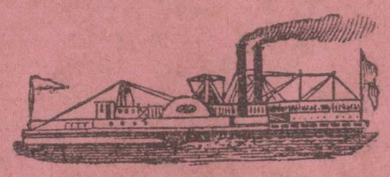
FERROCARRIL DE LA SABANA.

1880

ESTUDIO

POR JOSE RAFAEL PINZON.



BOGOTÁ.—1880.
IMPRENTA DE TÓRRES AMAYA.

FERROCARRIL DE LA SABANA

(Primera Seccion del Ferrocarril de Conejo).

ESTUDIO

DE ESTA OBRA,

BAJO EL ASPECTO CIENTIFICO, FISCAL, INDUSTRIAL, ECONOMICO, &c. &c.

POR JOSÉ RAFAEL PINZON.

De venta en las principales Librerías á 30 centavos ejemplar.

BOGOTÁ.—1880.
IMPRENTA DE F. TÓRRES AMAYA.

en dar á estas consideraciones sobreel ferrocarril de la Sabana siquiera una forma atrayente, ya que es muy poco acaso el mérito que en el fondo tengan. Mas ni el fondo ni la forma son lo esencial, ni lo importante en ellas : lo esencial, lo importante, lo importantísimo es la idea considerada ; es el objeto estudiado ;es el ferrocarril.

Sírvame lo anterior de excusa para con el lector por haberme separado un tanto del estilo austero y seco de la ciencia, que sólo sirve para que sus obras no salgan de los empolvados estantes de los profesores y estudiosos.

Doy cordiales gracias á los señores M. H. Peña y A. Rámos, ingenieros bien conocidos en el país, por la bondadosa atencion con que me oyeron y las oportunas indicaciones que me hicieron cuando trabajaba el capítulo IV.

Y concluyo, poniendo el presente modesto trabajo en manos de mis compatriotas, (especialmente de los Cundinamarqueses), á todos los cuales, colectiva y distributivamente, respeto, estimo y acato. Y prohijando, á la vez, los siguientes juiciosos y bien expresados conceptos del distinguido Ingeniero cubano, señor F. J. Cisnéros.

"Los pueblos Sur-americanos, cansados de estériles luchas, se afanan hoy por recuperar el tiempo perdido, y han fijado sus ojos en las comunicaciones rápidas como en los elementos más eficaces de progreso ; más no lograran realizarlas sin graves embarazos económicos, y algunos de ellos ni siquiera podran acometerlas si no pueden construirlas baratas á la par que seguras y regulares.

El comercio es un gran agente civilizador ; pero las transacciones comerciales no se desarrollan sino disminuyendo los gastos de trasporte ; y los gastos de trasporte no pueden disminuirse, sino adaptando los medios á las necesidades que deban satisfacerse ; aprovechando, en una palabra, las lecciones de la experiencia.

Si ajenos á influencias perniciosos, aprovechan los países á que he aludido, los últimos adelantos científicos, seguro es que recorrerán la misma distancia, en la senda del progreso, en la mitad del tiempo empleado por las otras naciones, que han tenido que luchar con numerosos experimentos y tentativas de todas clases para llegar al estado en que hoy se encuentran."

J. R. P.

FERROCARRIL DE LA SABANA.

(Primera Seccion del ferrocarril de Conejo).

....Un camino de rieles que facilite las relaciones comerciales de los Estados del centro con el exterior y el litoral.
DR. RAFAEL NUÑEZ.—Discurso inaugural.

I.

¿ Queremos de véras hacer algo positivo en materia de caminos de hierro en nuestro país ?

VÁ para algunos años ya que el estudio y la observacion engendraron en nuestro espíritu el convencimiento de que un camino de rieles en la Sabana de Bogotá seria una obra al par que de fácil ejecucion, útil y conveniente para nosotros. Desde ese instante la idea nos busca y persigue tenazmente, y el deseo de verla realizada se ajita en nuestro pecho noche y dia. Formular esa idea,-siquiera sea á grandes pinceladas,- y hacer más llevadero ese deseo,-siquiera sea dividiéndolo con aquellos de nuestros lectores que de él llegaren á participar, es lo que nos ha puesto la pluma en la mano para redactar y dar á luz el presente trabajo.

Habia, hasta ahora, detenídonos no solo la justísima desconfianza que nuestras propias fuerzas nos inspiran, sino tambien el interes por la empresa misma ; pues entrando por mucho en el buen suceso y acogida de toda obra que se inicia la categoría y autoridad del iniciador, á nosotros, ménos que á nadie, tocaba hacerlo.

Habiendo, como sin disputa hay en nuestro país, hombres competentes por sus luces, sus talentos, y sobre todo, por una larga experiencia en la vida económica de nuestro pueblo, por eso que pudiéramos llamar *talento práctico*, resolvimos esperar y confiar en que esos hombres pararan alguna vez su atencion en la necesidad y conveniencia de esta importantísima mejora para Cundinamarca ; la trajeran al debate patriótico y razonado, tomaran la empresa bajo su patrocinio, arbitraran con su genio creador los recursos para su ejecucion y para honra y prez de sus autores, y bien del Estado le dieran pronto y feliz remate.

Mas discurriendo entre tanto el tiempo y continuando, los que debieran ser promovedores, en su silencio,-habremos, al fin, de hablar nosotros á pesar de la consabida desconfianza.

Estimúlanos la idea de que, desengañados de una vez por todas nuestros compatriotas, como sin duda lo están hoy, acerca de la capacidad fiscal y económica de nuestro pais para llevar á cabo grandes empresas ferrocarrileras, no miraran con desden la propuesta de pequeñas vias que, si no son alucinadoras ni brillantes, guardan proporcion con la exigüidad de nuestro comercio y con los recursos *positivos* de que podemos disponer; sin correr el riesgo de crear con ellas, por mal que nos salgan, un cáncer devorante en las entrañas de nuestra patria.

Hemos asistido–como han asistido todos nuestros compatriotas–al *fracaso* de esos grandes proyectos de ferrocarril, que á la vez que consumieron una fuerte suma de riqueza, produjeron una no menor de desaliento y desconfianza en el espíritu público. Y, si hemos de decir la verdad desnuda,–vimos todo eso sin pena, ni sorpresa; sin pena, porque el fracaso de ellos envolvia, para nosotros, algo como la salvacion del pais; sin sorpresa, porque jamas salieron ellas, para nosotros, de buenas, pero irrealizables aspiraciones.

Esos grandes proyectos costaron á los colombianos sumas, que para no aventurar juicios inexactos por falta de datos, no estimaremos en esta ocasion; pero sí afirmaremos de una manera general que han sido de consideracion las cantidades del Tesoro público invertidas en estudios preliminares, trazos, sueldos de ingenieros nacionales ó extranjeros y material de construccion.

No se crea, por esto, que nosotros estimamos esos gastos como perdidos en su totalidad; ni mucho ménos se vayan á interpretar nuestras palabras como insidiosa censura por despilfarro de los caudales públicos, nó; con ese dinero hemos hecho dos adquisiciones positivas: la una tiene un valor más ó ménos grande, pero lo tiene; la otra, tiene un valor inmenso, si nosotros no la desperdiciamos. Aquella, está representada por el estudio completo de las varias líneas y el conocimiento práctico de la topografía de esos lugares; esta, no requiere sino nombrarla para que resalte todo su valor: la *experiencia.*

La experiencia, que en el presente caso podemos estimar en tanto cuanto fuera la pérdida de riqueza nacional que se hubiera causado ó haya de causarse, si se hubiera persistido ó inconcientemente se acometieran empresas que muy bien pueden significar la completa ruina del pais y la bancarrota oficial. Si todo esto se ha evitado, ó se evitare con el estudio anticipado de tamaños resultados, en buena hora se gastaron esas sumas–por ingentes que ellas sean, y á bajo precio nos rescatamos de un patriotismo extraviado, por una emulacion pueril que con frecuencia nos arrastra á pretender rivalizar con pueblos mejor tratados por la naturaleza. Y bien hayan todos aquellos de nuestros compatriotas que con su autoridad, su palabra ó su pluma contrastaron esos impulsos–laudables, pero peligrosos,–que pugnaban por hacernos dar un gran paso en el progreso de nuestra patria.

Si á estos les debemos gratitud, á los que iniciaron ó prohijaron esas empresas, les debemos justicia. Por lo que á nosotros toca, creemos que ellos, gobernantes ó gobernados, obraron á impulso del amor al pais y de la buena fé. Si más tarde se ha visto, y algunos de los más entusiastas han confesado que erraron en la manera de hacer el bien, eso no nos autoriza para atribuirles intenciones que acaso no tuvieron. Ni tampoco abrigamos esos pequeños sentimientos de economía, que si son perjudiciales para el progreso y bienestar del individuo, los creemos de funesta trascendencia en los consejos de las naciones. Esta asociacion política que se llama Colombia es algo más grande, algo más poderoso que una

simple sociedad particular, y bien pudo, sin arruinarse como se ha visto, hacer la erogacion de una suma de pesos en busca de medios de desarrollo y engrandecimiento nacional.

Entónces, ¿para qué hacer presentes esos gastos? se nos dirá–para qué traer á cuenta esos proyectos de antaño? á qué viene ese alarde del fracaso de los mismos y otras recordaciones ingratas?

Justamente por ser todo eso ingrato es por lo que lo hemos recordado á nuestros compatriotas, y si hemos alardeado con el mal éxito que los tales ferrocarriles tuvieron, no ha sido con otra mira que con la de concurrir con nuestro grano de arena siquiera–á evitar que en lo sucesivo se repitan tan crueles desengaños.

Y si á sabiendas de lo que fuéramos á hacer se repitiesen y tuviesen, como podria muy bien suceder, el mismo mal resultado, la responsabilidad de los autores tendria que ser mayor, y el fallo de nuestros sucesores tanto más severo.

Pero habrá esta tan costosa experiencia de llevarnos al contrario extremo de renunciar en absoluto al establecimiento de vias férreas en nuestro pais? Habremos de declararnos definitivamente condenados al pesado carruaje, cuando no á la vida ecuestre del tártaro?

Una y mil veces nó. Tal resolucion no seria hija de la prudencia y del cálculo; seria no más que un mero despecho; seria no más que un mero cansancio nacional, indigno de un pueblo viril y generoso que en otros campos,–por desgracia no de industria y de amor,–sangre y dinero prodiga sin tasa; indigno de un pueblo que debe aspirar, mas no de otro modo que á pasos lentos y progresivos, á ocupar un puesto distinguido entre la gran familia de sus congéneres; de un pueblo al cual fervientemente deseamos–porque fervientemente amamos–ver ascender, *peldaño á peldaño*, la trabajosa escala del progreso y del ennoblecimiento moral, hasta colocarse al lado de esas grandes naciones que hoy nos miran con algo así como desdeñosa compasion, con algo así como la sonrisa alentadora del hombre fuerte con el niño débil.

Tiempo es ya de que apartemos nuestras miradas de esa especie de vía láctea que se llama "las grandes mejoras materiales"; de que tengamos la modestia de confesar que si ellas no han pasado de engañador miraje, no es ni será culpa del Gobierno ni del pueblo colombiano, * sinó exclusivamente de que aún no ha llegado la hora de su ejecucion: cuando ella llegue, naturalmente las hará brotar la exhuberante riqueza, como el exhuberante suelo asiático hace brotar el yaca gigantesco.

Tiempo es ya de que en nuestros pasos de nacion marchemos con el aplomo, la mesura y la firmeza que á tan elevado carácter corresponden, alejándonos tanto de la temeridad empírica como de la timidez de nuestra pasada vida colonial; medio que habremos alcanzado, cuando ménos sensibles á las palabras que á los hechos, demos la preferencia á lo pequeño real sobre lo grande meramente especulativo.

Mas dejándonos yá de abstractas digresiones, diremos que si se trata con seriedad de hacer ferrocarriles, no comprendemos, ni atinamos con la razon por qué no se ha pensado en la construccion de uno en la Sabana de Bogotá, que facilite la comunicacion, *por ahora*, de esta ciudad con la plaza de Facatativá, y que más tarde, ó en seguida si se puede, se complemente con la parte del rio Magdalena hácia Facatativá. Desde luego escogido entre las clases medernas más baratas, construido con la mayor economía, sin perjuicio de la calidad; amoldado en su capacidad de tras-

* En parte sí es de ámbos por las frecuentes revoluciones.

porte á nuestro incipiente comercio, acometido y llevado á cabo por medio de una triple alianza de fuerzas y recursos de los dos Gobiernos y de nuestros capitalistas. Este ferrocarril, nos permitimos asegurar, sí consulta la penuria de nuestro Tesoro público, la cortedad y timidez de nuestros capitales, la inexperiencia que en la materia tenemos, la instabilidad de nuestro ser político, la volubilidad de nuestro carácter, y por último, la intermitencia de treguas y guerras en que vivimos. No importa que esta empresa sea, al parecer, pequeña, modesta, humilde; que no despida flamíjeros resplandores que nos cieguen, ni que su importancia tenga la altitud de una columna de humo que con las nubes á confundirse vaya; nada de esto importa con tal que de véras hagamos un camino de hierro, y no un camino de bonitas razones. Así pequeño y todo; así sin ruido ni aires norte-americanos ó anglo-sajones, así lo preferimos nosotros y con placer emprendemos su defensa – ya que los que debieran, la desdeñan, – impulsados por un sentimiento semejante al que compele á defender la causa de un huérfano.

No una obra de imaginacion sino de análisis, en la que habremos de exponer sencillamente los hechos, guardándonos de formar juicios, establecer asertos ó hacer nacer esperanzas, que no tengan por fundamento la práctica cuotidiana, ó los términos numéricos, es el estudio que respetuosamente presentamos á nuestros compatriotas, particularmente á los cundinamarqueses, sin otra pretension que la de despertar su atencion sobre el particular.

Consideraremos justo galardon de nuestro esfuerzo y ámplia satisfaccion de nuestro deseo - si esta idea animada y palpitante aquí, mereciere siquiera una mirada benévola de los pensadores, de los hombres de negocios, de los que tienen autoridad y poder – porque casi estamos seguros que ella – por ellos aceptada y fomentada, se realizaria en breve, en una obra de grande, fecunda y civilizadora trascendencia para el Estado de Cundinamarca.

II.

La Sabana.

Esta vasta explanada que se llama "la Sabana de Bogotá" y que podemos considerar limitada al Oriente por la serranía de Monserrate y Guadalupe; al Norte, por los cerros de San Vicente y Suesca; al Oeste, por la cordillera del Roble; y al Sur, por la de Fusagasugá y Barro-blanco, es una de las mesetas superandinas más ricas, más bellas, más sonrientes del continente Americano. Su superficie la constituye el lecho de la antigua laguna de los Chibchas, segun es tradicion; y su suelo, feraz en demasía, está representado por un mantillo vegetal de un metro de espesor. La diafanidad de la atmósfera, la benignidad del clima, la temperatura agradable en todas las épocas del año, han hecho proverbial la expresion de que en ella se goza de eterna primavera. Elevadas cordilleras, como fuerte antemural cercándola, esconden en su seno, ú ostentan en su superficie, riquezas inmensas – hoy inestimadas – en los reinos vegetal y mineral. Un dios tutelar hendió las rocas de Tequendama, y desde entónces, saltaron al abismo, (en grandiosa horripilante maravilla) las mansas aguas del Funza ó Bogotá, confundidas en su curso, de norte á sur, con las del Bosa, Pueblo-viejo, Balsillas, Frio, Chicó &c. y las de un sinnúmero de quebradas y arroyos que la embellecen, la refrescan y la fecundan. Su área, que mide más de sesenta leguas cuadradas, afecta un

plano próximamente horizontal, interrumpido, de trecho en trecho, por pequeños cerros y colinas que sin amenguar la perspectiva, impiden la monotonía. En este plano, ó á no mayor distancia de diez leguas, se encuentran, como esparcidas al acaso, las más importantes poblaciones del Estado, como Bogotá, Cipaquirá, Facatativá, La Mesa, Anolaima, y una multitud de pueblos de segundo órden.

Una raza robusta, laboriosa, frugal y benévola ha reemplazado á sus primitivos infelices dueños. Ella, ha desecado la tierra, ántes húmeda en extremo, – por medio de una red de muchas leguas de chamba; ella, ha arrancado la maleza, el espino, la boba, el chite, y plantado, en su lugar, el trigo, la cebada, el maiz, la papa; y la plegadera, el poa, el trébol y otras ricas gramíneas que constituyen la alfombra de verdura que la cubre y sobre la cual pacen numerosos rebaños de ganado vacuno, lanar y caballar. Las vastas y relativamente estériles fincas de nuestros antepasados, dividiéndose y subdividiéndose dia por dia, han venido á quedar así en mejor proporcion con el capital destinado á cultivarlas. Se han multiplicado las *haciendas* á la vez que ha alzado prodigiosamente el precio de la tierra. Habitaciones en cuya construccion comienza á consultarse ya las reglas del arte y del buen gusto, han sustituido á las antiguas casas pajizas. La industria agrícola y pecuaria, principal ocupacion de sus moradores, al par que incremento notable, reciben cada dia grandes mejoras en sus procedimientos. La maquinaria y los aparatos extranjeros empiezan á aclimatarse en su suelo: el arado europeo ó norte-americano, las modernas máquinas de sembrar, de segar, de trillar, de aserrar, de moler, servidas por motores hidráulico, animal y de vapor, y la explotacion de ricos depósitos de hierro, hulla, sal jema &c., disputan hoy el terreno, palmo á palmo, á la rutina, á la inercia, á la pobreza y al quietismo de ahora treinta años, y acabarán, no muy tarde, por apoderarse completamente del campo.

Hermosos criaderos de ganado vacuno, entre los cuales se ven algunos que nada tienen que envidiar á los ingleses ú holandeses; yeguadas afamadas por sus excelentes productos para la silla (única especie de que nos hemos cuidado); rebaños de raza de orígen *dishley* en los que la lana no se diferencia mucho de la lana merina de España; la importacion y aclimatacion de tipos reproductores selectos de las mejores razas extranjeras para cruzar con las nuestras, de muy buena calidad tambien, – ofrecen al observador y al patriota grandes motivos de regocijo, y le dejan entrever el linsojero porvenir de esta privilegiada altiplanicie.

El comercio con el exterior, y el interior, – de mayor importancia y valía que el primero, tratan de tomar vuelo, y la actividad con que ámbos se hacen está representada por una multitud de carros tirados por bueyes, por un número cada dia creciente de coches y carruajes para los viandantes y por el hasta hoy inseparable caballo de silla para el sabanero.

Mayor amplitud en el horizonte intelectual, cierto grado de cultura y sociabilidad, algo como hábitos mercantiles y un poco más de espíritu de empresa distinguen al agricultor de hoy de su retraido, llano, pero no ménos laborioso y probo progenitor.

Hé aquí la sabana tal cual la encontrará hoy dia el observador que imparcialmente la estudie y que no quiera cerrar los ojos ante el notable adelanto que, en todos respectos, se ha efectuado en ella en los últimos veinte años.

Y si del campo nos trasladamos á los centros de poblacion.... pero nó; no queremos hacernos pesados para el lector, que tambien, y mejor que nosotros los conoce. ¿Cómo entrar á describir á Bogotá, en Bogotá

mismo? Cuál de los bogotanos necesitaria que le dijésemos lo que es la hija de Gonzalo Jiménez de Quesada, – la ciudad de los Vireyes y de los egregios Presidentes de la Gran Colombia; la del 20 de Julio de 1810; la mártir de Morillo; la esclava de Sámano; la madre de Nariño; la mansion de los altos Poderes federales, de la Metrópoli eclesiástica, del Gobierno seccional; el centro más granado y más escogido de la República; el foco más luminoso; la mayor agrupacion de fuerza intelctual; la acumulacion de capitales, de industria, de comercio....Pero Bogotá está arrojada como por la mano de un hado funesto en un rincon del mundo. En vano pugna por desarrollar sus grandes elementos; en vano clama por acercarse á la civilizacion: esa valla de monte que la circuye, la tiene secuestrada.

Excuse el lector esta efusion de sentimientos en favor de una ciudad en que no solo se abrieron nuestros ojos á la primera luz, sino tambien donde nuestro espíritu recibió los primeros destellos de la ciencia, cuyo recuerdo se confunde hoy en nuestra alma con el dulcísimo de emociones pasadas y queridas venerandas memorias.

Volvamos á la Sabana; volvamos al cuadro que rápidamente bosquejamos; cuadro que nada tiene de fantástico ni exagerado. El brillo – si lo hay – no viene, ni podria venir de nuestras palabras: él viene de la naturaleza misma, de los hechos que fielmente hemos relatado.

El inmenso vacío, la sombra oscurísima que en él salta á los ojos, es la ausencia completa de la locomotora de vapor – representante del movimiento, de la riqueza, del progreso, y portadora de la civilizacion. ¡Lástima grande no poder contarla entre los elementos de bienestar que posee la Sabana, al lado de su inseparable compañero, el hilo eléctrico que ya la atraviesa en todas direcciones.

En realidad, ¿por qué no hay ferrocarril en la Sabana?

Ante esta sencilla pregunta, un tanto perplejo se verá quien quiera contestarla sin ocurrir á afirmaciones vagas ó asertos insostenibles.

Por nuestra parte, no vacilamos en contestar: *porque no lo hemos querido.*

No lo ha querido el Gobierno federal, ni el del Estado, ni los capitalistas de Bogotá, ni los propietarios de la Sabana. Esta es la verdad neta.

De la misma manera preguntábamos años ha, de regreso de Europa– ¿por qué no hay Banco en Bogotá? y nunca se nos contestó lo que esperábamos: porque los bogotanos no lo han querido. Apénas lo quisieron, no uno sino tres fundaron y hoy la institucion bancaria nos es familiar, útil, simpática, imprescindible; pudiendo asegurarse que el éxito ha superado las esperanzas de sus autores.

Lo propio podriamos decir de las otras obras de adelanto, como la Compañía de Seguros, las sociedades industriales – el telégrafo – la instruccion oficial, el ensanche de la beneficencia pública, las obras de ornato y embellecimiento de la ciudad, y otras tantas mejoras y útiles instituciones. Bastó que de véras se intentase plantearlas, para obtenerlas.

Mas, á todo esto se dice que el ferrocarril que proponemos no vale la pena de su construccion; que no dejaria sino gastos; que lo que al Estado conviene es un ferrocarril no donde ya existe una mediana carretera, sino donde sólo hay pésimos caminos de herradura; que el general deseo es unir el centro del Estado, ó de la República con el rio Magdalena; se dicen estas y muchas cosas más, que en nuestro humilde concepto, no pasan de ser, ó juicios festinados, ó deseos irrealizables. Mas no nos anticiparemos; en su lugar nos prometemos – quiera el cielo que no estemos alucinados – contestar una á una las objeciones que se

le hacen. Por ahora, nos limitaremos á decir que el traer á la discusion seria todos esos díceres ú opiniones es la mira cardinal de este estudio. Posible es que estemos seducidos, sin saberlo, por nuestro mismo deseo; posible es que en la liza no queden muy paradas nuestras propias razones – mas, si así fuere, contra todos nuestros esfuerzos, quédanos el consuelo de haber sido los primeros en propender por el esclarecimiento definitivo del punto y por la fijacion de un término de comparacion para los proyectos de vias férreas que se propongan en lo sucesivo. En efecto, si el ferrocarril de la Sabana no se puede, ó no se debe construir, ¿cuál de los otros se debe ó se puede construir? Cuál le lleva ventaja? Tomando en consideracion las condiciones económicas que lo favorecen, tales como la densidad de poblacion, la extension del comercio, la acumulacion de capitales y brazos, y comparando esto con la exigüidad de su costo, con la facilidad de su ejecucion y la cortedad de la via, tornamos á preguntar: ¿cuál es, en dónde está el ferrocarril más aceptable? Si el tal existe, que tire la primera piedra, aún cuando hubiera de caer sobre nosotros.

"Debe tenerse presente, decia un distinguido estadista, * "que ningun pais del mundo ha empezado por contratar las más grandes líneas de ferrocarril que la configuracion de su suelo puede permitir. La Inglaterra misma, ☞ la nacion más rica y comercial del globo ☜ dió principio á esta clase de obras con el ferrocarril de Liverpool á Manchester que solo mide 30 ó 35 millas" (¡¡ 10, ó 12 leguas !!).

Hé aquí nuestro ideal: hagamos lo que Inglaterra: construyamos líneas de 8, ó 10 leguas, que ya vendrán las de 80 ó cien 100 leguas. Si la nacion más rica empezó por líneas de corta extension ¿cómo pretender nosotros, pobres y sin comercio, líneas que en cualquier parte del globo serian tenidas por obras grandes y costosas?

Otro estadista, ** una de nuestras mas notables ilustraciones, decia tambien á este propósito: "Ferrocarriles de gran locomocion como los que se han construido en Chile, ó se están construyendo en el Perú, con un gasto de $ 300,000 á $ 640,000 por legua es una obra *absolutamente superior* á nuestros recursos y pensar en ellos seria poco ménos que desear imposibles. Ferrocarriles de más de $ 100,000 por legua serian para nosotros una dificultad sumamente grave; pero ☞ si se pudiese obtenerlos con un gasto de $ 50, á 60,000 por legua, *deberiamos* hacer un esfuerzo supremo para iniciarlos en el pais." ☜

Aunque no creemos – con perdon del distinguido compatriota citado– que solo, ó principalmente se debe tener en cuenta el costo absoluto de tales obras, sino el costo *relativo* y más que eso su capacidad productora; sí participamos en el fondo de su autorizada opinion.

En capítulo por separado nos permitimos presentar al lector un cálculo aproximado de lo que costaria el ferrocarril que defendemos, tan minucioso como es posible.

El verdadero presupuesto se haria, llegado el caso, por personas idóneas, sobre los planos y estudios del terreno.

III.

Practicabilidad científica de la obra.

Al tratar de la practicabilidad científica del ferrocarril de la Sabana; esto es, de la mayor ó menor dificultad que oponga el terreno á su eje-

* Aquileo Parra. — ** Salvador Camacho Roldan.

cucion, poco, poquísimo es lo que podremos decir que no sea sabido por todo el mundo.

Baste considerar á este respecto, que la parte mas árdua, costosa y delicada en trabajos de ferrocarril; la que exige la aplicacion de la ciencia en sus más altas concepciones, al par que esfuerzos sobrehumanos, es la formacion del trazo y la construccion del lecho de la via que debe recibir la carrilera. Es entónces cuando hay que formar un plano con gradientes fijas y obligadas por sobre elevados montes, profundas hondonadas, ásperos riscos y abruptas quiebras del terreno, rios caudalosos, ciénagas, tremedales y selvas solitarias. Para lograrlo, es menester tajar montes, de roca granítica á veces; abrir túneles, empezando por elaborar, á peso de oro....*¡aire!* para que respiren los trabajadores; hacer en zig-zag el camino de una gigantesta serpiente que parece enroscarse sobre sí misma; unir las escarpas de las montañas por medio de costosísimo viaducto; tender puentes colosales sobre los rios, ó levantar alcantarillas sobre los pantanos; descuajar leguas enteras de una vegetacion exhuberante; producir movimientos de tierra, grandes para sepultar una ciudad populosa.....Mas, ojalá fueran estas las solas dificultades que hay que vencer para llevar á cabo esos grandes ferrocarriles que se califican con razon de difícil ejecucion.

Hay no solo que dar principio á todas esas tareas sino tambien hacerlo aterido el trabajador por los hielos del invierno ó asfixiado ¡por el ardor de la canícula; expuesto á grandes nevadas, inundaciones, lluvias torrenciales; en lucha abierta con una vegetacion terriblemente porfiada en que apénas vuelve el hombre la espalda al árbol derribado, cuando ya lo cubre de nuevo con la sombra de su más lozano y frondoso ramaje; perdido en la inmensidad de regiones desiertas, en donde en vano buscaria algun auxilio humano; en donde las enfermedades, los insectos ponzoñosos, las fieras, y hasta el propio semejante, – cazado y perseguido, y cazando y persiguiendo él mismo – como fiera, le dan á estos trabajos más el aspecto de un combate á muerte que el de las pacíficas faenas de una obra industrial. Todo se opone al hombre en esos lugares. La naturaleza como irritada lanza sus formidables maléficas legiones contra el débil sér que pretende dominarla. Y la domina con la inteligencia, y la inteligencia obra por medio de ese cúmulo de fuerzas que se llama *ciencia*, ante cuyo poder todo cede, todo se humilla, todo se rinde. La dinamita y el taladro; la brújula y el teodolito; la pila eléctrica y el barómetro; los logaritmos y el cálculo diferencial; la asociacion y la disciplina; la higiene y la farmacia; el vapor, el telégrafo, el plano inclinado, la rueda, la cuña, la polea....todo esto, y mucho más, infinitamente más, – es la ciencia.

De todos los recursos de ella, concentrados y dirigidos, sin tregua ni descanso, hácia el mismo fin, se ha necesitado para poder llevar á cabo ferrocarriles como el de Panamá, el interocéanico de San Francisco de California á Nueva-York, el del Monte Cénis, y para decirlo todo con una palabra, todas esas grandes líneas de hierro en las cinco partes del mundo; todas esas líneas que han segado millares de vidas y consumido montes de oro; todas esas líneas que para nosotros son, si quisiéramos imitarlas, vanos delirios, ó abismos abiertos ante nuestra embrionaria riqueza pública.

Compárese con ellos el ferrocarril que proponemos para la Sabana, y luego al punto se echará de ver la grandísima facilidad que ofrece su construccion. Qué decimos! la grandísima facilidad que hay para *acabar* de construirlo: la mitad del trabajo está hecho por la naturaleza: tenemos el terreno nivelado, la línea con solo buscar la recta; el trazo hacedero en pocas semanas, excelente clima, brazos baratos y con abundancia, víveres sin tasa. Aquí léjos de hostilizarnos la naturaleza en manera alguna, parece invitarnos á que completemos la obra que ella ha empezado.

En cuanto á detalles de ejecucion, exóticos en el presente estudio, no á nosotros sino á los profesores tocaria, llegado el caso, el darnos una prolija relacion de ellos. Nuestro ánimo no ha sido otro que el de establecer en abstracto, y demostrar de una manera indirecta, – ya que no podiamos usar argumentos directos por no estar el grado de practicabilidad sujeto á cómputo matemático, * – que no existe dificultad séria que se oponga á su ejecucion. Y á fin de que nuestros benévolos lectores juzguen si ella existe, hemos recordado lo que justamente se califica de árduo y difícil, mas no de imposible, en los paises más avanzados.

Dejando ya á un lado la practicabilidad de la obra, estudiaremos ahora su posibilidad económica, ó sea nuestra capacidad pecuniaria para llevarla á puro y debido efecto y en breve tiempo. ¿Hay recursos para construir el ferrocarril de la Sabana en dos años? Hé aquí planteada la cuestion en términos precisos.

Para poder darle solucion, se hace necesario resolver préviamente esta obra: ¿Cuánto costaria, poco más ó ménos, el ferrocarril de la Sabana?

La resolucion de estas y otras cuestiones que nos permitimos ir presentando, poco á poco, al lector que tuviere la paciencia de acompañarnos, es lo que constituye el fondo de este trabajo.

Todo lo que llevamos dicho lo consideramos como *cero* delante de la elocuencia y fuerza probatoria de la razon numérica, que es á la que toca hablar cuando se trata, como al presente, de inducir á los capitales á vincularse en una industria nueva.

IV.

¿Cuánto costaria el ferrocarril de la Sabana?

Invitamos al lector á hacer con nosotros una incursion rápida á los dominios de los señores Ingenieros, (pidiéndoles ántes la vénia), para averiguar en este capítulo á cuánto montaria el gasto que hubiera de impenderse en un ferrocarril de las condiciones del que para la Sabana proponemos; esto es: un ferrocarril de siete y media leguas de largo; de via angosta y sencilla; de la clase mas barata; y de una capacidad de transporte proporcionada á las actuales necesidades del tráfico.

Desde luego advertiremos, para premunirnos contra toda clase de censura, que no es un *presupuesto* en la acepcion propia de esta palabra, ni podria serlo, lo que nos permitimos presentar al lector, sino un cálculo prudencial basado en los datos que hemos podido allegar, que no diste mucho de la realidad. Tal cálculo, á la vez que de punto de partida para posteriores observaciones, puede servir como base de discusion, y áun como ligera é imperfecta noticia de los pormenores de esta clase de obras á aquellos de nuestros compatriotas que no han parado su atencion en ellas.

Diremos más, – y lo diremos una vez por todas, – que, sacrificando la exactitud á la *seguridad*, seguiremos como regla invariable en este estudio la de calcular al *máximo* cuando se trate de gasto, y al *mínimo*, cuando de producto. Este sistema prevendrá que se tache de deficiente

* A no ser comparando el costo de una línea con otra.

el cálcuio de aquel; el de éste de exagerado, y si no es el más científico, sí es el más propio para inspirar confianza en la empresa, bajo del punto de vista industrial, y para librarnos del dictado de *entusiastas;* pues creemos que no el entusiasmo, sino la razon, fria y severa es la que debe presidir á esta clase de elucubraciones.

Entremos en materia.

El ferrocarril de la Sabana, liberalmente pagado, costaria:

Lecho de la via &c.

Partida 1ª Faja de tierra de 35,000 metros de largo por 20 id. de ancho para la via y los fosos....$	0,000	
— 2ª Setenta mil metros de foso para desagüe y medianería de 2–50 ms. de ancho por 1–50 ms. de profundidad, á $ 0–20 el metro lineal.....	14,000	
— 3ª 80,000 metros cúbicos en movimiento de tierras &ª hasta presentar la via para la superestructura, á $ 0–20 el metro cúbico.....	16,000	
— 4ª En puentes de madera sobre las chambas, desagües, arroyos, venas &ª y alcantarillas, terraplenes y obras análogas.....	35,000	
— 5ª Un puente sobre el rio Bogotá; otro id. sobre el de Pueblo–viejo; otro id. sobre el del Corzo, á $ 10,000 uno con otro.....	30,000	
— 6ª Herramienta, aparatos, enseres y animales de trabajo &ª &.ª, aproximadamente.....	12,000	
— 7ª Estudios, *presupuesto*, trazo, planos &ª...	3,000	110,000

Material fijo y carrilera.

— 8ª 800 toneladas de rieles de acero Bessemer, ó sean 40,000 metros de riel doble, con peso de 20 kilos cada metro doble, para la via, los apartaderos y pasadizos, en los Manzanos, á $ 200 la tonelada...	160,000	
— 9ª 160 toneladas en eclisas. clavos, pernos, &ª en los Manzanos, á $ 340 la tonelada.....	54,400	
— 10ª 60,000 durmientes de buena madera de 1–50 por 20 por 14 centímetros, cada uno, al pié de la obra, á $ 0–50.....	30,000	
11ª — 40,000 metros cúbicos de balastre para la via, apartaderos y pasadizos, á $ 1–50.....	60,000	304,400

Direccion científica y obra de mano.

— 12ª Sueldos de los ingenieros constructores, en dos años de trabajo &ª.....	20,000	
— 13ª Sueldos y salarios de inspectores y obreros, en dos años, á $ 1–50 el metro lineal, en 40,000 metros.....	60,000	
— 14ª Gastos de hospital: asistencia, medicamentos, raciones &ª en dos años, para los obreros...	5,000	85,000
Pasan.....$		499,400

Vienen.....$		499,400

Material rodante. *

— 15ª Tres locomotoras, de seis toneladas cada una, con una fuerza de traccion de 100 toneladas en plano horizontal, y los carros de alimentacion, en los Manzanos.....	24,000	
— 16ª Seis coches para pasajeros de 1ª clase, con capacidad para 30 pasajeros cada uno, en id....	9,000	
— 17.ª Seis carros para id. de 2ª clase, con igual capacidad, en id.....	4,800	
— 18ª Veinte vagones para equipaje, mercancías &.ª con capacidad de 5 toneladas cada uno, en id.	10,000	
— 19ª Diez carros de plataforma para maderas, material &ª con igual capacidad, en id.....	2,000	
— 20ª Dos carros para animales.....	2,000	
— 21ª Gruas rodantes, carros de cigüena &ª &ª	2,000	53,800

Locales para oficinas y estaciones.

— 22ª Oficina central, paradero, bodegas, cobertizos para el material rodante; aparatos y enseres de la estacion en Bogotá.....	25,000	
— 23ª Oficinas y paraderos &ª en los puntos intermedios si son tres.....	15,000	
— 24ª Oficina, paradero, bodegas &ª con sus adherencias en la estacion de Facatativá.....	10,000	
— 25ª Para tornamesas, señales, cruceros, casillas de celadores &ª &ª en la via.....	7,000	57,000

Telégrafo y talleres.

— 26ª Una línea telegráfica con cinco oficinas, una en cada estacion.....	4,000	
— 27ª Un taller de reparacion y construccion, con forja, taladro, cepillo, torno, sierra circular &ª y con departamento de carpintería, servido por vapor; y el local, en Facatativá.....	20,000	24,000

Gastos de la Direccion general de la Compañía.

— 28ª Sueldos, local, imprenta, litografía, útiles de escritorio, postaje &ª &ª en dos años.....	20,000	20,000

Intereses y premios.

— 29ª Premio de letras sobre Europa, ó los Estados Unidos de América, al 10 por 100 sobre $ 100,000, remitidos para compra del material.....	10,000	10,000
Pasan.....$		664,200

* Superiores son los precios que trae la Gaceta ferrocarrilera de Nueva-York de este año.— "Quarto Vol. XI. N.° 46."

Vienen.....$		664,200
— 30ª Intereses al 10 por 100 anual pagaderos á los accionistas por los instalamentos que enteraran en los dos años que duraria la obra, y sobre $ 400,000	40,000	
— 31ª Intereses, hasta el 10 por 100 anual sobre las sumas que tomara ocasionalmente la Compañía para el cambio urgente de los bonos.....	10,000	
— 32ª Intereses al 6 por 100 anual, para obtener plazos la Compañía en sus contratos y pedidos al extranjero a fin de mantener el mayor fondo posible en numerario en caja.....	6,000	66,000
Fondo de reserva para gastos imprevistos.		
—33ª Aumento del presupuesto anterior en un 20 por 100 para el caso de resultar deficiente.....	146,040	146,040
Suma.....$		876,240

Como se ve, no ha alcanzado á un *millon* de pesos el costo del ferrocarril, ni aún *echando por copas*, como suele decirse. Creemos que con $ 800,000 se podria construir; pero fieles á nuestro ofrecimiento exageramos el gasto y decimos que el ferrocarril costaria un millon de pesos.

Réstanos, á manera de *notas*, comentar una por una las partidas que á nuestro juicio lo requieren.

1.ª Los dueños de predios atravesados por la via darian grátis la faja de tierra; en cambio seria justo que la empresa costease los fosos divisorios, á la vez desagüe. En caso de expropiacion, que seria apénas creible, nuestro cálculo no aumentaria notablemente.

3.ª INGENIEROS calcularon el movimiento de tierras entre Bogotá y Zipaquirá, cuando se trataba del ferrocarril del Norte, en 125,000 metros cúbicos. Proporcionalmente le corresponderian al de la Sabana, en igualdad topográfica, 80,000 metros cúbicos.

4.ª y 5.ª Es claro que sin planos, estudios prévios, &c. todo lo que se diga de obras de arte, tiene que ser aventurado, é inspirar justa desconfianza; mas como no nos era dable dejar en blanco las partidas, resolvimos, fijar una suma que se funda en el conocimiento PRÁCTICO que de la Sabana tenemos. Si fuere deficiente, para todo eso está la 33.ª

8.ª Las 800 toneladas de riel son 5,333 cargas de 12 arrobas de peso. No tendremos la nimia escrupulosidad de descomponer esta partida (aunque sí lo hemos hecho) en los infinitos gastos de toda clase que hay desde la fábrica en Lóndres ó Nueva York hasta la bodega de los Manzanos. Así es que en esa partida ($ 160,000) hay: precio de fábrica, recibo, embarque, aseguro hasta Honda, flete de mar, trasbordo en Barranquilla, si entran (como naturalmente entrarian) por las Bocas de Ceniza; comision, flete del rio, comision en Honda, – paso, bodegaje &c. y flete por tierra hasta los Manzanos. El último costaria $ 42,664 por ser 5,333 las cargas. Expresamos esta partida con especialidad, porque adelante nos habremos de servir de ella para contestar cierto argumento. No hemos incluido impuestos fiscales de la Nacion ni del Estado, porque de suponerse es que serian eximidos estos materiales.

9.ª Lo dicho con respecto á la anterior es igualmente aplicable á esta; la diferencia en el precio es porque en la fábrica cuestan tres veces más estas adherencias que los rieles y ademas, requieren empaque. Flete de Caracolí á los Manzanos de 1,066 cargas á $ 8 cada una: $ 8,528.

10.ª A ese precio les ofrecen los dueños de aserríos.

11.ª No es deficiente: el costo estaria en la escavacion y trituracion; el tren mismo le iria regando en la via.

12.ª á 14.ª Aunque fueran algo elevados los sueldos, $ 20,000 alcanzan. El jornal que hoy se paga en la Sabana es de 30 á 35 centavos: es bien seguro que no pasaria de 50 cs. y que dos obreros, por dispendioso que sea el trabajo, sí hacen UN METRO de carrilera por dia. El gasto de hospital en la Sabana parece más bien un lujo.

15.ª á 21.ª Este material bastaria aún para un tráfico cuatro veces mayor que el actual.

22.ª á 25.ª En estas construcciones se proscribiria todo gasto de mero lujo; en Europa y los Estados Unidos de América se reducen á almacenes para la carga, salon de pasajeros, unas piezas para el despacho, &c. y cobertizos para resguardar de la intemperie el material rodante. El local más costoso seria el de Bogotá, indudablemente; y por eso lo hemos computado en $ 25.000.

26.ª y 27.ª El telégrafo y ferrocarril son uno sola empresa: el del Gobierno no bastaria. Es patente la utilidad y necesidad de tales talleres: puede decirse que las empresas ferrocarrileras empiezan por fundarlos. En el de Facatativá podrian construirse, sobre ruedas, resortes, ejes, &c. extranjeros, los coches, carros y vagones con un ahorro de consideracion. Ah! si lo propio pudiera decirse de los rieles! si se pudieran construir en el país! Calculamos en $ 150,000, poco más ó ménos, el trasporte de ellos y de sus adherencias desde la fábrica hasta los Manzanos. En la Pradera existe la ferrería y rico depósito de hierro de los señores Manrique & Codazzi: en Pacho el antiguo establecimiento que, segun el dicho de los respetables caballeros,–hoy propietarios de él–representa un costo de medio millon de pesos; en Samacá la Empresa oficial que, (segun se nos ha informado) dispondrá de un tren completo de fundicion, laminacion y construccion. Mas, si no se obtuvieren rieles de buena calidad aquí, se IMPORTARIAN, por más sensible que esto fuera para el que aprecia, como nosotros apreciamos, los esfuerzos de tan dignos empresarios.

28.ª Una empresa de esta magnitud é importancia exigiria para su organizacion y buena marcha, y más que para esto, para el manejo de los fondos un personal escogido por su honradez, aptitudes y laboriosidad en la Direccion general, y hombres de tales condiciones no se consiguen con sueldos mezquinos.

36.ª Es obvia la obligacion de la Compañía, de pagar estos intereses. Los accionistas empezarian á ganar desde que enteraran en la caja de aquella el valor de sus acciones. Mas no era esa la principal observacion que íbamos á hacer, sino esta: la seguridad y puntual pago del 10 por 100 sobre los instalamentos, facilitaria la consecusion del dinero para pagar las acciones, especialmente á los Gobiernos que se suscribieran; es decir, el crédito del accionista allegaria recursos á la Empresa. El acelerar la construccion de la obra seria, pues, una verdadera economía; razon por la cual hemos fijado DOS AÑOS, como máximum del tiempo para todos los trabajos.

31.ª y 32.ª Adelante daremos la razon de ellas.

33.ª última. Estamos casi seguros de que muy poco habria que tomar de esta partida, mas es de uso, costumbre y razon ponerla en todo presupuesto.

Comparando el anterior cálculo con el *presupuesto* concienzudo y minucioso que hábiles ingenieros del pais y extranjeros hicieron para el ferrocarril del Norte *en la parte de la Sabana*, resulta aquel mayor que éste en un33 por 100: computaron la legua á $ 90,000; nosotros la hemos computado á $ 120,000.

Para qué? Para poder concluir con estas palabras: el ferrocarril de la Sabana costaria ménos de un millon de pesos; pero NO MÁS.

V.

Medios para su construccion.

Por *medios* entendemos en esta ocasion no solo los recursos pecuniarios sino tambien la aptitud científica y los brazos. Es decir, el capital y la industria, sin ninguno de los cuales podria ser realizable la obra.

Ocupémonos ante todo en estudiar lo relacionado con el capital; que ya le llegará su turno á la parte industrial.

Un millon de pesos hemos dicho en el anterior capítulo que seria *lo más* que costaria el ferrocarril; pero ¿lo hay? nos preguntará el lector. Cómo, se nos dirá, conseguir un millon! en un pais tan pobre como el nuestro que carece de industria fabril y apénas alcanza á subvenir á sus más precisas necesidades merced á su insignificante comercio, á su rutinaria agricultura? Cómo conseguirlo? Dónde puede estar para tomarlo?

En caja, contestamos sin vacilar.

Para enseñárselo, preciso es que el lector, echando la vergüenza á un lado se resuelva á hacerse con nosotros en esta ocasion....oh! qué horror! *bandido romano.* Y como tal, cuando con sigilo averigua la fortuna de los viajeros á la Ciudad santa asaltados ó por asaltar, para calcular friamente el rescate que sin piedad ni remordimiento, luego despues háles de exigir,– nos acompañe á asechar la marcha del Tesoro público y del capital de los particulares para calcular la parte que de ellos pudiera destinarse al ferrocarril, – y luego sin piedad ni miramiento alguno, –no exigirla, denunciarla –; por más ingrato que sea el penetrar en ese misterioso arcano del corazon humano que se llama....el cofre.

Si atisbamos en las arcas nacionales y en las del Estado, alcanzaremos á ver, al traves de los respectivos presupuestos, que de 1880 á 1885, ingresaran á las primeras unos veinticinco millones de pesos, y cerca de dos millones á las del segundo. Y si de ahí pasamos á observar la produccion de la masa de riqueza pública existente en la Sabana y en las poblaciones comarcanas, veremos que en el mismo tiempo ella producirá, como capital asociado á la industria, unos ventisiete millones, calculando la produccion á $ 36 anuales por cabeza de poblacion, sobre 150,000 almas. Estas tres sumas nos darán un total de cincuenta y cuatro millones de pesos, con los cuales tenemos que subvenir á la satisfaccion de necesidades de carácter público y privado. Esto es cierto; pero ensayemos como quien las miajas de festin suntuoso recoge, y bota al infeliz mendigo,– colectar en cinco años, recogiendo para ello centavos aquí y allá, un millon de pesos en dinero sonante.

Como no es posible calcular las entradas particulares de una sociedad como se hace con las de un Gobierno, – si queremos conocer la capacidad rentística y pecuniaria de esas 150,000 personas así como calculamos su capacidad *productora,* es preciso ocurrir á los catastros, –medio inexacto y deficiente entre nosotros; por lo cual nada ménos haremos que eso; pero sí podemos conocerlas inductivamente por la cuantía de los capitales y el interes que ellos producen, y por la remuneracion ó renta de los servicios profesionales é industriales. Estimaremos lo más bajo posible. La cuantía de los capitales fijos y circulantes en la agricultura y el comercio podemos decir que oscila entre $ 10,000 y $ 300,000, y el interes ó la renta de sus dueños de $ 800 á $ 15,000 por año; los servidores públicos, profesores, industriales &c. &c. gozan de una renta segura entre $ 600 y $ 2,000 anuales. Y como estamos tratando no de un año sino de cinco, – hay que multiplicar por 5 todas esas entradas y nos resultará la menor en $ 3,000 y la mayor en $ 75,000 de un solo individuo ó familia. * No nos atrevemos á calcular el número de capitatales; pero imaginémonos cuántos hay en la region que tuviera por teatro el ferrocarril, cuánta la renta total y cuánta la parte que pudiera aplicarse á la obra en cinco años sin sentir el gravámen, ni hacer sacrificio alguno.

Esperamos que estas premisas no las tachará nadie de exageradas; y deseando poner de bulto á nuestros compatriotas la capacidad pecuniaria que hay para la obra que proponemos, preguntamos: el Gobierno nacional ¿no podria dar de 25 millones, – $ 400,000 en cinco años? el del Estado, ¿no podria dar de 2 millones, – $ 100,000 en el mismo tiempo? el rentero de $ 3,000 no podria dar $ 100 en cinco años? el rentero de $ 75,000 no podria dar $ 1,000 en cinco años? el empleado, el profesor, el industrial no podrian dar $ 200 de 5,000 ó $ 10,000 que en dicho tiempo perciben? Donándolos? No: dándolos prestados

* Por más exagerado que parezca á los gimoteadores.

al interes del 10 por 100 anual á una Compañía que les diera perfectas garantías, ó sea tomando acciones?

Ya se ve que sí *podrian*: que no *quisieran* es cosa distinta, y hasta pretender cambiar la voluntad, no irá nuestra osadía: no hemos pretendido sino demostrar la posibilidad pecuniaria que hay solo en Cundinamarca para acometer la obra.

Sirva, pues, esta demostracion de base á la combinacion mercantil que pasamos á exponer, ☞no como la mejor ni como la única, ni como del todo original☜ sino como la que nosotros hemos hallado más fácil en su ejecucion, más positiva en sus resultados y más al alcance de nuestra riqueza pública y privada. Financistas expertos, economistas entendidos y comerciantes hábiles no faltan, que podrian enmendarla y corregirla, ó reemplazarla, lo que seria mejor, con otra, que aceptable y aceptada fuera.

Volviendo al principio, deciamos que el millon de pesos está en caja; mas no ciertamente en oro ni plata, sino en algo que vale como oro y plata, gracias á los prodigios del *crédito,* de ese alquimista de los tiempos modernos.

Ese millon, - capital de la Compañía, una vez organizada conforme á la ley, – estaria representado por una suma igual en papel de *crédito,* llámesele bonos, billetes, cédulas ó como se quiera. Esos bonos ó billetes &c. de valor de $ 1, $ 10 y $ 100 no ganarian interes alguno y solo constituirian el capital fiduciario de la empresa.

El capital verdadero seria constituido por el valor de diez mil acciones de á $ 100 cada una, divisibles en fracciones decimales y pagaderas en diez instalamentos, por semestres anticipados, ó sea en cinco años. Por el valor de cada instalamento pagado abonaria la Empresa á los accionistas el interes de 10 por 100 anual y lo pagaria por semestres vencidos. Dicho interes correria en favor de los accionistas y á cargo de la Empresa desde el dia de hacer el primer instalamento hasta el dia en que la via fuera puesta al servicio público, ó sea, en los dos años que hemos fijado para los trabajos; y se cargaria al costo de la obra.

De esta manera, la Compañía tendria el dia que abriera operaciones, cien mil pesos en numerario en caja, valor del primer instalamento pagado por los accionistas y un millon en bonos. Seis meses despues ingresarian otros cien mil pesos en dinero sonante y así sucesivamente hasta que llegara el pago del décimo instalamento, ó sea á los cuatro años y medio.

Todos los gastos, – á excepcion de jornales, – serian cubiertos en bonos de la Compañía. Los ingresos en metálico servirian para cambiar y *amortizar al momento* los bonos que de la circulacion volvieran á la Oficina de cambio de la Compañía. Todo bono cambiado se inutilizaria al punto y circunstanciadamente se haria registrar en el periódico ó revista semanal del ferrocarril, de forma que el público estuviese perfectamente al corriente de la marcha de esos documentos y que con solo consultar el susodicho periódico supiese al instante la cantidad amortizada y la que en poder de la Compañía estuviere para, de este modo deducir, fácilmente, semana por semana, la cantidad circulante.

En ningun caso podria poner en circulacion la Gerencia una suma en bonos mayor de $ 250,00 por semestre. Por el contrario, deberia ser hábilmente parsimoniosa, con la mira é intento de escasearlos en el mercado hasta donde le fuera dable, á cuyo fin haria los pedidos del material al extranjero por lotes y recabando plazos de las casas constructoras; diferiria hasta el segundo año la construccion de obras de ca-

rácter ménos urgente, como estaciones &c.; estipularia plazo en sus contratos; capitalizaria, mediante *convencion*, sueldos, &c.; tomaria, en casos extraordinarios, dinero á interes, con prenda de los bonos ó hipoteca de la parte ejecutada, para hacer frente al cambio de éstos; haria en fin, todas las operaciones que estuvieran en la órbita de sus facultades y tendieran á prevenir la baja del papel. Sobretodo, deberia ser muy acuciosa, vigilante y severa en el cumplimiento de los deberes que en su caso la ley, los estatutos ó reglamentos de la Compañía le impusiesen.

Hasta aquí los bonos tendrian en el mercado un precio más ó ménos alto, segun la confianza que al público inspirasen el honrado manejo y la acertada distribucion de los fondos; y se mantendrian á la par durante el tiempo que hubiera en caja metálico para cambiarlos.

Pero veamos el elemento que entrando en juego en esta combinacion, obraria eficazmente en el sentido de mantenerlos á la par miéntras llegaba el pago del subsiguiente instalamento. Ese elemento seria el apoyo (con que hasta ahora no hemos contado) de los Gobiernos federal y seccional, tambien accionistas; apoyo que sin imponerse gravámen ni sacrificio alguno podrian prestar, señalando una parte de sus rentas y contribuciones para la colocacion *transitoria* de los bonos, recibiéndolos y dándolos como dinero sonante.

Dando por sentado, – si se da, – que la Compañía inspirara la debida confianza y que puntual y religiosamente se practicaran las anteriores operaciones, – preguntamos: correrian esos bonos como dinero sonante?

Indudablemente que sí; – es posible que se nos conteste, pero se comprometeria el fisco de la Nacion y del Estado.

Por qué? No se nos alcanza cómo ni qué perjuicio sufririan dichas entidades con recibirlos con una mano y darlos con la otra, pero sí se nos alcanza el grandísimo bien que con eso harian ellos á la Compañía, – de la cual serian partey á la Empresa, – en la cual los suponemos interesados. Si el hecho de recibirlos como dinero, les daba tal carácter, el hecho de tener en la plaza este carácter, haria que para el fisco indiferente fuera, el recibir una parte de sus entradas en bonos ó en dinero; siendo tan íntima la relacion que entre estos dos hechos existe, que cada cual, es simultáneamente del otro, –causa y efecto.

No proponemos cosa nueva ni absurda: razonemos á la luz de la observacion diaria y de la experiencia que todos tenemos en materia de crédito en nuestro país. No vamos á engolfarnos en abstracciones teóricas sobre crédito sino á presentar hechos que se suceden todos los dias en la calle real – como si dijeramos – en la Lonja. O se conviene en que nuestros bonos se cotizarian á la par, y entónces los comparamos á los billetes de los Bancos particulares ó *privados* que en la ciudad hay, cuyo recibo como dinero no ha causado, hasta ahora que sepamos, perjuicio alguno al erario de la Nacion ó del Estado, que como tal los reciben: ó no se conviene, y entónces argüiremos apoyándonos en otro ejemplo práctico. Nótese bien que el papel de crédito que proponemos participa en su esencia del *billete* y del *papel–moneda*, y aún del documento de crédito: * – es billete miéntras haya fondo en metálico para cambiarlo á la vista: – es papel–moneda, cuando agotado ese fondo, sea de obligatorio recibo en las oficinas públicas de recaudacion y esta doble naturaleza que adquiere y pierde alternativamente, lo hace de mejor condicion que los bonos que se emiten y han emitido en el pais, (y entendemos que tambien en los Estados más civilizados de Europa y América) en nombre de empresas ferrocarrileras: nuestro bono les lleva la ventaja de ser cambiado por dinero de seis en seis meses. Como documento de crédito no creemos que bajara de su precio nominal; pues aparte de la espectativa de su cambio inmediato, la cantidad circulante seria pequeña con relacion al fondo de su colocacion en las oficinas de recaudacion de la Nacion y del Estado.

* Un pagaré mercantil de la Compañía al portador.

Los *Pagarés del Tesoro* llegaron, como á todos nos consta, á ponerse al 88 por 100 cuando religiosamente se recibian en el 50 por 100 de las Rentas y Contribuciones nacionales, y eso que no eran verdadero papel–moneda, sino un documento de crédito público; es decir, papel sujeto á las variadísimas influencias que obran la depreciacion de esta clase de documentos; entre las cuales tal vez se puede contar en primer lugar el temor, que pocas veces deja de convertirse en certidumbre de que no se acaba de hacer una emision, cuando ya la nueva asoma en el horizonte de las oficinas del Tesoro y Crédito público y, sea confundida con la anterior, ó sea debidamente clasificada, siempre llega al mercado como fecundante ola de descrédito. Si á este hecho agregamos que el deudor ó promisor es juntamente deudor, juez y soberano y que como tal confiesa, niega ó cancela, juzga y manda todos los años y basta una palabra suya ó una plumada para hacerlos bajar y subir como por ensalmo, no se nos negará la fuerza derivada de la comparacion que establecemos: si los *pagarés del Tesoro* estuvieron del 80 al 88 por 100, el *bono* que proponemos, tan superior á aquellos, no dejaria de correr á la par. Emision fija, y no renovable ni renovada *nunca*, cambio semestral por dinero, carácter privado de la Empresa y publicidad de su marcha, facultad en la Direccion para tomar dinero á interes para cambiarlo en casos urgentes, le dan á nuestro bono un carácter *sui generis* que, repetiremos é insistiremos, lo asimilan al billete de Banco, al documento de crédito y al papel–moneda. Pero hay una circunstancia que lo distingue, mejorándolo, de todos estos títulos fiduciarios; á saber, la revista semanal que dice cuántos están amortizados, cuántos en circulacion y cuántos existen; circunstancia que alegamos en favor de la idea; porque es dato importantísimo para el tenedor, como fácilmente se comprende.

Tampoco alcanzamos á ver el mal que su recibo y aceptacion *voluntaria* causasen al público en general, toda vez que partimos del principio de que corrieran como dinero y de que los consideramos doblemente afianzados para tercer poseedor, y para los mismos accionistas con el valor de los instalamentos subsiguientes y con la parte de obra ya concluida.

No faltará quien nos observe que contando con el dinero en caja á medida que se hagan los instalamentos seria mas sencillo y expedito ir invirtiendo el valor de ellos, – á medida que se fueran cubriendo, – en la obra, y prescindir en absoluto de la introduccion de un elemento que no serviria sino para embrollar las operaciones de la Empresa. Al que tal cosa piense ó diga, le contestaremos, que los bonos no son mas que un *medio* para anticipar, sin descuento, los pagos de los tres últimos años y obtener la obra ménos cara y en dos años en vez de cinco; pues se nos hace difícil el colectar un millon de pesos en dos años.

Otros rechazaran la combinacion en el fondo mismo y pensaran que seria mejor que el Gobierno de la Union y el del Estado juntos, ó el uno sin el otro, ó una compañía extranjera privilegiada, ó un franco y directo empréstito serian el medio mas á propósito para llevar á cabo la obra.

Y otros, en fin, rechazaran la idea misma, aún despues de habernos oido hasta el fin, – si tal honor nos hacen, – porque no les hayan hecho fuerza nuestras razones.

A los primeros, les manifestamos que aceptada la idea, las demas circunstancias de modo, tiempo y persona, son para nosotros puntos secundarios, y aplaudiremos y agradeceremos las mejoras y enmiendas, ó sustituciones favorables que el patriotismo introduzca.

Con respecto á los que no acepten la idea, deploraremos en el fondo de nuestra alma, como al principio lo expresamos, que la causa no hubiera contado con un defensor digno de ella. Hémosle consagrado todas nuestras fuerzas: no quedará, pues, por nosotros.

Y volvemos á anudar el hilo interrumpido de nuestro pensamiento.

Deberán concurrir los Gobiernos federal y seccional con sus recursos, prestigio y respetabilidad á la formacion de la Compañía.

Para nosotros no cabe sobre esto la menor duda. En todos los paises civilizados, no obstante la superabundancia de riqueza social y la audacia y amplitud de la iniciativa privada que en ellos hay, los Gobiernos apoyan, fomentan y auxilian, bajo diversas formas, esta clase de obras que podemos llamar de utilidad pública y medio de admininistracion política. Entre nosotros, en donde la iniciativa privada, si no nula, está más que en la infancia y es más tímida que un niño, se hace indispensable que este *alto y poderoso Señor* que se llama *Gobierno* le infunda ánimo y por decirlo así, la tome de la mano y la conduzca como al niño que, ya en la noche, á tenebrosa alcova se acompaña; pues ciertamente la oscuridad que envuelve aún la industria de las vias férreas en Colombia, la hace aparecer rodeada de peligros para el capital, que por más imaginarios que sean, sí obran realmente en el ánimo de sus dueños. Por otra parte, – y lo decimos con referencia al Gobierno de la Union, – Cundinamarca es cuasi – distrito federal: en él tiene la Nacion su finca más valiosa y de él deriva en los impuestos de la sal y de Aduanas *un tercio* por lo ménos de su Presupuesto anual; y sin embargo Cundinamarca es uno de los Estados de la Union olvidados en la distribucion de gracias mercedes y auxilios ordenada por el Legislador á beneficio de otros Estados, verdaderos *des enfants gâtés* de la familia colombiana. Si, pues, un sentimiento de equidad y justicia, exige el apoyo oficial, tambien lo reclaman elevadas miras de política y de patriotismo, como adelante lo veremos.

Pero sí es notoria la obligacion en que está la Union de fomentar sériamente este ferrocarril como parte del que mas tarde nos lleve al Magdalena, y notoria la conveniencia que en hacerlo hay; – más extrecha obligacion, más apremiante necesidad, más tangible utilidad es la que hay para el Gobierno del Estado. Dar impulso al comercio interior y exterior, facilitándolo; fomentar la industria en el corazon del Estado, incrementar su riqueza *imponible*; dar un paso de verdadero progreso, aliento al espíritu público y algun vagar á la manía política, subversiva cuanto zizañera, son consecuencias todas de esta clase de empresas, y que creemos deben pesar mucho en el ánimo de una ilustrada Administracion.

Y si de consideraciones de tan alta importancia descendemos á otras de interes puramente de Presupuesto, el gravámen apénas sensible de dar prestados al 0 por 100 $ 100,000 en cinco años para el ferrocarril, seria compensado. Es fuerte, constante y relativamente infructuoso el gasto que el Estado hace en la construccion y conservacion, por trayectos, de la carretera de Occidente, sin tener siquiera la satisfaccion de contar con una verdadera calzada, como pueden decirlo todos aquellos que en estacion lluviosa la transitan. El ferrocarril suprimiria ese gasto en las tres cuartas partes como que, una vez construido, la carretera de Occidente hasta Facatativá, podria dejarse al cuidado de los distritos respectivos, ayudados si se quiere, por el Estado con la otra cuarta parte del gasto ahorrado. El ahorro podria aplicarse á la mejora formal del camino de herradura de Facatativá á Honda; y el Gobierno del Estado haria así dos bienes con una sola obra.

O podria tambien destinar ese ahorro, junto con el producto de sus acciones, si las vendia, ó los dividendos como accionista, si los habia, á la suscricion de acciones en la empresa que se organizara para construir la 2ª seccion del ferrocarril, ó sea la que del rio deberia venir á enlazarse con el ferrocarril de la Sabana.

Pasemos á otra cosa.

Infundado y altamente depresivo de nuestro nombre nacional nos parece el temor de que entre nuestros ingenieros no los haya aptos para ejecutar la obra, no ya tratándose de un ferrocarril tan fácil como el de la Sabana sino de vias en que hubiera que vencer grandes dificultades de ingeniería. Los hay ciertamente: unos formados en la Escuela central de Puentes y calzadas de Paris; otros en el antiguo Colegio Militar de Nueva Granada (obra debida á la progresista administracion del General T. C. de Mosquera) oyendo las lecciones del sabio Mr. Bergeron y otros, en fin, en la Escuela de Ingenieros de nuestra respetable Universidad Nacional, creada durante la ilustrada administracion del General Sántos Acosta.

En la parte arquitectónica de la obra, tampoco carecemos de hombres que fueran capaces de edificar unos pocos y muy sencillos edificios, como lo demuestran las obras que á nuestra vista se levantan en la ciudad.

Y los obreros? Los tenemos con abundancia; importando poco que no hayan trabajado en ferrocarriles: – si á las felices disposiciones de los hijos de Colombia para toda clase de trabajo, agregamos que se traerian del extranjero unos pocos obreros que enseñaran á los nacionales la sencillísima y siempre repetida operacion mecánica de tender, unir y clavar los rieles, – podemos estar seguros de que á la vuelta de pocos dias adquiririan ellos el suficiente grado de destreza en la ejecucion de sus respectivas tareas.

Dinero, * ciencia y brazos, ¿qué nos falta para acometer la obra? Nada más que convencernos de que ella es un buen negocio.

VI.

Sus rendimientos ó aspecto industrial.

El estudio de los *rendimientos* del ferrocarril de la Sabana es el alma de la cuestion: el baluarte de las dificultades por expugnar: el nudo gordiano que tenemos que desatar en este capítulo.

Hasta donde hemos llegado en nuestro camino, hemos visto de una manera clara y terminante que la obra científica y económicamente hablando, se puede hacer.

Pero de que se *pueda* hacer, se deducirá en sana razon que se *deba* hacer. Claro es que nó; porque no todo lo que se puede, se debe hacer: entre poder y deber media un abismo.

* Ni una palabra hemos dicho con relacion al empréstito exterior que SE DICE estar ya contratado, 1.° porque nuestras ideas sobre el ferrocarril de la Sabana no han sido inspiradas por él, – ni podrian serlo, datando de tiempo atras; 2.° porque hemos querido demostrar que se puede construir sin ocurrir á medios extraordinarios. Ahora, si el Gobierno creyere que este suceso favorece la idea, allá lo resuelva él en su sabiduría

¿Qué es lo que determina el *deber* en estas empresas, consideradas únicamente bajo el punto de vista industrial?

El lucro. Hay lucro? Se deben acometer. No hay lucro? No se deben acometer.

Creemos que nuestros lectores estarán de acuerdo con nosotros sobre la exactitud de las anteriores premisas y aún las calificarán de trivialidades, y con razon.

Si son verdades triviales tanto mejor para nuestra causa; tanto más sólido será el suelo sobre que trabajamos.

Volviendo al ferrocarril repetimos que hemos visto la posibilidad; más véamos si existen en igual grado la utilidad y la conveniencia

¿Es un buen negocio construir un camino de hierro en la Sabana de Bogotá?.—Estudiemos.

Esta no es cuestion de bellos razonamientos sino de estadística y números. Aquellos, pueden por lo pronto deslumbrar y entretener con su amenidad; estos con su lenguaje duro, seco y pesado si fastidiar y cansar pueden al lector, puédenlo tambien convencer, y satisfacer. Y no es imposible que esto suceda al analisar la parte industrial de esta empresa, ó sea la relacion entre el capital y el interes, la naturaleza de la industria ferrocarrilera, sus contingencias ó azares, ora aislada, ora en comparacion con otros ramos del trabajo.

Comencemos:

Por considerar el *territorio* ó region á que *directamemente* serviria el ferrocarril, como si dijesemos abarquémos con una sola mirada el campo de su actividad explotadora. Si trazamos una perpendicular de diez leguas (nadá mas que diez leguas) á cada lado de la via, y otras dos de igual lonjitud, á continuacionde los extremos de ella; obtendrémos un cuadrilátero elongado cuya área es la siguiente: 27 ½ leguas por 20 leguas, igual á 550 leguas cuadradas. Este es el territorio.

Pasemos ahora del territorio, que por cierto no despoblado ni yermo está, á considerar su *poblacion*. Con el Diccionario geográfico de Esguerra en la mano, más sin poner la poblacion distribuida por distritos, dirémos:

Anolaima.	Funza.	Suba.
Anapoima,	Fusagasugá.	Tabio.
Bogotá.	Fosca.	Tenjo.
Bojacá.	Fómeque.	Tena.
Bosa.	Guayabal.	Tocancipá.
Bituima.	Guatavita.	Usaquen.
Cota.	Guasca.	Ubaque.
Cajicá.	La Mesa.	Usme.
Cáqueza.	La Vega.	Une.
Chia.	Mosquera.	Útica.
Colegio.	Madrid.	Villeta.
Calera.	Quetame.	Vianí.
Chipaque.	Nocaima.	Viotá.
Choachí.	Subachoque.	Zipacon.
Engativá.	San Francisco.	Zipaquirá.
Facatativá.	Sasaima.	Zopó.
Fontivon.	Soacha.	

Estos distritos suman 220,000 almas.

Si de la poblacion pasamos á estimar la *riqueza* pública y privada de sus habitantes tropezaremos, desde luego con la falta absoluta de

datos para poder decir algo formal. Los catastos, deficientes é ineptos como son muy poca informacion nos pueden comunicar. Ademas, en ellos no está la riqueza mobiliaria de los particulares, ni la riqueza de los Gobiernos. * En vista del catastro de la propiedad raiz de Cundinamarca, y fundados en nuestra propia experiencia no podemos avaluar la riqueza pública y privada existente en el territorio de que hablamos en ménos de $ 50.000,000.

Hagamos aquí como un paréntesis á nuestro razonamiento para considerar el costo del ferrocaril en relacion con la densidad de la *poblacion* y la *riqueza*, dos elementos de vida para aquel que ya conocemos en la region en que haya de moverse. Tendrémos:

Riqueza: $ 50.000,000—Poblacion: 220,000 habitantes:— Costo del ferrocarril: $ 1.000,000, ó lo que es lo mismo: una quinquagésima parte de la riqueza social. *Capitacion:* $ 4-54 por cada cabeza de poblacion.

Estos resultados nos permiten darle una forma tangible á nuestro pensamiento: la ejecucion de esta obra sería para esos 220,000 habitantes bajo el punto de vista del desembolso lo que para un individuo, que manejára un capital propio de $ 50,000, la adquisicion de un vehículo, por la suma de $ 1,000 pagaderos en cinco años. O como si una ley impusiese una contribucion de $ 4-54 por cada individuo, obligando á todos á pagarla en un quinquenio, ó sea á razon de $,,-90 por año. De este modo es como vemos hasta dónde vá el gravámen y hasta dónde no vá.

Con este método se conseguiria, si se quisiese, el poder comparar nuestro ferrocarril con otro ú otros en construccion ó por construir en el país, ó en otros países.

Y si quisieramos aún indagar más en el sentido de la densidad de la poblacion con respecto al territorio, bastaria establecer la proporcion:

Leg. cuadr. Hab. Leg. cuadr. Hab.

550 : 220,000 :: 1 : X;

ó sean 440 habitantes por legua cuadrada: ó 44 habitantes por milla cuadrada; lo cual nos da para el ferrocarril de la Sabana una *densidad* de poblacion como de 1 á 3, con la de los paises más populosos de Europa. **

Aquí cerramos el paréntesis para seguir en nuestra investigacion.

Estando ya examinados y siéndonos conocidos el territorio, la poblacion, la riqueza y la proporcionalidad de la obra con esos tres elementos, debemos continuar con el *comercio*.

Así como hemos basado las anteriores conclusiones sobre datos geográficos, y matemáticamente, de ellos, las hemos deducido; así mismo, fundarémos las aseveraciones que sobre *comercio* hayamos de hacer en documetos oficiales y estadísticos, y en la observacion que de años atras hemos venido haciendo sobre el particular.

Divídese el comercio en exterior é interior.

Constituyen el primero las mercancías extranjeras que importamos y los frutos del país que exportamos. Asi:

* La Salina de Zipaquirá no puede valer ménos de $ 13.000,000 á juzgar por su producto líquido anual.

** Francia tiene 128 habitantes por milla cuadrada. Constitucioues vigentes de los principales Estados de Europa. De Aparicio y Coronel Ortiz.

Importamos.	*Exportamos.*
Telas de todas clases,	Quina.
Ropa hecha.	Cueros.
Licores y rancho.	Café.
Materias primeras	Tabaco.
Quincallería.	&. &. &.
&. &. &.	

El de importacion tiene un gran movimiento en la Sabana: el de exportacion, aunque poco, no lo es tanto que debiéramos pasarlo por alto.

No así el comercio interior: el cambio de los productos de la region fria por los de las tierras templadas y calientes que demoran en las faldas y hoyas de las montañas que rodean la altiplanicie, da lugar á un comercio activo. Así:

Artículos de tierra fria.	*Articulos de tierra caliente.*
Harina.	Cacao.
Trigo.	Cigarros.
Papas.	Tabaco.
Carne.	Dulces.
Sal.	Maiz.
&. &.	&. &.

Este comercio (del interior) se hace mediante operaciones de cambio rápidas y constantes, circunstancia que le da una importancia y valía superiores al comercio exterior, en el cual el capital circula con cierto grado de lentitud.

El mismo comercio da lugar tambien á un monvimiento constante de pasajeros ó traficantes en la Sabana y poblaciones adyacentes.

No podriamos decir qué capital circula en el comercio exterior ó interior que en ella se hace, ni creemos que haya quien lo sepa, pero calculando prudencialmente, quizá no bajará uno y otro de $ 6.000,000 por año.

Mas demos por terminadas aquí estas consideraciones generales demasiado conocidas por el lector, para herir de lleno la parte industrial del ferrocarril, ó sea las utilidades que pueda dejar. Sin mas rodeos ni ambajes:

¿Cuántas cargas pasan *hoy* por el camino de Occidente?

Y cuántos pasajeros lo transitan *hoy*?

Absueltas estas preguntas, deberemos fijar y estudiar estos otros puntos:

El tráfico aumenta, disminuye ó permanece estacionario?

Si aumenta, en qué proporcion?

Conocido el tráfico actual y la proporcion en que ha venido aumentando:

¿Cuántas cargas y cuántos pasajeros habrá para el año de 1883?

El hecho de poner al servicio público un ferrocarril en la Sabana incrementaria, ademas del aumento ordinario, el tráfico?

Para resolver estas cuestiones con mediana exactitud poseemos *preciosos* datos en los prolijos trabajos estadísticos de la Tesorería de la Junta de Occidente de los años de 1869 y 1873, trabajos que hacen honor al inteligente empleado que los formó; * y si de preciosos los calificamos es porque la estadística es rara entre nosotros, y por lo mismo, *preciosa*.

* P. Návas Azuero.

Repasemos esos cuadros: En el año de 1873 hubo una movilizacion de 160,000 cargas de efectos del pais y 24,000 id. de mercancías extranjeras. Total: 184,000 cargas. A este número hay que agregar, por lo ménos, un 30 por 100 por razon de las cargas que no se computaron en la cuenta de la Junta, ya por estar exentas de peaje, ya por haberlo causado en caminos encargados á otras Juntas, y tendremos un total de 239,000 cargas.

Aún hay otras, pocas en verdad, que son las que transitan entre distrito y distrito, sin pasar por las Aduanillas; pero no queremos contarlas.

En el mismo año transitaron por el mismo camino de Occidente 4,000 pasajeros en sólos los carruajes.

Los viandantes á caballo no se han computado; pero casi se puede asegurar que su número es igual á la mitad de los pasajeros en carruaje. Si así es, tendriamos 6,000 pasajeros en el año de 1873; ó, 110 id. por semana entre yentes y vinientes.

239,000 cargas y 6,000 pasajeros en 1873.

Mas como no se trata del tráfico de ahora *ocho años* sino del de *hoy*, preciso es calcularlo sobre los anteriores datos ya que de esa fecha para acá se interrumpió el hilo de nuestros apuntamientos por la falta de cuadros estadísticos tan minuciosos como los que se le deben al expresado empleado. En la cuenta general del quiuquenio de 1869 á 1873, salta á los ojos el creciente desarrollo del comercio exterior é interior, al comparar el movimiento de 1869 con el de 1873, ó sea el del año 1º con el año 5º

Hélos aquí:	1869	1873	Proporcion del aumento en el quinquenio.
Cargas de efectos del pais.....	95,763	159,949	66 o/o
Mercancías extranjeras.....	12,270	23,855	96 o/o
	108,033	183,804	70 o/o
Carruajes, unos con ménos de, — y otros con mas de 4 personas.....	598	2,444	307 o/o

Vemos, pues, que las cargas aumentaron en la proporcion de 70, á 100 en esos cinco años; y los carruajes con pasajeros cuadruplicaron su número en el mismo tiempo.

Disipa toda duda de que dicho aumento se debiera á causas extraordinarias é imprevistas y no al natural desarrollo del comercio y de la industria, el encontrar en dichas cuentas, como puede verlo cualquiera, que el aumento se verificó siempre de año en año hasta ofrecer una notable diferencia el 1.º con el 5.º

Qué deberemos deducir de estos resultados? Nada ménos que un número mayor de cargas y pasajeros en el año de 1880, es decir *hoy*. Pero en este septenio no sigamos la proporcion de 70 á o/o, no solo por la tremenda guerra civil de 1876 á 1877, que tremendo trastorno en la industria y comercio del pais introdujo, sino tambien para darle el mayor grado de solidez á nuestra operacion: tomemos.....cuál creerá el lector? tomemos la mitad! es decir, el 35 por 100 de aumento en el septenio de 73 á 80 en cuanto á las cargas, y supongamos que el movimiento de pasajeros se ha mantenido *estacionario*.

Si así fuere, tendremos: 324,000 cargas y 6,000 pasajeros en el año de 1880, ó sea *hoy*.

Y hemos resuelto las cuatro primeras cuestiones que propusimos; á

saber: ¿cuántas cargas pasan hoy por el camino de Occidente? cuántos pasajeros lo transitan hoy? el tráfico aumenta, disminuye ó permanece estacionario? si aumenta, ¿en qué proporcion se ha verificado el aumento?

Mas como no se trata de *hoy* (1880) porque no es *hoy* cuando se entrega el ferrocarril al servicio público, sino cuando más pronto en 1883, ó 1884 debemos averiguar el tráfico que entónces habrá.

Empecemos por suponer, – lo que no es mucho, – que nuestros gobernantes tengan la honradez de darle la paz á esta despedazada sociedad y que los gobernados tengamos el buen juicio (hasta el egoismo) de no turbarla; supongamos que así sucediera:

Y véamos á cuanto alcanzaria el desarrollo del tráfico calculando sobre los datos ya conocidos y siguiendo el mismo método.

Si en un septenio las cargas subieron á 324,000, es casi seguro que en tres años y medio, es decir para 1883, llegarian á ser 400,000, ó poco ménos. El supuesto no puede ser más moderado.

Admitimos que en los años de 1873 á 1880, el movimiento de pasajeros no tuvo aumento ninguno como prudente garantía de la solidez de nuestro cálculo; pero esa prudencia no puede ir hasta presuponer que de 1880 á 1883 no hubiera tampoco aumento de ellos.

Del año de 1869 al año de 1873 *cuadruplicó* el número de carruajes, lo cual claramente indica que el de los viandantes se triplicó por lo ménos; mas no tripliquemos su número: doblémoslo no más y así tendremos *doce mil* pasajeros, ó 33 id. diarios entre yentes y vinientes. Tampoco puede ser más moderado este supuesto.

Y habremos sacado en limpio: 400,000 cargas y 12,000 pasajeros para el año de 1883.

Pero esto seria todo? Seria todo, siguiendo con los actuales medios de trasporte; pero no seria todo, contando con el ferrocarril puesto al servicio; es decir, con la rebaja, por insignificante que sea, en los precios, con la seguridad y comodidad, con la novedad y rapidez del trasporte, ora se trate de carga, ora de pasajeros, – que aquel implica.

Nos explicaremos más claramente: La baratura, comodidad, seguridad y *rapidez* harian objetos de comercio con Bogotá materias que hoy no lo son, ó lo son en menor cantidad por carecer el actual medio de trasporte de aquellas condiciones. Por ejemplo: las maderas y materiales de construccion, la piedra, el carbon vegetal, los legumbres &c. &c. vendrian en mayor cantidad y á menor precio se ofrecerian en el mercado. El trasporte de una carga de carbon, v. g. cuesta hoy $ 0,35 y requiere *dos dias* de Facatativá á Bogotá: por el ferrocarril costaria $ 0,20 y se haria en *dos horas*; y así lo demas.

Las anteriores condiciones, mas la novedad ó curiosidad aumentarian notablemente el número de pasajeros atraidos por la diversion, ó por la satisfaccion del deseo de viajar por ferrocarril.

Y que la novedad y curiosidad y el deseo de divertirse tambien son fuertes móviles en los actos humanos. Vaya de prueba: *la sola ciudad de Bogotá* gasta $ 25,000, ó 30,000 en una temporada de seis meses por el mero placer de los espectáculos teatrales. ¿No gastarian los paseantes, no yá $ 30,000 sino $ 15,000, no yá las 60,000 almas de la capital sino las 20,000 de la comarca, y no yá en seis meses sino en *un año*? Claro es que sí.

Podemos pues sin aventurar nada y como efecto de la via férrea agregar unos 100,000 cargas más á las 400,000, y unos 8,000 pasajeros

de toda clase más á los 12,000 que teniamos. Y esto nos da en definitiva: 500,000 cargas y 20,000 viajeros.

Examinados y resueltos, quizá con mediana exactitud los puntos propuestos, estamos ya en aptitud de calcular el producto anual de la empresa; pero digamos ántes dos palabras sobre *tarifa*.

Hoy se paga por una carga 0,50 á $ 0,60 y por un asiento, en viaje sencillo, de $ 1.40 á $ 1.60; y no los hay de 2ª clase.

Para el ferrocarril se podrian fijar los precios de la tarifa, clasificando la carga y los pasajeros, poco más ó ménos así: $ 0,50, 0,30 y 0,20 para la primera; y $ 1.00, $ 0,40 para los segundos.

Estos precios, menores que los actuales, lo serian tambien aunque *nominalmente* fueran iguales; pues en igualdad de precio el servicio de mejor calidad es mas barato. Esto lo sabemos todos.

Pero hemos querido rebajarlos *algo*; *mucho* nó, porque seria una pretension infundada y aún absurda el pretender que nuestras empresas ferrocarrileras, desde su establecimiento adopten y se mantengan con los precios de las Empresas explotadoras de pueblos ricos y comerciales. Esa baratura iria viniendo gradualmente con el ensanche del tráfico:

Esto sentado, véamos el producto anual:

100,000	cargas á $ 0.50	$ 50,000
200,000	id. á $ 0.30	60,000
200,000	id. á $ 0.20	40,000
14,000	pasajeros de 1ª clase á $ 1.00	14,000
6,000	id. de 2ª id. á $ 0.40	2,400
	Suma	$ 166,400

Estamos ya en la mitad del camino en este capítulo: hagamos la otra mitad: averigüemos el *gasto anual*.

Propongámonos *derrochar* esos $ 166,000.

Para mayor claridad, dividiremos los gastos en tres clases:

Gastos de conservacion; idem de explotacion y gastos generales de la Compañía &c. &c.

1ª clase: $ 35,000 para reposicion y reparacion de rieles, durmientes, material rodante, edificios &c. &c.

Hacemos notar que hay taller de reparaciones: que un riel de hierro soporta el paso de 15.000,000 de toneladas; que el deterioro está en relacion con el tránsito: y que en los primeros años todo estaria nuevo.

2ª clase: $ 25,000 para estaciones, celadores, mecánicos, conductores, taller de reparacion y telégrafo, combustible, agua, grasa &c. para 800 viajes redondos por año.

3ª clase: $ 20,000 por la Direccion general de la Compañía, impuestos, ganancias y pérdidas &c. &c. Total de *Gastos*: $ 80,000, ó sea cerca del 50 por 100 del producto bruto. (*)

Restarian, pues, $ 86,000 como producto neto.

Separemos de dicha suma $ 16,000 para fondo de amortizacion del capital, poniéndola al interes compuesto; y nos quedan $ 70,000 para repartir un dividendo de 7 por 100 (si costare un millon) ó de un 9 por 100 (si $ 800,000) entre los dos Gobiernos y los accionistas particulares.

Todavía supongamos que el ferrocarril no dejara, líquidos, sino $ 35,000 en el año! ¿No se podria estipular con los Gobiernos que sus acciones no participaran del dividendo sino cuando no quedara ménos de un 7 por 100 á los accionistas particulares? ¿No seria como una garan-

* El eminente ingeniero Wellington ha sacado el 40 por 100 como máximo en muchas empresas.

tía de un interes igual? Perderian ellos el interes de sus capitales, es verdad, pero por sensible que esto fuera, no lo seria tanto como si los perjudicados fuesen unos pocos individuos, movidos tal vez por un mayor espíritu de empresa y de progreso.

Pero estamos perdiendo el tiempo al tratar de un caso *remotísimo*, de una contingencia *improbabilísima*.

Es bien seguro que ese 7, ó 9 por 100 iria subiendo paulatinamente hasta llegar á un 15, 20, quizá 30 por 100 con el desarrollo económico que esta obra traeria en pos, sin tener, por eso, que hacer otros ni nuevos gastos para aumentar la capacidad movilizatriz del ferrocarril. *Aseguramos* que sin aumentar el material rodante *(aumentando sí proporcionalmente los gastos de conservacion* y haciendo uno ó dos apartaderos más &c. &c.) el ferrocarril, tal como lo hemos imaginado, – movilizaria 2.000,000 de cargas y 100,000 pasajeros por año, rindiendo un producto bruto de no ménos de $ 500,000.

Parece acaso exageracion; pero nada más verdadero que este cómputo.

No haremos las operaciones numéricas á que él da lugar, por no fatigar la atencion del lector.

Damos por concluidas aquí estas averiguaciones para entrar en otras: ¿Es un buen negocio colocar el capital en títulos de ferrocarril al 7, ó 9 por 100 con tendencia á subir al 15, ó 20 por 100 á los pocos años? Cuál es la naturaleza y cuáles son las condiciones de la industria de los caminos de hierro, ora aislada, ora comparada con otros ramos de industria y de comercio, ó sea con otras formas de imposicion de los capitales?

Permítasenos, – no como *leccion* sino como *amistosa conferencia* con nuestros capitalistas, – cuatros brochazos.

Un camino de hierro es por naturaleza un *inmueble* (finca raiz) y, por sus títulos, un inmueble *mobilizado*; lo cual quiere decir, que reune las ventajas de la propiedad *raiz* por lo que respecta á seguridad para el capital y las de la propiedad mueble en lo que tiene relacion con la facilidad de su circulacion: capital fijo y capital circulante á la vez.

Como industria son las vias férreas una como cualquiera otra: son como las empresas de vapores, de carruajes, de mulas: son como las fábricas de paño, de calzado, de bujias: son como la siembra de papas, trigo ó como la cria y ceba de ganado: como todas ellas ofrecen sus servicios al público, en venta bajo la forma de *transporte*.

Pero, si como cualquiera otra industria son, tienen sobre cualquiera otra, ventajas que explican y justifican la tendencia del capital en Europa y los Estados Unidos de América á colocarse en las empresas de caminos de hierro. Su naturaleza de propiedad raiz, – que da mayor seguridad al capital: la expansibilidad de su potencia productora, – que alza el interes del dinero en ellas invertido: su carácter de permanencia, normalidad y perdurabilidad, – que ofrecen tranquilidad y confianza al porvenir de las familias están diciendo elocuentemente por qué el ahorro del empleado, el sobrante del industrial, el patrimonio del huérfano buscan acciones ó títulos de ferrocarril para irse acumulando, ó ponerse fuera del alcance de los tiros de los extraños ó de las tentaciones del propio dueño.

Mas hay aún otra causa para esto, otro aliciente que seduce y es, que al paso que las utilidades de otros negocios se realizan en meses ó años, – la venta de los servicios del ferrocarril es tan constante y rápida que hace de ellos.....ibamos á decir un manantial de arenas de oro que dia por dia y hora por hora afluye á la caja de la Compañía – ibamos

á decir eso; pero tememos que el ilustrado y discreto lector, "Detente, insensato," nos dijera, cómo pretendes persuadir poéticamente á nuestros positivistas hombres de plata á arriesgar su dinero con figuras retóricas?

Tiene razon: diremos pues, en pura prosa lo que prosaicamente pasaria, á saber: que expendiendo tiquetes de pasajeros de 1ª y 2ª clase y cartas de carga para maiz, miel, carbon, madera y trigo se cogerian á cada momento muchos pesos y muchos centavos que irian á parar al bolsillo de los dueños del ferrocarril. Sin correr azares ni contingencias; es decir: sin tener los azares ni las contingencias que son inherentes ó otros negocios, cuyos lados flacos no deja ver la rutina, – ah rutina, – á nuestros capitalistas y hombres de aliento para el trabajo, y así vienen y continúan y persisten y resisten, de largos años atras hasta hoy.

Inmediatamente la industria ferrocarrilera no está expuesta á ciertas contrariedades á las que si lo están las otras; goza por decirlo así de cierta *inmunidad* por la naturaleza. Un camino de hierro no es materia expropiable en tiempos calamitosos por ningun beligerante: no es objeto robable ni hurtable: no teme el abigeato ni á los cuatreros: no padece de muermo, ni derrengadera, acaro ni roña: el caballo de vapor no se cansa, ni enferma, ni muere: no le cae polvillo, ni le da gota, ni peladera, ni se amulata: no le entra comejen ni polilla: no se pica ni aceda, ni se pasa: no se hace hueso, ni se rancia, ni sale de moda: no naufraga ni se va á pique: no depende de honorarios demorados ni embrollados: ni tiene que abrir cacería contra el deudor escondido y ahuyentado: no se vicia de nulidad por falta de una coma olvidada por el Notario como la hipoteca, ni se le hacen tercerías excluyentes con escrituras de venta simulada, excluyendo de la noche á la mañana al dueño del goce de su capital: ni provoca duelo ni lo admite: sirven á todos.....

—Pero la mantencion y reparacion de un ferrocarril es muy costosa.

—Oh! sí, mucho. Muchísimo.

Es como la de un dependiente, mozo guapo y gastador, que viste lino de Egipto, púrpura de Tiro y seda de Cachemira, que escancia el Chio y se alimenta con arroz con perlas y crestas de faisan como los históricos oficiales del histórico Heliogábalo, que calza borceguies de terciopelo recamado de oro y pasea en tílburi ó en yate; pero que tiene la inimitable gracia el muy ladino de sacar á todo hijo de vecino, sin que se queje, por el contrario dándole las gracias, – el dinero y rueda rodando y silva silvando se lo lleva á....su principal. O, sin figura alguna, á los dueños del ferrocarril.

—Pero el interes del 7 á 9 por 100 anual es muy poco.

La renta de la tierra es, por regla general en la Sabana de un 5 ó 6 por 100 al año, ora se dé en arrendamiento, ora se explote directamente por el dueño: el alquiler de los predios urbanos en Bogotá oscila entre el 6 á 12 por 100 de su valor: las utilidades *líquidas* que dejan las especulaciones de comercio, fabricacion y otras, no pasarán de un 12 ó 18 por 100 al año incluyendo en este interes el salario del empresario y la póliza de seguro del capital, cosas que sumadas pueden quizá representar la mitad de ese 12 ó 18 por 100.

Somos profanos en esos misterios del dios Mercurio y tal vez estemos diciendo un adefesio; pero esto nos dice nuestra poca experiencia.

Invertir, pues, un capital al interes del 7 á 9 por 100 anual en títulos del ferrocarril de la Sabana se puede comparar á la compra de tierras en la misma Sabana.

Una hacienda de valor de $ 100,000, en la Sabana dejará seis mil pesos por año?

Pues acciones por valor de $ 100,000, dejarian, por lo ménos seis mil pesos.

Y lo que de aquí pase, acumulándose, compensa el alza de la tierra.

VII.

Sus consecuencias ó aspecto económico.

Al fin! hemos salido de la escabrosa senda de los números que penosamente acabamos de recorrer con el lector en los tres capítulos anteriores. Verdaderamente nos sentimos fatigados; necesitamos el descanso de nuestro pensamiento; y descanso y solaz hallaremos en las ámplias regiones que de ahora en adelante nos toca recorrer. Regiones de un órden más noble y elevado en las que los números carecen de expresion para avaluar el sentimiento, en ellas podemos dar algun vuelo á la imaginacion oprimida hasta ahora por la rigidez del cálculo.

Algo así como un campo abierto y llano, de dilatados horizontes, de risueños paisajes, murmuradoras fuentes, celajes nacarados y auras puras y embalsamadas es el que para nuestro espíritu representa la contemplacion de los beneficios materiales, morales y sociales que para nuestros compatriotas que habitan esta region, para nosotros mismos y nuestras familias traeria el ferrocarril consigo, beneficios que en brillantes y rosados cuadros de placer y bienestar, se ofrecen á nuestra vista y hacen palpitar el corazon.

Hasta aquí no hemos considerado la obra sino al traves del reducido prisma del interes particular y del porcientaje, y como el mezquino usurero que mira y remira y hace sonar las monedas para no exponerse á perder algunos centavos no hemos hecho mas que proferir palabras como dinero, oro, plata y lucro. Pero ya debemos cambiar el puesto de accionistas por el más digno y noble del patriota y del filántropo, que tambien hay algo y mucho que hable á su corazon en nuestro estudio.

Al tratar del ferrocarril de la Sabana bajo el aspecto económico; esto es, de sus efectos con relacion á la creacion de valores nuevos en el Estado, de su distribucion y consumo reproductivo en la region directamente sometida á su benéfica influencia, lo primero que salta á la vista del observador es la creacion de nueva y positiva riqueza con el alza de la propiedad rural, más ó ménos inmediata á la via. A todos los propietarios y hombres de negocios de la Sabana les consta, que de algunos años para acá las tierras han venido subiendo de precio de una manera sorprendente,; lo cual se atribuye, – y con razon,- á la mejora de la calzada de Occidente y á la reciente construccion de la del Norte. Creemos que la carretera es sin disputa una de las causas generadoras de ese fenómeno económico. No hay tierra, al decir de experimentados agricultores, en lo que propiamente se llama *sabana*, que valga ménos de $ 30 por fanegada, por embarzalada que esté, y no son raras las ventas de terreno de superior calidad á $ 200 fanegada; pudiendo decirse que hoy el precio medio de la fanegada es el de $ 80. Diremos mas, conocemos finca que hoy vale un 900 por 100 más de lo que costara ahora treinta años. La nombradra hacienda del Novillero, antiguo abolengo del Marques de San Jorge se ha dividido y subdividido en una veintena de haciendas, que sumadas no valdrán ménos de un millon de pesos.

Dados estos antecedentes, de fácil verificacion por el lector, considérese cuánto más valdria la propiedad territorial de la Sabana especialmente la que se encontrase situada á las inmediaciones de la via férrea, en el trascurso de unos pocos años. Por nuestra parte no vacilamos en asegurar que los predios ubicados a ménos de una legua del ferrocarril duplicarian su valor; y los que se encontrasen á dos, tres ó mas leguas de la línea subirian un 50, un 20 ó un 10 por 100, ó sea en relacion inversa de la distancia; pero más ó ménos subirian. Si no se nos niega el anterior supuesto, y tomando por base de cálculo el precio medio de $ 80 por fanegada, redúzcase á números (nosotros ya quebramos con ellos) el total de la riqueza creada mediante esta alza y nada de extraño tendrá que el resultado arroje unos dos millones de pesos; los que desde luego se pueden considerar como riqueza imponible por el Legislador.

Pero no solo los predios rústicos alzarian: los urbanos, ó sean las casas, los locales y otros edificios en los centros de poblacion, Bogotá y Facatativá, puntos extremos de la línea, y aún los de los distritos del tránsito tendrian más pedido y mejor colocacion.

Y no se nos objete que el alza del precio de las fincas no se puede ni debe traducir por verdadera creacion de riqueza sino en tanto que la *renta* suba en proporcion, y que sin este aumento, el alza en el precio no puede mirarse sino como un valor imaginario que el lujo ó el capricho le dan; porque contestamos – que bastaria el *hecho* solo de que hubiera quienes la pagaran, para demostrar que ese aumento es una verdera creacion de riqueza, toda vez que por una suma igual de riqueza se cambia; en términos técnicos, el valor de cambio haria verdadero el valor intrínseco de la fraccion de riqueza adicional.

Ademas, una de las tendencias marcadas del alza de la propiedad territorial – (y obraria con más fuerza en el caso de que tratamos), es á dividirla y subdividirla para ponerla al alcance de los capitales que la soliciten. Ahora bien; la division trae consigo la mejora en la calidad, y esta, mayor fuerza de produccion, ó lo que es lo mismo, alza proporcional de la renta.

Y si decimos esto, no es porque en manera alguna aceptemos ni convengamos en que el valor de las cosas depende ó viene de la renta. * Comprendemos,–hasta donde nuestros pocos conocimientos nos permiten comprender,** que la renta es la que depende y viene del valor de las cosas; y si estas suben y no sube en proporcion la renta, lo mas que diremos es que ha bajado el uso del *dinero*, efecto natural á la vez que prueba del enriquecimiento de una sociedad. El dia que una fanegada de tierra valga en la Sabana tanto como vale en Inglaterra ó Francia, ese dia el enriquecimiento de ella, por mas que no produzca diez veces más que hoy, es tan positivo y verdadero como lo es en esos países.

Así, pues, esos dos millones de pesos serian una verdadera riqueza creada, inmediatamente para el Estado y mediatamente para la Nacion.

Lo propio puede decirse del camino de hierro: en la forma de camino se crea una riqueza igual á su costo; y decimos en la forma de camino, porque es un *capital* nuevo que hoy no existe el que se crearia por medio de *valores aislados* que hoy existen y que tampoco desaparecerian. Ellos servirian solamente de vehículo á la Compañía para obtener la suma de trabajo consumida en la obra. Una suma de trabajo nacional nos daria un camino de rieles para Cundinamarca ¿habrá razon para decir que se crearia un capital ó riqueza que hoy no existe? La Compañía sí no haria mas que trasformar su *capital–dinero* en *capital–camino*.

Es cierto que hasta donde hemos estudiado esa creacion, de riqueza

* Sino de la utilidad y del TRABAJO.

** Hace tanto que no visitamos á nuestros viejos catedráticos Smith, Say, Storch &c.

no aprovecharia sino á los propietarios territoriales de la Sabana y los dueños de predios urbanos en Bogotá, Facatativá y lugares del tránsito, el valor de los cuales subiria; á los dueños del ferrocarril, cuyo capital encontraria una ventajosa colocacion en sus acciones; y al Estado de una manera general, cuya masa de valores aumentarian, aumentando proporcionalmente tambien su Presupuesto de Rentas; pero no aprovecharia á la clase industrial y pobre, cuyo número es muy superior al de esos propietarios superficiarios, al de esos socios de la Compañía y cuyas necesidades son demasiado apremiantes para conformarse con el crecimiento del acervo de la riqueza pública del Estado.

Pero vamos á contestarles, demostrándoles que una obra tan grande como esta no se limita en su benéfica accion á unas pocas personas que llamar pudiéramos privilegiadas.

Si á primera vista, así parece, luego que se medite y analice más el punto irán destacándose aquí y allá más trascendentales efectos, así como resaltan á los ojos del artista las bellezas parciales de un bello cuadro ó una bella estatua que detenidamente examina.

Empezaremos por decir, que en abstracto la cuestion de creacion de riqueza y sobre todo *multiplicacion* de capitales no es ni debe ser tan indiferente para el industrial y el proletario como parece que lo creen ellos mismos. El capital y el trabajo se dan la mano. En la proporcion en que crezca el número de capitales, en una sociedad dada, en esa misma crece el pedido y la remuneracion del trabajo. Así como al mercado conviene que aumente el número de compradores, de la misma manera conviene á los *pobres* (y tenemos alleganza con esta Gran familia) que se multipliquen los *ricos*, compradores de esa mercancía que aquellos venden con el nombre de *trabajo*. Un pobre que enriquece, es pues, un competidor ménos en el gran bazar del trabajo. Mas dejémonos de entradas y salidas al campo de los principios, que hasta por pedantería podria interpretarse y volvamos al campo de la práctica, ó sea á la region que directamente fomentaria el ferrocarril y á los intereses del pueblo en general.

Paremos la atencion en las consecuencias que la ejecucion misma de la obra, para todos, sin distincion alguna traeria. Considérese la vida, el movimiento, la actividad industrial que los trabajos harian brotar por todas partes en el campo y en el poblado, solamente en los dos primeros años ó sea en el tiempo de su construccion. Considérese esto decimos y se ofrecerá á nuestra mente al instante la imágen de esos fertilizantes derrames del Nilo de que nos hablan viageros é historiadores y que iria regando el limo fecundante del capital desde Bogotá hasta Honda, y á derecha é izquierda de la línea en toda la Sabana.

Sin hablar de los $ 200,000 que desde la fábrica hasta Caracolí se quedarian en el tránsito, porque no es de ese teatro del que nos ocupamos al presente, hablemos solo de Honda á Bogotá, y solo de los seiscientos mil pesos, ó poco más, que en este trayecto se fueran gastando.

Habria necesidad de alzar de la bodega en Caracolí cosa de diez mil cargas y tasportarlas hasta la de los Manzanos: construir cinco locales y otros tantos puentes; aserrar y trasponer sesenta mil durmientes ó sean quince mil vigas; tender y clavar ochenta mil metros de carrilera; hacer ocho leguas de telégrafo; abrir quince leguas de foso divisorio; escavar y mover ochenta ó cien mil metros cúbicos, hacer muchos desagües, alcantarillas, terraplenes; servir y atender una oficina completa en Bogotá y un taller tambien completo en Facatativá; producir y acarrear víveres para 600 ó mas obreros y ocupar á muchas personas, que

más ó ménos directamente serian los ejecutores de la obra. Solicitaríanse, por consiguiente, los servicios del ingeniero, del obrero, del inspector y del peon; del cantero, del herrero, del carpintero, del albañil, del chircaleño, del acarreador ó dueño de récuas y carros; del contabilista, del impresor, del abogado, del médico, del escribiente.....A todos y cada uno de ellos les corresponderia una parte, por pequeña que fuera, de los $ 600,000, cuando no en la forma de sueldos, seria en la de jornales, estipendios, honorarios &c. Esos sueldos, – esos salarios, – esos estipendios pasaria en pequeñas fracciones si se quiere y como consumos de segunda mano, al comerciante, al agricultor, al cebador, al vivandero, al ventero, &c. Se necesitaria más trigo, más carne, más papas, más dulce, más maiz, mas ropa.....Y para producir y trasportar todo eso habria que ocurrir con más capital, más brazos, más acémilas, más carros, que á su vez causarian nuevos consumos que eslabanándose unos en otros, formarian una larga cadena de trabajo y ganancia, de cambio de valor por valor, servicio por servicio.

Todo esto significaria, en esos dos años por lo ménos, actividad, produccion, bienestar y contento para los habitantes de Bogotá y la Sabana – y si no todos porque eso seria imposible, sí una parte de ellos seria invitada y tendria asiento en el alegre banquete del trabajo sin exigir á los convidados otra condecoracion ó uniforme que la aptitud, la laboriosidad y la honradez.

Terminada la obra, cambiaria como por encanto la vida de estos pueblos de la altiplanicie. Facilitada la comunicacion, y abaratado el trasporte, los hombres y las cosas se acercarian: aquellos para cambiar sus ideas y sentimientos: éstas para cambiarse las unas por las otras. Y si el cambio ó comercio de los valores deja valores á los traficantes: el cambio ó comercio de ideas y sentimientos deja ideas y sentimientos á los asociados. Material el uno, inmaterial el otro, son empero ambos de grandísima utilidad: el uno enriquece; y el otro civiliza y ennoblece.... el uno fecunda la tierra: el otro fecunda el entendimiento. Resumando: cambios más rápidos, contacto más frecuente, relaciones más estrechas, más sólido adelanto moral é intelectual, mayor grado de cohesion y más levantado espíritu público; he aquí sus efectos.

Como consecuencia de todo esto vendria el alza del salario, lo cual significa que la influencia benéfica de esta obra estenderia el radio de su accion á muchos miles de infelices labriegos y servidores de quienes no podemos ni queremos olvidarnos, ya que tantas veces en tropa ahilada los encontramos en los caminos públicos, conducidos y amarrados como corderos, para, como corderos, llevarles á la trinchera, al reducto, á la montaña....á morir allí.

Y aún habria más, que solo de pan no vive el hombre.

Habria algo tambien para el espíritu, algo para la salud y la vida, algo para el inocente placer y la expansion de nuestra sociedad. Las familias bogotanas que desean impresiones nuevas, campo, aires puros, solaz y descanso de los deberes y faenas que la vida de ciudad trae consigo, ya podrian hacerlo sin mucho gasto y con mucha comodidad, no sobre el lomo de duro troton ni encajonadas en desvencijada berlina, sino sobre mullidos asientos arrastrados muellemente sobre terso y pulido riel, – por el potente mónstruo de aceradas garras, de ojos de fuego, ahullido penetrante; empero, dócil y sumiso, más que el más dócil y sumiso corcel.

Los artesanos y las clases pobres que hoy vegetan sobre el banco del trabajo sin tener el placer siquiera de vez en cuando de salir ellos y

sus familias, porque sus ganancias semanales no les permiten el desembolso de diez ó más pesos por un mal coche, podrian entónces salir mediante un gasto de $ 0-40 por persona.

El paseo á las tierras templadas ó cálidas en busca de salud y del placer de esquisito baño se facilitaria: el Bogotá, el Apulo, el Rionegro y el Riodulce y muchas aguas termales, sulfurosas ó ferrujinosas que poseemos, asi como los afamados temperamentos de Madrid, Anapoima, Tocaima, Útica y Villeta, se acercarian en cuatro leguas los unos y en ocho leguas los otros, á Bogotá. Uno ó dos trenes de paseo en los dias festivos y el tiquete de $ 1.00, y $ 0.50 por viaje redondo, proporcionarian á los bogotanos y á las bellas bogotanas la ocasion de cambiar un insípido domingo en la capital por un dia de alegre é inocente expansion en el campo ó pueblos de la Sabana, para regresar por la tarde, sin estropeo ni cansancio, á acicalarse para el baile, el teatro, el concierto ó la grata y jovial tertulia. Bogotá, que hoy carece de parques, paseos públicos, regatas, circos, jardines de plantas ó animales, cafés cantantes &. tendria así algo que ofrecer al espíritu de distraccion y de novelería de sus propios hijos y de los extranjeros que la visitan. La vida de las familias que residen en la Sabana se tornaria á su vez de *cenobítica* que *es* hoy, en una más intelectual, más expansiva' más activa, contando, como contarian, con la comodidad de venir y regresar en el dia á sus casas, sin equiparse con encauchados, fundas, trajes, &. y sin ser víctimas del polvo, del lodo, de los abrasadores rayos del sol ó del quemante viento de la Sabana. A la vera de la línea y cerca á los lugares de estacion levantaríanse como por encanto quintas, granjas y alegres cortijos en que vivirian (como se ve en Europa), comerciantes, empleados y artesanos con sus familias, gozando de mejores dias, con más contento, baratura y tranquilidad que en el centro mismo de la ciudad, á la que sólo vendrian á despachar sus quehaceres diarios, en el tren de la mañana para regresar en el tren de la tarde.

El ferrocarril de la Sabana puede compararse en este concepto á una varilla mágica que hiciera de Bogotá y poblados y haciendas de la altiplanicie, una ciudad de cien mil almas, y así ensanchada la levantara del sitio que ocupa y pusiera en Facatativá, es decir: *ocho leguas más cerca al Magdalena.*

VIII.

Su enseñanza objetiva ó aspecto técnico.

Aspecto *técnico* llamamos, sin responder desde luego de la propiedad de la expresion, la faz que la obra nos ofrece como causa generatriz de ideas nuevas y conocimientos *prácticos* de interes científico, para los Administradores de la cosa pública, para la juventud que se educa y para la sociedad en general; ésto es, para el pueblo; ya se la mire á la luz de la ciencia de Ingeniería; ya se la tome como base de estudios económicos ó industriales; ya en fin, se la considere como besana trazada por nuestro Gobierno en el campo de los adelantos en materia de trasporte y locomocion.

Desde que el génio sutil y atrevido de Bacon, irguiéndose ante la humanidad, soltó la coyunda que con su exegésis lógica habia atado Aristóteles á la Razon; desde que el edificio de esta mente colosal que alcanzó á abarcar las verdades y los errores de su siglo juntamente

perdiera con estrépito,-faz á faz del espíritu humano que por dos mil años habíale estado contemplando confundido y maravillado,—una de sus piedras angulares; desde entónces el entendimiento emancipado comenzó á deshacer camino, y abriendo con avidez el libro que la naturaleza le presentaba sin reservas, leyó en él páginas por invisible mano escritas con caractéres de fuego, y las arrancó y las lanzó al mundo que hoy las mira ciñendo como inmarcesible laurel las sienes de modernos inventores.

Una de esas páginas, arrancadas de ese libro, es la aplicacion del vapor al trasporte y la comunicacion por tierra ó por agua. ¿Pero cuál fué el instrumento con que Watt, Fulton, Stevenson, Lesseps, Fell y todos los obreros de la civilizacion se labraron esa corona de gloria que rodea su nombre? Ningun otro que el método; ningun otro que el estudio de las cosas, por medio y en las cosas mismas.

Pues bien, hagamos uso del instrumento, al que tantos progresos verdaderos debe la ciencia entre los modernos, para saber lo que signifiquen los caminos de hierro en nuestro país.

Grande y persistente ha sido el anhelo que el pueblo colombiano ha manifestado, y fuertes y repetidas tambien han sido las tentativas que su Gobierno ha hecho en los últimos diez años trascurridos, para establecer en el país, siquiera en parte, el camino de hierro agente y medio de comunicacion que hasta hoy se considera como el *non plus ultra.*

En actos legislativos de la Union ó de los Estados, en contratos con extranjeros ó nacionales, en decretos ejecutivos, informes y memorias de ingenieros y no ingenieros, estudios costosos, en discursos de inauguracion, en la prensa y en la tribuna, en la casa y en la plaza pública, por todos y con todos-en todo y para todo-se trata de ferrocarriles

Pero ¿los conocemos?

Rogamos aquí al lector que suspenda la desdeñosa sonrisa que á sus labios vemos asomar hasta que hayamos logrado desenvolver nuestro pensamiento.

No hemos sido nunca, ni ahora pasar queremos por pedagogos, ni mucho ménos iriamos hasta causar la más lijera mortificacion al amor propio del lector ó de nuestros compatriotas: pedimos sí que se nos oiga.

Abstraccion hecha de todos aquellos de nuestros compatriotas á quienes en alta estima tenemos y respetamos por la cultura intelectual y sus variados conocimientos, los demas conocemos los ferrocarriles sobre el terreno como fugaces viajeros ó sobre el papel como meros estudiosos; y de nuestra clase para abajo, esto es, para las masas populares ellos son, un mito. Y acaso conviene que el camino de hierro se vulgarice entre nosotros? ¿conviene que el *pueblo* se familiarice con todos sus pormenores y operaciones, en su doble naturaleza de objeto de ciencia y objeto de lucro?

Sí, indudablemente que sí; porque pueblo son los Mandatarios que gestionan estas mejoras de carácter público; pueblo son los Legisladores, que en la forma de leyes, proveen á esta clase de necesidades de sus comitentes; pueblo los capitalistas que dan los fondos para llevarlas á cabo; pueblo los ingenieros que su ciencia y los obreros que su brazo les prestan, los periodistas que su pluma y los oradores que su palabra á su servicio ponen; pueblo, en fin, somos todos los que con el derecho del republicano y el interes del patriota les consagramos nuestro mayor ó menor contingente de atencion y de esfuerzo.

Ahora bien, ¡qué leccion objetiva tan fecunda en enseñanza, tan

oportuna en aplicacion, tan benéfica en sus resultados seria para nosotros la construccion del ferrocarril de la Sabana! Ver, presenciar, tocar los trabajos de una via férrea, desde la primera palada de tierra hasta la colocacion del último riel; desde poner la primera piedra hasta la llegada del tren á la estacion; sentir temblar el suelo bajo las pisadas de la locomotora y ensordecernos con el agudo silbido del pito hasta presenciar la carga y descarga mecánica de los vagones; estudiar y conocer la economía de una Compañía de ferrocarril, desde el tiquete de pasaje hasta las más delicadas y árduas operaciones de su administracion! Pasar todo esto en la Sabana, como si dijeramos en Bogotá, como si dijeramos en nuestra propia casa; deberse todo esto á los capitales del país, al esfuerzo de sus propios hijos enaltecidos por el trabajo, emancipados de ese pueril sentimiento de creer que los extranjeros (dignos de respeto y consideracion bajo de otros conceptos) son los únicos capaces de lo bello, lo grande y lo bueno; como si el corazon del colombiano no pudiera palpitar con igual fuerza, su inteligencia fulgurar con igual brillo, su alma sentir con igual intensidad.

Ejecutado todo bajo la inmediata direccion de la Compañía, bajo la escrupulosa vigilancia del Gobierno, bajo los escudriñadoras miradas del pueblo!

Cuántos resultados favorables ó desfavorables, cuántos temores desvanecidos, cuántas esperanzas concebidas, cuántos pormenores conocidos! El ingeniero colombiano que *hoy sabe* construir ferrocarriles, mañana habria adelantado el *haberlos* construido; el jóven que *aprende* á construirlos, completaria la teoría con la práctica; el obrero que ignora, sabria, el negociante que calcula, experimentaria; el capitalista, que recela, confiaria; el hombre de Estado que vacila, decidiria; el pueblo que anhela, satisfaria su anhelo.

Todos, todos ganariamos una suma considerable de informacion y de experiencia para lo futuro; y una vez hecha la luz que debe guiar nuestros pasos en la via de esta clase de mejoras materiales por que tanto suspiramos, una vez reunidos los elementos necesarios para poder determinar el fin, combinar el *plan* y llevar á cabo la ejecucion de obras de esta especie, ningun temor nos asustaria, ningun riesgo nos haria criar en los futuros proyectos de vías férreas, sino que con paso firme y persistente marcharíamos derechamente al objeto.

Más hoy qué es lo que vemos? Dudas, desconfianzas, temores, tropiezos y discordia en grado tál, como poca es nuestra práctica.

Aún no hemos construido la primera línea.

El gran ferrocarril de Panamá, construido por norte-americanos, á ellos enajenado, por ellos manejado, es para nosotros como si existiera en Massachussets ó Pensilvania. El pequeño ferrocarril de Sabanilla, construido por alemanes, y envuelto desde su nacimiento en secretos de mercantilismo y pleitos, manejado por el Gobierno y confinado á un extremo de la República, es para nosotros muy poco instructivo, ora se le considere como empresa, ora como trabajo de ingeniería. Los del Cauca y Antioquia, estan aún en la cuna; mucho tardarán en llegar á la virilidad, si es que aún no los mata alguna convulsion nefrítica. Ojalá no sea así. Les deseamos un desarrollo precoz y mucha viabilidad. Del llamado "Ferrocarril de Occidente," en Cundinamarca cocomenzado en 1875, nada sabemos.

La justicia exige que hagamos aquí una mencion honrosa, y la hacemos con mucho placer El ferrocarril de Cúcuta es una realidad: tenemos informes respetables y fidedignos, segun los cuales *será puesto al*

servicio público dentro de dos años y medio (ó sea en 1883); mide once leguas y ya están hechas tres y media y en *servicio activo*, movilizando diez mil cargas por mes entre el puerto y Cúcuta. Esta línea sí es nuestra; nuestra desde la Compañía hasta el capital, y desde los ingenieros hasta los obreros que lo trabajan. El emprendedor é infatigable Sr. Felipe Arrocha y sus dignos consocios, el Ingeniero en Jefe, señor González V. (su nombre es su recomendacion), y sus compañeros Moráles, Pinzon y González T., distinguidos alumnos de la Universidad Nacional los tres últimos, y todos cuatro *bogotanos*, tendrán la gloria y la satisfaccion de ser los primeros colombianos que hayan construido un ferrocarril *de fierro* en nuestro país. Deseamos que sus esfuerzos sean coronados del más feliz éxito, y que el aliento de los capitalistas Cucuteños, – esparciatas que levantan sus tiendas sobre los volcanes, – sea contagioso y ejemplar, por más que eso nos cause como Cundinamarqueses cierto ardorcillo en las mejillas.

IX.

Su significacion moral ó aspecto político y social.

Diremos cuatro palabras sobre lo que puede significar la obra de que tratamos en el campo de la política y del interes social, tomando, porsupuesto, las palabras *política* y *sociedad* en su más noble y elevada acepcion.

Empresas hay, – no lo dudamos, – que se acometen y han acometido en todas las partes del globo habitadas por *hombres*, que pueden tener de todo, ménos de lo que su nombre representa. Así vemos á las veces que las tales, diciendo interes general, en el fondo son interes particular; diciendo patriotismo, quizás son ambicion personal, diciendo patria quizás son partido, diciendo partido quizás son faccion, diciendo ferrocarril quizás son feo-carril que encarrila al hombre por donde no debe marchar; diciendo, en fin, cualquier cosa, son quizás cualquier cosa, distinta ú opuesta en absoluto á la que andan vendiendo.

La obra que defendemos, como la defendemos, no tiene afinidad ninguna con ninguna de esas empresas.

El ferrocarril de la Sabana, como tál, no es ni más, ni ménos, que ferrocarril de la Sabana.

No sabremos decir, en verdad, si esta naturaleza incolora, insípira, neutra ó bruta que para nuestras miradas aquel afecta, – sea un bien ó un mal, elemento de vida, ó elemento de muerte. Pero favorable ó desfavorable, ese es el hecho y lo apuntamos. Nos resignamos ante él y aguardamos á que el tiempo lo califique.

Y ese hecho nos ha sido revelado por el vocabulario de los ferrocarriles, – que ellos tambien tienen como todos los intereses humanos, su vocabulario propio; – registrando ya en especial el de nuestro ferrocarril una y cien veces, otras tantas veces hemos hallado en sus hojas las palabras *riel, apartadero, eclisa, vapor, movimiento, riqueza, prosperidad, vida* y otras de la familia; más no hemos hallado ni una sola vez, por más que lo hemos escudriñado, las voces *independiente, radical, conservador, fanatismo, impiedad, círculo, faccion, atraso, rencor, odios y venganzas, desolacion y lágrimas.*

A decir verdad, la única palabra *sospechosa* que hemos divisado como agazapada tras de las palabras honradas y que con toda franqueza

comunicaremos al lector, es la palabra *governor*, gobernador ó *regulador*, como si la experiencia ferrocarrilera quisiera darnos á entender, la muy taimada, emboscándola allí, que de lo único que estas empresas han menester para poder nacer y poder medrar es de un *governor*, que regule la marcha de las diversas ruedas del mecanismo social, de modo que no se perturben las unas á las otras en su funcionamiento, ni que se hagan pedazos tampoco las unas á las otras en su actividad; es decir, un Gobierno que francamente haga efectivas con *todos* y para *todos* las garantías individuales, que vincule definitivamente la *paz*, que fije definitivamente el órden, y que definitivamente tambien fomente todo lo que tienda á cambiar la actividad de nuestro pueblo de perturbadora en armonizadora.

Un Gobierno que no se limite a *dar seguridad* ó que la dé—yá que la dá,—en toda la vasta comprension y extension de esta palabra, asegurando no solamente en el presente sino tambien para en el porvenir; no solo en el acto sino en el móvil, no solo en el hecho sino en la idea. Si lo primero se consigue con el Código penal y las leyes represivas, lo segundo se alcanza mediante las leyes de fomento y de instruccion, Así pues, inculcar en la mente de los gobernados la nocion del derecho y del deber, de lo bueno y de lo malo, el amor al trabajo que contento, abundancia y moralidad lleva al seno de la *familia*, primer sillar de la República; y más que todo esto, enaltecerlos con ejemplos de patriotismo y elevacion de alma, que tanto más lucen cuánto más descuella quién los dá, es inspirar en los gobernados sentimientos opuestos á la delincuencia, es dar seguridad para ahora y para despues; es gobernar en una Democracia. ¡Qué estamos diciendo! es gobernar en todo país civilizado, llámese República ó Monarquía.

Colombia es nacion libre é independiente; es verdad.

Sus instituciones políticas han sido escritas por el espíritu de la Libertad y de la soberanía individual, llevado hasta la generosidad; tambien es verdad.

Pero *escritas* ó poco ménos se quedaran si no hacemos por implantarlas en la mente del pueblo, por esculpirlas en su corazon, no de otro modo que levantando gradualmente su condicion intelectual, moral y *económica* á la altura de su actual sér político. Cuando, pues, la ley llegare á indentificarse con la costumbre, seria más poderosa y eficaz para refrenar la tendencia al mal, que todos los códigos penales de todos los tiranos nacidos y por nacer.

Nos atrevemos á creer por tanto que es ese desnivel, en la condicion del pueblo, la principal causa para que en él nazcan ó se desarrollen sin obstáculo los malos instintos que por él ó contra él se ponen en actividad, y los fenómenos sociales inmediata ó mediatamente por él preparados, que mediata ó inmediatamente lo afectan; convirtiéndolo alternativamente en víctima y verdugo: de ahí, por ejemplo, la ambicion que sacrifica hasta lo más caro; la audacia que atropella hasta lo más sagrado; la necesidad que obliga á lo más infamante; la miseria que pervierte hasta lo más noble, la inaccion que relaja hasta lo más fuerte....

Poco nos importa á nosotros que sea el Gobierno ó los particulares, ó ambos de consuno, los que inicien, fomenten y realicen todas aquellas obras, que como la que estamos debatiendo, representan por su naturaraleza y sus tendencias morales el lenitivo, ya que no el remedio para esos males ó dolores sociales: de un modo ó de otro, siempre lanzan á la arena en que lucha la humanidad un contingente de fuerza efectiva contra el dolor y contra el mal. Y nos es indiferente el agente; porque

tratándose de practicar el bien, para nosotros no hay ni haber puede línea divisoria entre el Gobierno y la sociedad. Muy al contrario, mirando con los ojos de la filosofía, es la sociedad, es ella misma la que, delegando una parte, pequeña por cierto, al Gobierno, y reservándose una parte, más grande y más noble de la fuerza que ella representa,—dirige su múltiple esfuerzo á la consecusion del *fin* de toda agrupacion de hombres: la felicidad individual y la perfeccion indefinida de la especie.

Así es que, si no estamos equivocados, la prensa, la tribuna, la cátedra, el instituto, la asociacion, la censura, el mitin, la junta, el cambio, la comunicacion de ideas y de intereses y en esta comunicacion la estafeta, el vapor y el *ferrocarril*, no son sino medios de que ella, la sociedad, se sirve para alejar la desgracia bajo todas sus formas y atraer la felicidad bajo todas su formas tambien. Y para alcanzarlo, hasta donde en lo humano cabe, ha inventado y cada dia mejora todos esos medios de su Autonomía, con cuyo auxilio dicta sus leyes, las impone y las hace cumplir, so penas infinitamente más eficaces y más fuertes que la sancion de todas aquellas leyes que ella misma dicta, trasformada en Autoridad.

Uno de esos medios son los ferrocarriles, hemos dicho sintetisando en esta palabra todo lo que ellos valen en la ecuacion de la humana dicha.

Por este valor es por el que ellos han podido llevar muy alto su estandarte en todas las partes del globo, y por eso en él se leen, cuando ondea al soplo de la ciencia, bordadas con letras de oro bien visibles, á manera de empresa, las palabras Igualdad, Fraternidad, Libertad; mas no la libertad, igualdad, fraternidad que con sangre escritas han enloquecido y enloquecen á los pueblos, sino la *libertad* en sus movimientos, la *fraternidad* de los intereses públicos y privados, la *igualdad* en la prestacion de su servicio: son ellos campo neutral para las pasiones que combaten: terreno estéril para todo lo que no sea hacer el bien sin distincion de clases, condicion, estado, sexo ó edad. La locomotora aplasta ó arroja fuera del camino todos los obstáculos, para ella pequeños, que se opongan á su marcha siempre impulsiva, siempre progresiva: así las pequeñas rencillas como los pequeños celos; así las pequeñas cábalas como las pequeñas preocupaciones; porque ni esas rencillas y celos, ni esas cábalas y preocupaciones son capaces de detener el incontrastable empuje de su poder civilizador.

El dia que la locomotora del ferrocarril de la Sabana llegara á Bogotá, en tropel y bizarra confusion saldriamos todos á recibirla no por lo que ella es, sino por lo que ella representa, y tal dia seria para todos el de la más grande y más nacional de las fiestas que hayan jamas visto nuestros ojos: acaso se dieran en ese dia, siquiera por un instante, los ciudadanos el abrazo del olvido y perdon de recíprocas faltas. Y si tal dia fuera un 20 de Julio ... cuán digna conmemoracion seria esa de los ilustres varones que si hoy vivieran, *hoy* consagrarian,—como *ayer* á la Libertad consagraron,—todo el aliento de su alma á la civilizacion y al engrandecimiento de la Patria.

La hora de su realizacion ha sonado en el péndulo del progreso de Cundinamarca. ¿Qué aguardamos para acometer esta obra? qué obstáculo tan insuperable es ese que nos detiene? qué nos falta? Dinero? Lo hay. Ingenieros? Los tenemos. Brazos? Abundan. Confianza en la paz acaso? Seguramente no la podremos garantizar octaviana; pero sí podemos garantizar á juzgar por el actual horizonte político, que pasarán algunos años ántes de que vuelva á encapotarse el cielo y á lanzar sus acostumbrados rayos: en ese tiempo hariamos el ferrocarril....Y des-

pues?....—Despues?—Sí, despues.—Despues si la guerra venia, que viniera: el ferrocarril correria la borrasca como la han corrido y siempre la corren, sin nunca perecer, todos los intereses *sociales* desde la vida hasta la propiedad, en tales casos, y aunque con el mástil astillado y estropeado el casco por la marejada, anclaria al fin en abrigado puerto.

Mas si lo que nos detiene para poner mano á esta y otras buenas obras es el temor de las revueltas, que no se divisan hoy, el miedo de pérdidas que no se vislumbran hoy, temor y miedo son éstos tan poderosos y decisivos, si se generalizan ó amplian, que nos llevarian á cruzarnos de brazos y á no hacer nada. Porque nada está fuera del alcance de los azares y contigencias de una guerra. No hagamos, pues, nada: no emprendamos; no produzcamos; no pensemos; no gocemos: vegetemos; convirtámonos en zoófitos: — murámonos.

Así hay paz: así no hay pérdidas.

X.

La Compañía ó conclusion. *

Hemos rendido la jornada y acaso no podremos decir cómo la hayamos rendido: al lector le toca juzgar. Nos limitamos á darle esa buena noticia, y si es buena para él, bonísima es para nosotros por razones que fácilmente se dejan comprender.

* Nota.—Habiamos pensado contestar con detencion las objeciones que generalmente se le hacen á este ferrocarril; pero hasta ahora caemos en la cuenta que demostrando *directamente* la practicabilidad, utilidad, conveniencia é importancia de tal obra, hemos *indirectamente* contestado (acaso no bien) los argumentos que en contra suya se hacen ó pudieran hacerse. Con todo, le dedicamos esta *nota* á algunas de ellas; y decimos *nota* porque no merecen la pena, por cierto, de hacer de ellas *capítulo* contra el ferrocarril. Ademas, este trabajo va dirigido á toda clase de personas; algunas quizás podrian ser sorprendidas con proposiciones especiosas; necesario es, por tanto, cortar con tiempo toda raiz, todo tronco, todo hilo de agua que pudiera agrietar nuestra obra.

La objecion más séria es sin duda la siguiente: "Nadie niega que el ferrocarril de la Sabana es parte del de Conejo ú Occidente; ni tampoco se pone en duda la importancia y utilidad de este último; pero hacer el de la Sabana es como empezar el de Occidente al reves, es decir, por donde se debe concluir: el ferrocarril debe subir y no bajar; porque (atencion) costaria un dineral traer un ferrocarril á la altiplanicie que no se traiga él mismo."

"Hay (dice Bentham) una especie de sofisma, que consiste en emplear expresiones vagas é indeterminadas, en el caso que la naturaleza de la cuestion requiere términos propios y específicos."

La objecion que con fidelidad hemos expuesto, vestida parece muy gorda; pero desnudándola, puede ser que no resulte sino muy flaca. Veámoslo: empecemos por quitar el vestido ó sean los términos seductores *al reves, subir y no bajar, un dineral, se traiga él mismo.* La traida del ferrocarril de la Sabana, de Caracolí á Facatativá costaria $ 60,000, pero digamos $ 100,000. Si el todo se hace del rio á Bogotá seguidamente, costaria $ 5 000,000 por ejemplo; si se hace como proponemos, costaria pues, $ 5.100,000; es decir un 2 por 100 más.

Ya ve el lector cuánto va enflaqueciendo el *dineral* y el *recargo*.

Qué diriamos de un viajero que necesitando una cabalgadura, hace la primera jornada á pié, porque al otro dia la consigue por dos pesos ménos en cada ojo?

O demasiado pobre, ó demasiado mezquino, ó demasiado.....Y nada de esto es Colombia. Pero sigamos: del primer modo lo tendriamos no ántes de ocho años; del segundo modo, dentro de dos años: seis años de diferencia; seis años de uso y goce de él contra $ 100,000 de recargo; dedúzcase la consecuencia. Si por cualquier

Pero en nuestra manía por el ferrocarril de la Sabana, le diremos dos palabras más como quien de tan amable compañero se despide.

Desearimos, — yá que todo nuestro estudio no es más que un deseo, — desearíamos que al amparo de un privilegio ó contrato con el Gobierno de Cundinamarca por cincuenta ó más años se formase una compañía anónima, limitada, con un capital, como hemos dicho, de un millon de pesos, compuesta del Gobierno de la Union, del Gobierno del Estado, de los capitalistas de Bogotá y de los ricos propietarios de la Sabana; y que esa Compañía, ademas de los dichos elementos que todas estas entidades ó personas representan, se apoyara en el querer enérgico del pueblo y respirara á todo pulmon los fortificantes aires de la opinion pública.

Una compañía patriótica y *nacional* en su esencia y en sus accidentes es todo lo que pedimos: no pedimos más.

Y si permitido nos fuera, y el arte del severo Hermosilla esta clase de ficciones aceptara, fingiendo que cada una de esas personas estuviera presente en realidad, les dirigiriamos la palabra, bien que con la cabeza descubierta, en estos ó semejantes términos:

Señor Gobierno de la Union.

Habeis dado un ferrocarril y una subvencion á *Panamá:* habeis dado un ferrocarril y estais dando un Dique á *Bolívar:* les estais dando un ferrocarril al *Cauca*, un ferrocarril á *Antioquia*, una ferrería á *Boyacá*, un puente al *Tolima:* está bien: sois el Delegado comun y vuestro cometido es el de procurar bienestar y progreso igualmente á los *nueve* Estados que como *nueve* estrellas lucen en el pabellon de Colombia y hacer la felicidad de sus hijos que con él se cubren, vivos ó en él se en

motivo no pudiera continuarse gastado el primer millon, compárese ocho leguas de ferrocarril en la Sabana con ocho leguas en la márgen del rio. Estas son principio de una sola línea: la de Conejo. El de la Sabana es ramal obligado ó parte del de Jirardot, de el del Norte, de el de Oriente, y de el de Occidente: es punto céntrico de todas las líneas que á los cuatro vientos hayan de construirse en los venideros siglos. Al 2 por 100 ha quedado reducida la objeccion: pero no es el 2, sino el 1 por 100. Si $ 60,000 es el obstáculo invencible, derecho tendrá quien quiera que diga: Los Cundinamarqueses no tienen ferrocarril en la Sabana, porque están aguardando á que les cueste $ 60,000 ménos.

Dícese tambien que esta obra daria un golpe mortal á los intereses vinculados en carros, carruajes &c. &c. Este es un temor baldío. Refiere *Balzac* que cuando se trataba de hacer la primera línea de hierro de Paris á....los dueños y empresarios de carruajes protestaron, y pusieron los gritos en el cielo, diciendo que se les iba á arruinar. A los pocos años (dice el mismo escritor) los 13,000 caballos eran ya ¡26,000! empleados en el servicio de carros y carruajes.

No hay, pues, que alarmarse. Pero aún cuando así sucediera,—que no sucederia,—pretender decidir con esa alegacion, seria lo mismo que pretender hacer subir con el peso de un tomin el de una tonelada.

Dícese tambien que las locomotoras no se pueden subir por su demasiado peso, que podrian hacer explosion las calderas, que no hay quien los maneje, y otras objeciones de esta pequeña estatura: esas, por su estatura, se las dejamos á los bribonzuelos de las escuelas para que se ejerciten.

Aprovechamos esta larga nota para manifestar que en la pàgina 32, línea 15 se nos deslizó en el calor de la composicion, un malhadado "hoy" que quisiéramos borrar de cualquier modo por el resultado que en contra nuestra da multiplicado por la palabra *regata* de la línea siguiente. Es *errata magna:* un *lapsus calami*: estariamos dormidos cuando tales palabras juntamos. Ojalá que no lo hayamos estado en todo nuestro estudio y que no vaya á ser él un sueño.

vuelven, muertos. Haced, Señor, que vuestra justicia en el desempeño de esa mision, corresponda, si no supere, á la magnánima abnegacion de vuestro huésped, que hoy hace acto de presencia: Cundinamarca nunca os niega nada y cuando de defensores habeis necesitado, la sangre cundinamarquesa vertida podria formar rios. Destinad una suma de vuestro Tesoro para el pago de cuatro mil acciones, que sí podreis tomar en la empresa del ferrocarril de la Sabana y que podriais vender tan luego como ella marchara con prosperidad. No olvideis Señor, que si los colombianos nacen á la vida y para la vida en las varias secciones de la República, es en Bogotá en donde nacen á la luz y para la luz.

SEÑOR GOBIERNO DEL ESTADO.

Aguardareis, Señor, á que la Union os dé el ejemplo, á Vos que sois el inmediato Encargado de asegurar y promover los intereses sociales de los Cundinamarqueses, que para eso os hemos organizado y para eso os damos vida? Entre esos intereses, y no el menor, está la construccion de un ferrocarril en la Sabana como parte del que más tarde haya de poner en comunicacion fácil el centro del Estado con el rio Magdalena. Realizad, Señor, siquiera en parte esa hemenciosa aspiracion de vuestros comitentes; concurriendo con la suma de cien mil pesos, y en asocio del Gobierno federal y los accionistas particulares, á tan grande y fecunda obra. Una vez que la empresa sea coronada de feliz éxito podreis vender vuestras acciones y recobrar vuestro dinero.

SEÑOR GOBIERNO MUNICIPAL DE BOGOTÁ.

Un esfuerzo, un esfuerzo no más, una palabra siquiera en favor de la obra que suprimiendo esas ocho leguas que os *retienen*, os permitirá daros estrecho y fraternal abrazo con vuestros hermanos de Facatativá.

SEÑOR GOBIERNO MUNICIPAL DE FACATATIVÁ.

Un esfuerzo, un esfuerzo no más, una palabra siquiera en favor de la obra que suprimiendo esas ocho leguas que os *retiran*, os permitirá recibir y dar fraternal abrazo á vuestros hermanos de Bogotá.

SEÑORES CAPITALISTAS, EN ESPECIAL LOS PROPIETARIOS DE LA SABANA. *

No es un sargento que á la cabeza de cuatro soldados llama hoy á vuestras puertas para pediros en nombre del derecho de la guerra una parte de vuestro haber ó todo él; nó, es un compatriota que sin pretender daros lecciones sobre el manejo de vuestros capitales, quiere sí con atencion y comedimiento razonar breves instantes con Vosotros, no de potencia á potencia, sino de caballero á caballero. No todo se debe pretender sacar de las Aduanas y Salinas: con algo debemos colacionar todos, si queremos que las obras llamadas á mejorar nuestra condicion social no se reduzcan á estériles quejas ó votos infecundos. La Providencia os ha escogido á Vosotros para investiros con un grande y grato poder: el de hacer el bien. Podeis hacerlo: debeis hacerlo: Vuestros capitales representan toda la savia de una vida de honor y de fatiga, y los guardais celosamente para vuestros hijos. Perfectamente. Mas consultando el por-

* El autor no posee una pulgada cuadrada de tierra en la Sabana.

venir de esos mismos hijos y el de los hijos de los desheredados, es menester que deis un paso decisivo para abrirles mejores horizontes. Es menester que con ánimo levantado y buena voluntad coopereis al ferrocarril de la Sabana como parte del que más tarde nos haya de acercar á los centros del progreso. Esto no exige un gran sacrificio de vuestra parte. Seria injuriaros hablaros en estos momentos de beneficios materiales para vosotros. Nó, quiero haceros presente no más la fruicion que sentirian vuestros corazones y el digno y noble orgullo que los repletaria cuando, recorriendo rápidamente la Sabana, pudiérais decir con justicia: "en esto tenemos la mejor parte." Las bendiciones del pueblo os seguirian; las simpatías y la estimacion general serian vuestro mejor y más noble dividendo. Tomad, Señores, la empresa á vuestro cargo; suscribid cinco mil acciones en ella, consagradle la inteligencia, el brio, la constancia que á vuestros propios negocios consagrais, y la obra *se hará*. La respetabilidad de vuestros nombres seria para vuestros poderosos colaboladores, los Gobiernos, y para Vosotros mismos la mejor caucion para el manejo de los fondos. Tomad, señores, la empresa en vuestras manos y de entre ellas saldrá, no lo dudamos ni lo dudeis, el ferrocarril de la Sabana.

Algo quisiéramos decir á nuestros compatriotas en general, á la opinion pública, al querer enérgico del pueblo; pero no se lo diremos nosotros. Pedimos auxilio, y en verdad que á relevarnos y auxiliarnos viene en este momento, un escritor colombiano, cuya palabra á nuestros oidos vibraba grata en otro tiempo, y hoy resuena en el silencio de nuestro estudio con acento grave y solemne, penetrándonos su pensamiento como frio y perfumado ambiente de ultratumba.

"Conseguido esto" (el que el pueblo se apodere de las mejoras materiales) "no importará que nuestras administraciones de dos años pasen *sicut nubes, quasi naves, velut umbra*. El pensamiento de las grandes mejoras no debe confiarse á unas administraciones de pocas horas, ni á éste ni aquel hombre por importantes que sean. Escrito está, *maldito el hombre que en el hombre fia;* * á semejanza pudiera decirse: desgraciados los pueblos que vinculan el éxito de sus grandes causas, ó de sus grandes empresas, en determinados hombres. De un momento á otro la muerte puede arrebatar á éstos; puede venir una parálisis ó una congestion cerebral que postren el cuerpo ó enerven las facultades del espíritu, y aún sin esto ¿no se ha visto tambien á los jefes de una causa, á los pontífices de un gran principio, cambiar repentinamente de ideas, y contrariar y combatir hoy las mismas aspiraciones, por los que hasta ayer habian, generosa y denodadamente lidiado? Lo mismo suele suceder respecto de los partidos políticos que tambien cambian y se desvanecen. Así, el programa de las grandes mejoras materiales no debe ponerse á la sombra de una administracion, de una secta política, de un círculo, ó de un hombre: sino bajo la proteccion del querer enérgico del pueblo y de su brazo

* Pero si "el hombre que en el hombre fia" es dignamente correspondido, entónces no será "maldito," sino "benditos" el que y en el que confia.—J. R. P.

poderoso. Tratándose de hombres, de celebridades, y aún de gloria, el pueblo puede hoy hacer pedazos su ídolo de ayer; pero tratándose de sus grandes y verdaderos intereses, el pueblo es otra cosa: ni muere, ni se enerva, ni se paraliza, ni sufre congestiones, ni caduca, ni tampoco muda de anhelos ni de designios, como que no está sujeto al vértigo, á los turbiones de la ambicion, ni tiene ni puede tener mas aspiraciones que las del bien comun, sólido y verdadero. En esto se fundan las ventajas del Gobierno verdaderamente *propio popular*."

Cuestiones de actualidad por CERBELEON PINZON.—Bogotá—1864.

FIN.

ERRATAS SUSTANCIALES.

Página 11.	Superiores	léase	Inferiores.
— 24.	20,000	—	220,000.

Helguera Collection

PAMPHLETS

Number: P-0242

Author: Pinzón, José Rafael.

Title: Ferrocarril de la Sabana. (Primera Sección del Ferrocarril de Conejo) Estudio de esta obra, bajo el aspecto científico, fiscal, industrial, económico, & &.

Place of Publication: Bogotá

Publisher: Imprenta de Torres Amaya

Date: 1880

Dimensions: 22 5/10 x 15 5/10 cms; 1+,i-ii, 3-42pp.

Condition:

Disbound and wrappers stained at edges, interior pages good.

General Notes: The engineering study of part of the Sabana (of Bogotá) proposed Railway. Pinzón was a professional civil engineer who apologized for his dry style...

"De venta en las principales Librerías a 30 centavos ejemplar."