de Antioquia no tiene motivo para llevarse a efecto por falta de artículos que alimenten su actividad. Los elementos mencionados, desarrollados naturalmente por la eficacia de algun estímulo, darán un resultado satisfactorio, i ese estímulo será el ferrocarril. Las vias de comunicacion, consideradas como fuerzas industriales, tienen a veces doble alcance; se establecen en ocasiones para servir a intereses creados, i en ocasiones para provocar la creacion de otros, cuyos elementos parecen latentes. Este último es el caso para el Estado de Antioquia.

Esto que vengo diciendo para describir uno de los Estados de la Union Colombiana i para demostrar la multiplicidad i riqueza de sus condiciones naturales, cada uno de los Honorables Senadores podria decirlo i acaso con ventajas respecto al Estado de su nacimiento. I digo con ventajas, porque yo, señor Presidente, aseguro que en mi calidad de antioqueño, daria todas las minas de mi país por la cuarta parte de la Sabana de Bogotá; i téngase en cuenta que no menciono las opulentas rejiones de San Martín, para completar la definicion del Estado de Cundinamarca con toda su belleza e importancia.

Efectivamente, esta República de Colombia me parece soberanamente favorecida por la naturaleza en cuanto a recursos i a poder. ¿Qué puede faltarle, ciudadanos Senadores? Puede faltarle lo que en opinion de su asistente, faltaba al valeroso Jeneral José María Córdoba: juicio.

Setenta años pasados hace que se proclamó nuestra independenciam i entre faenas militares relativas a ella i entre contiendas civiles, significacion de nuestras pasiones, hemos consumido la mayor parte del tiempo. Yo nací el año de veintidos, cuando la atmósfera de la patria estaba impregnada con el humo

de la pólvora quemada en los combates. Pichincha i Bomboná repercutian aún su eco glorioso en el horizonte de Colombia. De entónces acá no he dejado de oler humo de pólvora, i mucho temo que, al acostarme en el sepulcro, sea ésta mi última impresion.

La guerra civil es triste condicion para nosotros, porque nos desvia del camino de la civilizacion i porque nos empobrece. No hai recursos para el desarrollo de nuestra riqueza; no los hai para la ejecucion de empresas materiales de progreso; pero si los hai para gastar millones i millones en nuestras guerras fratricidas. No he oído decir hasta hoi que no se haga una revolucion por falta de fondos.

Comprendo, ciudadano Presidente, que he caído en una larga digresion. No lo extraño, porque eso está en mi temperamento i en mi manera de ser; pero presentadas mis excusas, recojo mis ideas i vuelvo, para terminar, a la cuestion importante, a la cuestion del ferrocarril de Antioquia.

El señor Cisnéros, empresario de aquella obra, ni niega ni puede negar los serios compromisos contraídos con el Estado al contratar con él. Las frecuentes perturbaciones del órden público, los embarazos del Gobierno de Antioquia por la escasez forzada de su Tesoro i otras causas que seria largo enumerar, han hecho que, amenguándose el crédito de la empresa, el señor Cisnéros no haya podido hacer en el extranjero alguna combinacion que lo habilite para imprimir mas rápido movimiento al camino que fabrica. Aceptando esta lei, las circunstancias pueden cambiar favorablemente para él, para el Estado i para la República.

Cuando el primer contrato celebrado con el Gobierno de Antioquia, no se creyó preciso pedir al señor Cisnéros garantia de ningun jénero para el cumplimiento de lo estipulado. Error grave fué éste, en mi opinion, i lo digo así, porque aunque yo soi amigo personal de ese caballero, las relaciones amistosas las cultivo en la calle i jamas en el terreno en que me toca desempeñar funciones públicas. En contratos personales, un hombre puede dar a otro hasta la camisa; no así en negocios en que van interesados los caudales públicos. Si yo creyera que el Gobierno de Antioquia, al recibir la autorizacion de refrendar los honros a que alude la lei, fuese a despilfarrarlo inútilmente, no estaria por su expedicion; i si por desgracia las cosas no pasaren tan favorablemente como lo preveo, protexto desde ahora, en mi calidad de ciudadano colombiano, contra la mala inversion que se dé a esos fondos, que con tan buena fe deseo sean gastados en provecho de mi Estado. Puesto que el Gobierno de Antioquia va a garantizar con la totalidad de sus rentas la aplicacion exclusiva del medio millon que recibe para la obra del ferrocarril, preciso es que, a su turno, se entienda con el señor Cisnéros de potencia a potencia i que con todo rigor le exija igualmente una garantia satisfactoria para el cumplimiento de sus obligaciones.

Si el empresario da la garantia exigida, tanto mejor. Si no la diere, el Estado asume una ventajosa situacion, porque contando con la consiguiente rescision de contrato, con lo que queda hecho, con los materiales existentes, con la subvencion obtenida i con sus fondos propios, no veo dificultad alguna para que se contrate con un nuevo empresario sobre bases iguales o aun superiores a las ofrecidas por el actual.

He dicho lo que creo bueno, justo i útil para el pais. Espero que si los ciudadanos Senadores han encontrado exacta mi exposicion, extiendan una mano protectora i den voz de aliento a esta empresa. Grandes dificultades habrá que vencer, lenta será la ejecucion; pero, como en todas las obras humanas, un éxito feliz será la recompensa.

MANUEL URIBE A.

IV

Del "Diario de Cundinamarca" número 2,919, de 24 de junio de 1881.

Barranquilla, mayo 30 de 1881.

Señor doctor Florentino Vezga.

Mi estimado señor i amigo : usted, que con tanta ilustracion como patriotismo ha procurado siempre en sus escritos impulsar el pais por las sendas del verdadero progreso, haciendo consistir éste principalmente en las vias de comunicacion ; usted, señor redactor del *Diario*, dará cabida en ese acreditado periódico a las líneas que consagro a dar cuenta de la visita que hice al ferrocarril de Antioquia el dia 25 del presente mes.

No espere usted una relacion científica de la obra, que para esto habria sido necesario disponer de un tiempo mayor del que puedo dedicar, pues en seis horas visité los establecimientos, vi los planos i los cuadernos de notas así como los libros de la contabilidad, i anduve cinco leguas por el ferrocarril. Haré solamente una relacion sencilla de simple viajero colombiano a quien interesa el progreso de su pais, bajo cualquiera forma que se presente i cualquiera que sea el lugar que haya de recibir el beneficio.

Lo primero que llama la atencion en el ferrocarril de Antioquia es la eleccion del puerto en que principia, teniendo en cuenta que el río Magdalena cambia de curso en poco tiempo, destruyendo las barrancas que parecian mas sólidas i labrando su lecho en terrenos que se pudieran creer al abrigo de toda contrariedad. Antes de llegar al puerto, en la banda derecha del río, hai un peñon elevado i macizo que impedirá en todo tiempo que las aguas tomen una direccion distinta de la que hoy llevan ; i en la banda izquierda, unos centenares de metros mas abajo, está defendido el puerto por otro peñon semejante, que recibe el choque de la corriente i la desvia, disminuyendo su fuerza i precaviendo el riesgo de que sea degradada por las aguas la barranca sobre que están asentadas las edificaciones de la estacion principal. El primer puerto que se elejió, ántes de que el señor Cisneros se hiciera cargo de la obra, está hoy completamente destruido, por falta de prevision para establecerlo.

Se encuentran en el puerto, pertenecientes a la empresa, cinco edificios notables, contruidos de madera i con techos de tejamaní, sólidos, elegantes, i tan bien colocados, unos en la playa i otros en los cerritos, que forman uno de los mas bellos paisajes que puedan verse. Estos cinco edificios son: la bodega, espaciosa i segura; el hotel, en que caben sesenta personas; la casa para oficinas, la de los empleados i el edificio en que está colocada una sierra movida por vapor i que vi funcionar mui bien. Hai, ademas, enramadas para carros, casas pequeñas de propiedad particular, i hasta ranchos de pescadores en número notable, todo lo cual forma ya un caserío de consideracion.

La vista de todos esos establecimientos en el puerto produce mui agradable impresion, no solo por la hermosura del paisaje que forman i por la comodidad que ofrecen, sino por la consideracion de que todo aquel gasto, que debe ser considerable, indica que la fábrica del ferrocarril se ha emprendido con seriedad, con intencion decidida de llevarla a cabo, i, por consiguiente, con la esperanza de allegar los recursos necesarios para coronar la obra.

La persona encargada por el señor Cisneros de la direccion de los trabajos del ferrocarril, el ingeniero señor Yeatman, despues de pasearme por todos los establecimientos, me mostró los planos i perfiles, los cuadernos del trazo i los libros de la contabilidad; i por estos documentos pude estimar la bondad de la línea elejida, i el sistema que se lleva en el trabajo, el que deja conocer mui bien que un espíritu organizador por excelencia es el que ha establecido todo aquello. Hice varias preguntas al ingeniero sobre longitud de la vía, sobre pendientes, sobre traccion, sobre obras de arte, sobre costos, i, en fin, sobre todo aquello que podia conducirme a formar juicio acertado de los trabajos, i bastaba abrir los libros para satisfacer en el acto mis deseos. En todo se ve el órden i la regularidad que deben presidir trabajos de aquella magnitud para que tengan buen éxito.

Mas o ménos a las doce del dia, tomamos asiento en un hermoso carro,—con puestos para veinticuatro personas,—el ingeniero i su señora, que es tambien empleado del ferrocarril, algunos pasajeros del vapor *Trujillo*, entre los que se encontraban la señora Waldina D. de Ponce, la señora Carmen P. de Tanco con un niño pequeño, los señores Carlos Tanco, Francisco A. Uribe, Lorenzo Mercado, Lucio A. Restrepo, José D. Restrepo, dos jóvenes Moor, el capitán del vapor *Trujillo* (señor Bradford) algunas otras personas i el que suscribe. Con una locomotora de ocho toneladas de peso empezamos el paseo, por en medio de un bosque de árboles elevados i de bejucos i enredaderas de todas clases; i experimentamos toda verdadera sorpresa al contemplar el contraste que forman allí la selva primitiva i salvaje, con el signo mas adelantado de la civilizacion, el vapor i el wagon a que da impulso. Aunque la máquina es de mui roco poder, de ocho toneladas, como he dicho antes, el carro rodaba con rapidez, ascendiendo pendientes de uno hasta cuatro por ciento, sin sacudimientos, sin gran ruido, i pudiendo conversar dentro del tren con toda tranquilidad.

No pude calcular la velocidad con que anduvimos, porque con mucha frecuencia se detenía la locomotora para que el ingeniero nos mostrara un puente, un corte, un terraplen o cualquiera otra obra o queria llamarnos la atencion, para que formáramos un juicio mas acertado. Tampoco doi mucha importancia a la velocidad en nuestros caminos de hierro, sobre todo en los primeros tiempos: basta que sea de un caballo en la sabana, o la de un ómnibus allí mismo, para que hagamos la economía de un cincuenta por ciento en la distancia, pues la locomotora no se *resiste*, ni se cansa, ni se pára, para que el pasajero converse con el compadre o con el amigo que pasa en caballo i en coche, i que es la causa principal de nuestra lentitud en los viajes. Una ve-

locidad de cuatro a cinco leguas por hora nos bastaría, mas digo, nos haría felices, pues esto querría decir que teníamos ferrocarriles, que nos completábamos, en una palabra.

A las seis de la noche regresamos al puerto, despues de haber visto detenidamente cuanto cumplía a nuestro propósito, i contentos i aun entusiasmados por lo que acabábamos de palpar. Usted sabe, señor relector, que en Bogotá se cree que el ferrocarril de Antioquia corre parejas con la ferrería de Samacá; i cuando uno ve que no pueden ser janas comparados, que aquel es un hecho que se ve i se toca i que ésta no alcanza tales honores, el hombre amante del progreso se entusiasma i se considera obligado a dar testimonio de lo que ha visto, a contribuir aunque sea con su voto a la realizacion de esta obra redentora i a decir una palabra de aliento al trabajador infatigable que se promete darle cina, aun a costa de sus recursos i de su misma vida. El hombre que, como yo, ha ejecutado trabajos semejantes, pero en climas suaves i sanos, puede apreciar bien lo que valen los que se han practicado desde Puerto-Berrio hasta «La Cristalina,» en 28 kilometros de extension.

El ferrocarril de Antioquia no está perfecto, bien lo comprendo; pero haciéndose cargo de las dificultades que tienen que vencerse, dificultades de todo jénero i que mui pocos hombres se hallan en capacidad de vencer, se siente uno obligado a admirar la obra i a rendir homenaje al que la intenta.

Los rieles son de treinta libras de peso por yarda, de hierro, i están asentados sobre durmientes de palo de *corazon*, guayacanes, cumulaes, algarrobos i otros igualmente sólidos. Los terraplenes son angostos, i no hai casi balastro en la via; pero es necesario saber que el terraplen se ha hecho en ocho millas de pantanos o lagunas que hoi se ven mui bien a uno i otro lado de la via, i que hacen pensar en el trabajo que costaria hacer allí un camellon, sacando el fango de entre el agua i trayendo alguna tierra de los cortes que se hicieron en pequeños cerritos, que se encuentran a largas distancias: segun se nos dijo allí perecieron muchos trabajadores, a pesar del gran cuidado que se tiene con los enfermos.

Tambien debe tenerse en cuenta, que en los 28 kilometros que están ya preparados no se ha encontrado todavia cascajo o piedras para partir, i que es preciso arreglar algunos kilometros mas para encontrar aquellos materiales; una vez conseguido esto, podrá perfeccionarse la via que está ya construida, conduciendo en la locomotora misma el balastro necesario para poner en los durmientes, i podrá así mismo conducirse la tierra para ampliar los terraplenes, con lo cual quedará completada la via.

Este ferrocarril no es de primera clase; pero será el ferrocarril que necesita Antioquia en muchos años; si es necesario mejorarlo mas tarde, será porque el trafico lo exige, i entónces deberemos felicitarlos, porque donde hai trafico hai plata para el camino que lo alimenta. Pero por ahora debe estar satisfecho el pueblo de Antioquia, porque del camino que ha de redimirlo tiene atlanados los mayores obstaculos. De las 38 leguas que mide el trazo, no hai mas de cinco construidas; pero se han pasado los pantanos i las tierras malsanas: este trabajo representa la mitad de la obra. De «La Cristalina» en adelante los trabajos son mucho mas fáciles, por la calidad de la tierra que ha de escavarse, así como por la bondad del clima en que se trabaja, por la abundancia de alimentos i de trabajadores, i por la esperauza de terminar, que es la mejor palanca i el mayor estinulo.

Es preciso saber tambien que la carretera que parte de Medellín en direccion al puerto, está mui adelantada; que hoi la utilizan en una extension de

cerca de diez leguas, i que tienen como doce leguas mas, que pronto estarán terminadas, a juzgar por el interes que consagra a esta obra el progresista Gobernador, señor Pedro Restrepo.

Por lo que se ve, no está, pues, lejano el dia en que todo el comercio de Antioquia en el exterior se haga por Puerto Berrio, con gran ventaja para el Estado; i una vez terminado el ferrocarril, se exportarán por él hasta las montañas de ese riquísimo territorio, como me decía el doctor Pablo Arosemena el dia que pasamos juntos en Puerto-Berrio. Se exportarán, señor redactor, porque el suelo mismo por sobre el cual pasa el ferrocarril es aurífero, como me lo hicieron notar personas entendidas que anduvieron conmigo, entre ellas el señor Francisco A. Uribe, mi compañero de viaje, antioqueño de nacimiento i apóstol del progreso, que estaba entusiasmado paseando por el ferrocarril i considerando el progreso que por él ascenderá, si es permitido decir así, al Estado de su nacimiento, que tanto quiere.

Sí, señor redactor, el ferrocarril de Antioquia es un hecho; el paso mas importante está dado: que los Gobiernos nacional i del Estado no lo abandonen, que le den todos los auxilios que las leyes le conceden, i que le den el mas valioso aún de su apoyo moral; i el señor Cisneros, digno bajo todos respectos de una absoluta confianza, por sus conocimientos i por su carácter, llevará a cabo esta importante mejora material.

Es posible que mi pasión por el bien del país, por las mejoras materiales sobre todo, me exalte i me haga ver esta obra al traves de un prisma seductor; pero, sin envidiar al Estado de Antioquia, que bien merece el progreso que le espera, yo desearia para Cundinamarca que alguno de los caminos de hierro que se proyectan se encontrara en el pié en que yo he visto el ferrocarril de Antioquia.

Yo sigo para Europa dentro de tres dias; i como no llevo mas objeto que buscar el restablecimiento de mi salud, muy quebrantada de años atras, procuraré ocuparme, a la medida de mis fuerzas, de todo lo que crea conducente al adelanto de mi país, el que, en mi opinion, no podemos obtener sino por los ferrocarriles.

Soy del señor doctor Vezga atento servidor i amigo,

NEPOMUCENO SANTAMARÍA.

De "La Luz" número 37, de 28 de
junio de 1881.

A mediados del mes de mayo hice mis preparativos de viaje, con destino a Puerto Berrío. Dos motivos principales me impulsaron a hacer ese viaje. En primer lugar, porque tanto en mi carácter de empleado público, como en mi condición particular, había contribuido a sostener la empresa del « Ferrocarril de Antioquia » por todos los medios posibles; partiendo, para prestar ese apoyo, de la profunda convicción que tengo de que mientras nuestro país no sea capaz de apropiarse medios de comunicación suficientemente baratos i rápidos, será inútil toda tentativa para establecer sobre bases sólidas i durables la paz pública, único elemento de donde pueden surgir el buen gobierno, la prosperidad industrial i todos los demás elementos que concurren a la civilización i enriquecimiento de las sociedades modernas. En una palabra: una observación i comparación elemental de las diversas naciones demuestra que ninguna ha podido elevar su nivel social mientras la mula haya sido su principal medio de transporte. Esta primera razón de mi viaje lo justificaba ya suficientemente, puesto que era casi un deber cerciorarme por mis propios ojos de la veracidad de los informes de que había partido para apoyar la empresa del señor Cisneros.

En segundo lugar, deseaba estudiar aquella empresa bajo el punto de vista de la práctica i la ejecución de los ferrocarriles en nuestro país. Siendo el ferrocarril de Antioquia el primero que se ha iniciado i llevado adelante con perseverancia en el interior, es un objeto digno de estudio, pues de la comparación de los diversos elementos que han constituido aquella empresa, i de los recursos que se han puesto en acción para llevarla a cabo, se podrá deducir con relativa exactitud cuales otros ferrocarriles serán practicables, i qué medios serán necesarios i aplicables a su construcción i sostenimiento.

He verificado mi viaje i permanecido diez días en los diversos puntos del ferrocarril i su prolongación en caminos de herradura hasta « San Julian, » a 15 leguas de Puerto Berrío. La curiosidad con que algunos amigos me han hablado sobre los hechos observados durante mi viaje, me ha inducido la idea de que el público realmente se interesa en esta clase de estudios, i que leerá con gusto lo que se escriba sobre el asunto. Doi, pues, publicidad a mis impresiones, sin pretensiones de otra clase que el deseo de popularizar la convicción que tengo de que el país está en aptitud de dotarse con las vías férreas más necesarias para el desarrollo de su prosperidad, sin necesidad de hacer esfuerzos extraordinarios, i solo con aplicar con juicio i perseverancia una parte de sus recursos normales.

En 1875 dió el señor Cisneros principio a sus trabajos, adoptando como base forzosa de sus estudios (por haber sido impuesta por el Gobierno de Antioquia) una trocha construida por el señor Griffin en los dos años anteriores. Este señor carecía por desgracia de los conocimientos necesarios para concebir i trazar científicamente un ferrocarril, i sus trabajos fueron completamente perdidos. Un estudio del terreno entre « Patiburú » i el puerto elegido en el Magdalena, demostró que ni el puerto ni el terreno se prestaban para una vía bien concebida; hubo de perderse todo el trabajo. El Gobierno impuso al señor Cisneros la condición de elegir un puerto abajo de « Remolino-grande, » i bajo esta sujeción hubo de elejirse el actual Puerto Berrío, único lugar que tenía

condiciones para ser un buen puerto en aquella parte del río; i a pesar de carecerse en sus inmediaciones del terreno necesario para las construcciones que exige el embarcadero de un ferrocarril. En efecto, aunque parezca una paradoja, en aquellas extensas vegas del Magdalena no había tierra! Desde los veinte o treinta metros de la orilla del río hasta diez o doce kilómetros, no se encontraba tierra firme: todas esas vegas están cubiertas por capas de agua de 50 centímetros a 1 m. 50 cent. de profundidad. Acá i allá, a distancias mas o ménos de un kilómetro, se levantan a 10, 15 o 20 metros sobre el agua bancos de arenisca blanda, cuyo material ha servido para levantar el terraplen de doce kilómetros que une hoy a Puerto Berrio con la bodega de la «Malena,» i para hacer los terraplenes del puerto destinados a los edificios, bodegas etc, los que se construyeron provisionalmente en el primer banco o cuchilla que providencialmente existe en aquel punto.

Se comprende a primera vista cuáles debieron ser las dificultades de construcción de los primeros 12 kilómetros. En aquel clima, bajo un sol abrasador, trabajando en una laguna de agua corrompida, en medio de una nube de mosquitos, i metidos en el agua misma, los operarios eran privados de la poca sangre que les dejaba la plaga, por enjambres de sanguijuelas de que están llenas aquellas aguas. Cuando se ve hoy desde la vía férrea, i holgadamente sentado en un wagon de 1.^{ra} clase, las aguas corrompidas de «Zanjanegra,» se pregunta qué clase de hombres fueron los que pudieron construir esa parte del ferrocarril de Antioquia, al traves de estas nuevas i aun mas mortíferas lagunas Pontinas, i tomando el agua de ese infecto Leteo! ¿Qué fe animaba a esos hombres, que no desesperaron desde el primer mes? ¿Qué fuerza mantuvo aquella organizacion hasta darle el triunfo? I triunfo bien completo se ha obtenido; porque el empresario que, como el señor Cisnéros, ha sido capaz de perseverar hasta llevar el ferrocarril fuera de las lagunas de Puerto Berrio a la «Malena,» ha hecho la parte extraordinariamente difícil, — casi estoi tentado a decir, — la parte imposible de aquella obra, obra redentora de un gran pueblo. El señor Cisnéros fué sacado tres veces moribundo de aquellos focos de pestilencia, sus amigos i sus médicos le instaron reiteradas veces abandonara esos trabajos; pero él, siempre perseverante, insistió partiendo del principio de que el hombre debe afrontar las dificultades para poderlas vencer.

Las playas de Puerto-Berrio eran un completo desierto: todo ha sido preciso crearlo allí. Todos los viveres han debido trasportarse de lugares lejanos; los operarios han sido llevados de diferentes puntos del Magdalena, del interior de Antioquia, de otros Estados i de Norte-América. Una feliz i bien concebida organizacion ha puesto allí los medios mas adecuados para la conservación de los elementos que han de llevar a cabo la obra, llena de dificultades, de construir los 200 kilómetros de ferrocarril que promedian entre Puerto-Berrio i Medellín. El médico i el hospital dan al trabajador la seguridad de que en el caso, casi seguro, de enfermarse, será debidamente atendido; una proveeduría mui bien organizada mantiene toda la línea abastecida con los viveres necesarios; una contabilidad arreglada por los métodos mas perfeccionados da plena garantía de la buena inversion de los fondos; una direcciou competente, con injenieros prácticos i capaces, responde de la mas acertada ejecucion del trazo definitivo, sobre aquellos terrenos erizados de dificultades.

En los primeros años el número de operarios era demasiado reducido. Raro era el hombre que podia resistir en estado de poder trabajar durante dos o tres meses: el número de operarios variaba en los años de 1875 a 1878, entre 210 a 296 hombres. Estas condiciones se han modificado sensiblemente, de tal manera que en el corriente año ha dispuesto la empresa de 6 a 700

hombres. Uno de los contratistas me decía que al llegar los trabajos a tres leguas de donde hoy están, se podrían poner con facilidad mil quinientos trabajadores.

De estas condiciones se desprende un hecho característico, i es que al principio los trabajos de todo orden, especialmente los de terraplen, costaban un precio exajerado que se estimaban en \$ 1.0195 la yarda cúbica; hoy solo cuesta a \$ 0.49.

Proporcionalmente costaban ántes una suma mucho mayor los gastos de administración i dirección, por ser pequeño el trabajo ejecutado en un tiempo dado con pocos operarios. Hoy, al contrario, con el mismo hospital, la misma contabilidad i la misma dirección, se ejecuta una obra cuatro o cinco veces mayor que ántes, sin aumentar los gastos de carácter jeneral.

Los trabajos del terraplen están hoy del kilómetro 33 al 34. Algunos meses mas de trabajo sobre el pié actual, i la escena cambiará notablemente de aspecto. Al llegar el ferrocarril a la «Virginia», para cuyo tiempo deberá estar en el río Nuz el camino que con mucho acierto hace construir el actual Gobierno del Estado, para poner en conexión las vías del interior con la extremidad del ferrocarril, éste pasará de ser una mera aspiración a un hecho económico. Entónces el comercio encontrará una ventaja evidente en servirse de la parte construida de ferrocarril, cuya ventaja se traducirá para el comerciante en una economía de 4 a 6 pesos en cada carga. Desde que esto suceda, cada legua de ferrocarril que se construya podrá ponerse inmediatamente en servicio, i cada vez se acortará mas el trayecto de rieles entre Medellín i el Magdalena.

Sé que hai muchos espíritus excépticos que creen que nuestra sociedad debe considerarse hoy como estaba Europa en tiempo del rei Pepino; que debemos conformarnos con que en Colombia principien a hacerse ferrocarriles dentro de 800 o 1,000 años; i que creen una quimera propia de ilusos o de locos toda idea de ejecución de esta clase de obras. A esos espíritus excépticos puedo decirles con pleno conocimiento de causa, que la parte eminentemente difícil, — la sexta parte del ferrocarril en longitud, — la mitad o la tercera parte como dificultades de todo orden, ha sido vencida, está ya construida, i que de consiguiente, en cuatro u ocho años de perseverancia estará concluida la vía que los mismos excépticos creen no debiera hacerse sino dentro de mil años. Quien ha podido hacer lo mas difícil, hará lo relativamente mas fácil, mal que pese a los pesimistas i a aquellos, muy pocos por fortuna, a quienes un vil interés ha hecho enemigos del ferrocarril.

Creo conveniente no terminar este escrito sin entrar a considerar algunos puntos conexonados con el orden económico, no para demostrar en abstracto cómo centuplican los ferrocarriles la producción i el consumo, sino para patentizar de un modo elemental lo que desde el primer momento va a ganar el pueblo antioqueño con la construcción de este ferrocarril. El tráfico actual entre el interior del Estado de Antioquia i el río Magdalena, abajo de Nare (inclusive), puede estimarse para estos ocho años en 30,000 cargas anuales, las que desde el año entrante tomarán la vía del ferrocarril. En los últimos tres años los fletes de mulas han variado de \$ 12-80 a \$ 20 por carga, o sea un término medio de \$ 16-40 centavos de Nare a Medellín, que es también el término medio de las distancias i la escala principal del comercio antioqueño. Desde el año entrante, puesto al servicio público el ferrocarril hasta la «Virginia», el flete de allí a Medellín podrá estimarse en un promedio de \$ 10 »

por carga, i el flete de Puerto Berrío a la «Virginia» en 1 13

o sea un total de \$ 14 13

Por la vía de Nare cuesta lo siguiente:

Flete de río de Puerto Berrío a Islitas	\$ 00 40
Flete de Islitas a Medellín	16 40
Bodegaje i peaje del camino de Islitas	1 »
Bodegaje i pontazgos, (balseadero) etc.	00 30
Total.	\$ 18 10

La comparacion de estas dos sumas da una diferencia de \$ 6-97 en cada carga, que multiplicada por 30,000 produce una economía muy aproximada de 209,100 para cada uno de los años de 1882 a 1883.

Al llegar el ferrocarril a Barbosa la situación sería la siguiente:

Flete de Puerto Berrío por Nare a Medellín con los demás gastos como se demuestra arriba.	ps. 18 10
Pasaje del ferrocarril hasta Barbosa i viceversa (precio medio)	ps. 3 63
De Barbosa a Medellín (carros).	1 »
Total.	ps. 4 63 4 63
	\$ 13 47

Lo que da una diferencia de ps. 13-47 en cada carga, o sea un total sobre 30,000 cargas, de ps. 407,100!

Esto solo considerando el actual tráfico, en el cual las dificultades de todo órden limitan o impiden el movimiento de la mayor parte de los artículos.

Sobre este solo tráfico es, pues, una economía extraordinaria la que se obtiene para el pueblo antioqueño. Este da cada año como auxilio reembolsable *in integrum*, la suma de ps. 160,000 (incluyendo los bonos nacionales) durante diez años, o sea un total de un millón seiscientos mil pesos, que sería muy de agradecerse por el público i por el empresario si siquiera los Gobiernos respectivos los cubrieran en oportunidad, sin obligar al contratista a pasar con sus bonos bajo las hocas caudinas del ajío i los descuentos, los que reducen esos auxilios en un diez por ciento; o lo que es lo mismo, que quitan cinco o seis kilómetros de vía.

El resumen de esta operacion puede estimarse así: el Estado da con una mano, en diez anualidades, poco más de millón i medio de pesos; con otra recibe desde 1882 en adelante, en forma de economías en sus trasportes, desde \$ 209,100 en el primer año de servicio del ferrocarril, hasta \$ 404,400 en el año de 1888, aproximadamente, o sea un promedio anual de ps. 291,600; lo que da el total de ps. 1.749,600.

Estos cálculos se refieren al primer año de haber llegado el ferrocarril a Barbosa. Considere el lector a cuánto ascenderían todas las utilidades futuras, i diga si no será una bienaventuranza para el Estado haber gastado solo ps. 1.600,000 para obtener tan grandes beneficios. (1)

A estas economías, tan cuantiosas numéricamente, debe añadirse otra que por no ser expresable desde el momento en números, no es ménos digna de apreciarse. Hablo de la economía de tiempo. Mientras que un buque solo ha recorrido la mitad del trayecto de Puerto-Berrío a Nare, fuera del riesgo de vararse en aquella parte peligrosa del río, la carga ya estará por el ferrocarril

(1) Como se comprende, no habiendo un tipo fijo de fletes de mula entre los varios puntos, estas cifras pueden ser tachadas; pero nadie podrá negar que en varias épocas se han pagado fletes de Islitas a Medellín de 20 a 25 pesos fuertes por carga; i acaso muy rara vez han bajado de 12 pesos fuertes.

en la « Virginia. » Cuando el ferrocarril esté en Barbosa, mientras un buque llega a Isllitas, la carga que dejó en Puerto-Berrio estará en Barbosa. Todo esto para el comerciante se traduce en una realización mas pronta i oportuna, i en economía de intereses etc., que serán bien apreciables. Igual cosa puede decirse para la carga de exportación. Fuera de todo lo dicho deben computarse los menores riesgos en averías, de que es susceptible la carga, tanto mas cuanto mayor sea el trayecto que deba recorrer en mulas; la facilidad de trasportar grandes pesos i hultos voluminosos; la economía en los empaques, etc. etc.

Estas economías versan solamente sobre la carga de importación i exportación: a ellas deben agregarse las que harán todos los viajeros.

Pero como arriba se dijo, los ferrocarriles centuplican la capacidad productora de cualquier país. Mil materias i objetos que hoy se supone no ser trasportables por carecerse de medios de locomoción, se hacen artículos de un comercio normal desde que el ferrocarril les preste su poderoso auxilio; así como miles de personas que no pensaban salir de su casa, emprenden frecuentes viajes desde que el gasto en tiempo i dinero se lo permiten.

El extenso valle del Nuz, a 15 leguas de Medellín, es un inmenso desierto: cuál será su animación, i cuál la abundancia de sus productos cuando la benéfica locomotora anime sus soledades i preste al hombre su poderoso auxilio! Los que han tenido que pagar materiales de construcción en el valle de Medellín, donde una viga regular vale de 16 a 20 pesos, pueden prever fácilmente cuál va a ser el impulso que el ferrocarril dará a todos los ramos del trabajo. Los miles de mineros que gastan su tiempo i su dinero en acopiar *jaguas*, hoy estériles, comprenderán que desde que esas *jaguas* puedan tomar el camino que ha de llevarlas a las fundiciones de Swansea, su producción se centuplicará.

Los que han llamado iluso al doctor Manuel Uribe A, decidido sostenedor de esta empresa, no saben que están ciegos, i que su ceguedad tiende nada ménos que a matar el porvenir de sus propios hijos. A los que sin pleno conocimiento de la marcha de los negocios del ferrocarril se han hecho los detractores del señor Cisneros, solo puedo decirles: « lástima que ustedes gasten sus fuerzas en luchar contra los intereses de su propio país; i que no conozcan a fondo al hombre tan capaz como inteligente que dirige los ferrocarriles de Antioquia, Cauca i « La Dorada. » A los que dicen que el señor Cisneros se ha metido en muchas cosas a un tiempo, puedo decirles con plena seguridad, que el ferrocarril de Antioquia llegará a la « Virginia » i el del Cauca a Córdoba, ántes de pocos meses, i que entónces colocados esos ferrocarriles, en aptitud de prestar servicios prácticos i tanjibles, el mundo entero sabrá estimar la capacidad del empresario que ha sabido crearlos i organizarlos despues de una lucha tenaz; que entónces serán los hechos mas claros i evidentes los que demostrarán que *todas* esas empresas son partes de un todo tan bien concebido como diestramente ejecutado.

Para concluir la presente exposicion jeneralizaré la aplicacion de estas ideas: si se ha podido llevar adelante la construcción del ferrocarril de Antioquia con un auxilio durante 10 años de 160,000 pesos anuales, ¿ no podrán los Estados de Santander i Boyacá crearse una situación semejante? La cuestion de tiempo no merece la pena de discutirse. Las sociedades son inmortales: la cuestion es de perseverancia. Al ferrocarril de Antioquia se le han interpuesto tres o cuatro revoluciones; pero una voluntad enérgica ha dicho *Adelante!* que cada dia se haga algo i al fin se terminará. Que esta sea la divisa para todos i ántes de doce años será difícil reconocer a Colombia.

Bogotá, junio 24 de 1881.

LUCIO A. RESTREPO.

VI

Párrafos de la réplica del señor Juan de S. Martínez al señor Pascual Uribe R. en marzo de 1881.

1.º Los contratos de 14 de febrero de 1874 i 25 de enero de 1875, fueron celebrados a virtud de la lei número 229 de 1873, sobre construcción de un camino al Magdalena, lei que en su artículo 12 dice: « Los contratos que el Poder Ejecutivo celebre a virtud de esta lei no necesitan la aprobacion de la Lejislatura para que sean llevados a efecto. »

A pesar de tal disposicion, estos contratos sí fueron sometidos a la consideracion del Cuerpo soberano del Estado, segun se ve del acta de la sesion del 5 de agosto de 1875 que se halla publicada en el número 842 del « Boletín Oficial » del Estado (año citado), en que aparece aprobada la siguiente proposicion :

« Devuélvanse al Poder Ejecutivo los contratos celebrados con el ingeniero civil, señor Francisco J. Cisuéros, para la construcción i explotacion de un ferrocarril de via angosta, de mocion a vapor, desde Puerto-Berrío o sus inmediaciones hasta la cabecera del distrito de Barbosa, i manifiéstesele que la Lejislatura se ha impuesto de ellos con la mas positiva satisfaccion i que se complace en tributar al ciudadano Presidente los honores que se merece por el brillante éxito alcanzado en una de las obras mas importantes en que Antioquia tiene vinculadas todas las esperanzas del progreso a que lejitimamente aspira. »

Véase, pues, cómo sin ser legalmente necesario, los expresados contratos fueron sometidos a la consideracion del cuerpo soberano, recibiendo cumplida aprobacion.

2.º El otro contrato hecho en seguida, fué el de liquidacion celebrado el 4 de julio de 1876, que se publicó en el número 177 del Boletín Oficial del año citado. Ese contrato fué hecho por el Poder Ejecutivo a virtud de las autorizaciones que le fueron concedidas por la lei 287 de 1873, la que en su artículo 4.º dice :

« Los contratos que el Poder Ejecutivo celebre de conformidad con las estipulaciones previstas por la presente lei, no necesitan para ser eficaces la posterior aprobacion de la Lejislatura. »

No hai, pues, razon para pretender que este contrato fuera sometido a tal aprobacion.

3.º « Poco tiempo despues de celebrado el contrato de 4 de julio, que queda citado, dice el señor Cisneros, en su hoja de 24 de agosto de 1880, contestando a « La Tribuna, » estalló la guerra de 1876; el Gobierno nacional, *no dió cumplimiento al pago de las mensualidades* a que estaba comprometido; i sin embargo sostuvo los trabajos hasta el mes de marzo del siguiente año, en que agotándose ya mis recursos hube de manifestarlo así al Gobierno del Estado. » Esto dió motivo a la celebracion del contrato de 19 de marzo de 1877, que se registra a las páginas 46 i 47 del « Boletín Oficial del Estado, » número 11 correspondiente al 27 del citado mes i año.

Este contrato no necesitaba ser aprobado por la Asamblea ni por ninguna otra autoridad, él era parte o consecuencia del celebrado el 4 de julio i tuvo por objeto principal facilitar al Gobierno del Estado el medio de pagar la anualidad de los bonos próxima a vencerse el 3 de julio del citado año, la que el Tesoro no podría pagar por las atenciones de la guerra. No obstante, habiendo ocurrido los sucesos políticos, que trajeron a la Jefatura civil i militar del Estado al señor Jeneral Trujillo, a él se dió cuenta del mencionado contrato; i por la nota que se halla publicada en la página 97 del « Registro Oficial, » número 14 (año 1877), dirigida al señor Cisneros por el respetable señor don Luciano Restrepo, que en aquella época desempeñaba patriótica i acertadamente la Secretaria de Fomento, se ve que él le prestó su aprobacion i ordenó su cumplimiento.

El señor Jeneral Trujillo ejercía entónces la Jefatura civil i militar del Estado, por virtud del nombramiento que le hizo el ciudadano Presidente de la Union, por decreto de 10 de abril de 1877, publicado en el número 4.º del « Registro Oficial » de 4 de mayo del citado año; i si se quiere mas, haré notar, que por el « Acto constituyente transitorio » dictado por la Convencion constituyente en 20 de agosto del dicho año, se aprobaron i declararon en su fuerza i vigor, los decretos, órdenes i providencias del Gobierno civil i militar ejercido por el citado señor Jeneral Trujillo, el que cesó el dicho día.

Se dijo tambien, por el mencionado « Acto constituyente transitorio, » que continuaria en su fuerza i vigor, la lejislacion que reja hasta la fecha mencionada (20 de agosto de 1877), ratificando así la vijencia de las leyes 229 de 1873 i 287 de 1875, en virtud de las cuales el Poder Ejecutivo del Estado ha tenido i tiene facultades para reformar los contratos que por ellas se autorizan con tal de no alterar las bases por ellas estipuladas.

4.º Expedida por la Asamblea Lejislativa del Estado la lei XII de 14 de noviembre de 1877, por la cual se dieron ciertas autorizaciones al Poder Ejecutivo, i se ordenó (artículo 2.º) *destinar mensualmente i con preferencia a todo otro gasto \$ 6,000, para la amortizacion de los bonos emitidos a favor de la empresa del ferrocarril,* fué preciso celebrar un convenio, i se celebró en efecto, ya para determinar el modo de hacer a Cisneros el pago de los dichos \$ 6,000 mensuales, ya para otorgarle la facultad de hipotecar la parte de la empresa del ferrocarril que al Estado corresponde, i ya *en fin para fijar la época de una liquidacion posterior de las anualidades vencidas i por vencer hasta 3 de julio de 1878.*

Ese convenio no necesitaba de aprobacion de nadie; i hecho de acuerdo i como consecuencia del acto lejislativo mencionado, no habia otra cosa que hacer, que darle publicidad, i por eso se halla inserto en el número 42 del « Registro Oficial » del Estado, correspondiente al 13 de diciembre de 1877.

Como se ve de la relacion anterior, si algo ha habido en este asunto, no es misterios ni reservas sino exceso de publicidad tal vez.

No puedo explicarme por lo mismo, cómo la severa rectitud llamada a formular un juicio imparcial para ilustrar al Cuerpo soberano del Estado, pudo

omitir el estudio i mencion de los actos oficiales que dejo apuntados, ni cómo pudo ignorar la existencia de ellos; quien asegura sin embargo, haber hecho un largo i concienzudo estudio de los contratos, convenios, leyes, decretos, resoluciones, propuestas etc. relacionadas con la mencionada empresa.»

Pero se ha querido, segun parece, dar al asunto un carácter misterioso i oscuro, con un propósito, que no acierto a delinir.

Siguiendo la historia de los hechos, llegamos al 3 de julio de 1878.

En esa fecha se adeudaban al empresario señor Cisneros 68,400 ps. por saldo de la anualidad vencida, la que no habiendo sido posible pagarle por hallarse el Tesoro en dificultades para cubrirlo (anualidad de 1878) lo que motivó la celebracion del contrato de 22 de julio del año citado, publicado en el « Registro Oficial » número 101, correspondiente al 20 de agosto de 1878.

Ese contrato no necesitaba tampoco de aprobacion de la Asamblea, porque no se reducía a otra cosa que a pagar al señor Cisneros con un crédito dudoso, una deuda efectiva. El, haciendo causa comun con las desgracias del país, se ha mostrado siempre condescendiente i jeneroso, i reconociendo en el Gobierno existente el representante lejítimo del pueblo antioqueño, cualquiera que ha sido la parcialidad política dominante, ha hecho sacrificios de todo jénero para conservar el crédito del Estado, del que aún es fiador por la suma de ps. 43,361-08 que se le cobra al presente; i no ha ahorrado molestia ni labor, en beneficio de la paz i prosperidad del Estado, sacrificando lo que muy pocos de sus hijos no habrían ofrendado al amor patrio.

Por eso aceptó el contrato, que para nada necesitaba de aprobacion.

Continuando la historia de los contratos, falta solo hablar del que se celebró el 20 de agosto de 1879, en el que quedaron refundidos todos los que anteriormente se habian celebrado, relacionados con la obra del ferrocarril de Antioquia.

Todos saben aquí en Medellin, que en el mes de agosto de 1879, tuvo lugar una reunion muy numerosa en el despacho del ciudadano Presidente del Estado, convocada por éste i a la que concurrieron sujetos notables de todos los partidos políticos i de diversos gremios, la que tuvo por objeto, hacer conocer el perfil i trazo definitivo de la linea del ferrocarril, exhibir en cuadros admirablemente arreglados, las cuentas de gastos hechos en la empresa i de los trabajos ejecutados, para oír i contestar en seguida, todas las objeciones, quejas i dudas que respecto de lo hecho i por hacer en la obra del ferrocarril, se ocurriera a los concurrentes, i en fin, para consultar al Poder Ejecutivo el partido que convendría tomar de los tres que el señor Cisneros indicaba para rescindir el contrato vijente.

Todo el mundo sabe tambien, que nombrada una comision del seno de aquella respetable reunion, ella optó por el de reformar el contrato en términos, que llenando las exigencias del señor Cisneros, pudieran conciliarse con las apuradas circunstancias del Tesoro, i eso dió por resultado el contrato de 20 de agosto del año citado, el que habiendo sido aprobado por el Consejo del Estado i hecho de acuerdo con él, segun lo prevenido por la lei de 30 de noviembre de 1878, es el que ha estado rijiendo i rige hasta el presente. (Se halla publicado en el número 212 del « Registro Oficial. »)

Ese contrato no necesitaba ni necesita para su validez i cumplimiento de ser aprobado por la Asamblea Lejislativa, ya por hallarse hecho sin traspasar las autorizaciones dadas al Poder Ejecutivo por la lei 229 de 1873, ya por haber obtenido la aprobacion del Consejo del Estado, que fué i es el requisito exijido por la lei de 1878 ya citada.

No obstante, el Presidente del Estado señor Jeneral Renjifo, en su Mensaje a la Asamblea de 1879, le dió cuenta del contrato aludido, el cual se halla inserto en la Memoria que el Secretario de Hacienda i Fomento presentó al Poder Ejecutivo i éste pasó a la Asamblea para su estudio. Fué en las sesiones de aquel año que el honorable señor Uribe R, miembro entónces como lo es hoy de la Asamblea Lejislativa, pudo hacer con provecho las objeciones que ahora le han ocurrido, ya proponiendo la improbacion del contrato si lo creía inconveniente, o hecho fuera de las autorizaciones otorgadas al Poder Ejecutivo; ya modificando lo que se hallara inconveniente o ilegal. El fué, pues, llevado al conocimiento de la Asamblea, i si ella nada resolvió fué seguramente, porque halló que, cumplida la formalidad establecida en la 6.^{ta} atribucion del artículo 33 de la Constitucion de las que corresponden al del Estado, nada quedaba que hacer.

Dice así :

« 6.^{ta} Celebrar por sí o por medio de algun empleado o individuo particular que se nombre al efecto, cualesquiera convenios i contratos, sobre asuntos en que tenga interes el Estado; pero tales convenios no pueden llevarse a efecto sin la aprobacion de la Asamblea Lejislativa, *a ménos que se hayan celebrado con expresa autorizacion de ésta.*»

Terminada la relacion de los contratos celebrados sobre la obra del ferrocarril de Antioquia, cabe preguntar, si el honorable miembro de la comision informadora tuvo razon para estampar el concepto, que ha hecho necesaria esta larga i fastidiosa explicacion ?

Medellin, 18 de marzo de 1881.

JUAN DE S. MARTÍNEZ.

