

industrias, sí puede y debe protegerlas haciendo concesiones favorables que estimulen a las Sociedades que con tal fin se organicen. Así, como la Sociedad Agrícola y de Inmigración de Antioquia, podrían organizarse en todos los otros departamentos instituciones similares, porque serían estimuladas por la protección oficial. Pero si ésta falta, y no solo falta sino que en cierta manera el elemento oficial le hace oposición, el resultado será nulo y de ningún valor los esfuerzos hechos noblemente en bien del progreso patrio.

Precisa, pues, que el Estado preste atención especial a estos asuntos de excepcional importancia. Que el Gobierno sepa lo que tiene y cómo puede servirse de ello; y que al mismo tiempo que favorece los obreros y las industrias nacionales, acreciente la producción con elementos extranjeros, con brazos expertos y activos adiestrados en el trabajo, que no otra cosa es la inmigración extranjera, cuidadosamente seleccionada.

Para terminar este ya largo estudio, lo resumiremos así:

1º Fomento de la colonización, a fin de que se cultiven las extensas porciones de terreno hoy incultas; porque desconsuela saber que de tanta riqueza aprovechable sólo se hayan cultivado hasta hoy 3,120 hectáreas, en un terreno baldío de más de 100.000.000 de hectáreas;

2º Que se distribuyan más equitativamente las tierras baldías del Estado y se facilite más su adquisición a los colonos pobres;

3º Que se obligue a los adjudicatarios a cultivar las tierras que se les adjudique, estableciendo para ello una prescripción más corta, suspensiva de los derechos de propiedad en el inmueble adjudicado;

4º Que se organicen comisiones permanentes de vigilancia para evitar abusos y desaciertos y para favorecer y estimular la colonización, por medio del estudio de las tierras que sean aptas para cultivos y para crianza y engorde de ganados, a efecto de vulgarizar los datos que se adquieran de esos estudios. Por ejemplo, hacer conocer de los habitantes la adaptabilidad de los terrenos baldíos situados en las regiones del Chocó y en las riberas de los ríos Atrato y San Juan, para los productos de tierra caliente, como el cacao, la caña de azúcar, el plátano, el maíz, el algodón, los cocos, la sarrapia, los pastos artificiales etc.; así como en el Departamento del Valle, en la costa del país, en los ríos que desembocan al Pacífico, en el Sur del Departamento del Cauca, en las riberas del Putumayo y de sus afluentes, en las de los ríos Cauca y Magdalena, en los Departamentos de Nariño, y Bolívar, Antioquia y Caldas, en el Tolima, hacia el sur, en la Provincia de Urabá, en el Huila, hacia el Caquetá, en el Atlántico, en Santamarta, en Boyacá, en el territorio de Arauca y en los límites con el Meta y con Antioquia; en Cundinamarca, en sus límites con el Meta, en la Goagira, etc.; dónde se encuentran los

bosques explotables y las maderas, como en las márgenes del río Magdalena, del Sinú y del Atrato, Cauca, San Juan y el Patía, lugares en donde también abundan las maderas finas de construcción y de ebanistería, las tintas, gomas, iraca, tagua, plantas medicinales, resinas, bálsamos, etc., etc., etc.;

5º Que se impulse la construcción de vías férreas, dentro de un plan científico y económico, consultando la necesidad del intercambio comercial nacional y no el de los departamentos;

6º Que el Gobierno dedique especial interés al desarrollo de la agricultura, concediéndole todas las garantías y privilegios posibles, como la libertad de exportación, etc.;

7º Que se active más y mejor el estudio de la inmigración extranjera, porque de ella depende la prosperidad industrial del País.

Medellín, 1919.

Carlos E. Gómez.

Fragmento de la monografía

sobre Ferrocarriles.

El siglo de las luces como con sobrada razón se ha llamado a la pasada centuria (Siglo XIX), fue al que le tocó ver el acontecimiento económico más considerable que jamás hubieran visto los pasados siglos.

Los primeros trenes reemplazados por locomotoras se vieron circular hacia el año 1830 en Inglaterra primero, en los Estados Unidos y en Francia. Aquí conviene citar las palabras del Presidente Thiers, cuando la Reina Amelia inauguró el Ferrocarril de Paris a Saint Germain el 26 de Agosto de 1838: «*Esto será un juguete que divertirá a los parisienses.*» No obstante en 1832 había de Saint Etienne a Lyon algunos ferrocarriles especialmente para el servicio de los centros mineros. Ya en 1840 había 3.000 kilómetros de vías férreas en el Viejo Mundo, de los cuales la mayor parte en el país donde se han llevado a cabo los mayores descubrimientos en la industria y el comercio, es decir, en la pérvida Albión como con sarcasmo llamaron en los días de conmociones bélicas a la Gran Bretaña los descendientes de aquél que se intitulaba el Azote de Dios (Atila) y que en realidad lo fue, pues las Galias fueron víctimas de su cruel e implacable látigo.

El célebre economista contemporáneo Mr. Charles Gide, nos dice en su magistral obra: A fines del siglo XIX, en 1900 había 800.000 kilómetros de caminos de hierro, es decir veinte veces la circunferencia del globo terrestre, de los cuales 300.000 en Europa, un poco más en los Estados Unidos

y el resto en los demás países, los cuales habían absorbido más de 2.000.000.000 de francos de capital.

En 1908 la red alcanzó un millón de K. m. de los cuales casi exactamente la mitad para ambas Américas, 380.000 K. m. sólo para los Estados Unidos, una tercera parte, 330.000 K. m. para Europa y 170.000 K. m. para el resto del mundo. En Europa, Francia con cuarenta mil (40.000) K. m. contando sólo las líneas de interés general y 35.000 más con las líneas de interés local; ocupa el tercer puesto Alemania con 70.000 K. m.; Rusia 59.000 K. m.; Inglaterra 37.000 K. m. pero relativamente a la débil densidad de su población tiene más que ninguno de los grandes países de Europa.

Los ferrocarriles tropiezan naturalmente con graves obstáculos, los cuales se traducen por gastos. Podemos descomponerlos en dos elementos: Primero, *el peaje* destinado a remunerar los gastos del establecimiento del camino de hierro. Segundo, *la tracción y la explotación* que consiste en la renovación de material rodante, el costo del carbón de piedra o hulla, leña o energía eléctrica, según el caso. El pago de empleados tales como: bodegueros, conductores, maquinistas, freneros, etc. etc.

Pero lo más importante en los ferrocarriles es el establecimiento de las *tarifas*. Es muy necesario saber qué precio debe hacer pagar una empresa ferrocarrilera a sus clientes. Los elementos que entran en el buen establecimiento de un tren son muy complejos y vienen a regular las tarifas. Si se trata de viajeros hay que considerar la higiene, la comodidad y el lujo que se les debe proporcionar; si se trata de mercancías hay que considerar la distancia, la velocidad, el peso y la seguridad de las mismas.

Es muy natural pensar que ninguna compañía aceptaría el contrato de construcción de un ferrocarril si no viera que le puede dar mucho más del interés y la amortización del capital invertido en la obra.

Se ha hablado de que el transporte en ferrocarril debe ser gratis, como lo es en la mayoría de los caminos de tierra, debido a que todo el mundo tiene imperiosa necesidad de tomar el tren. Gide dice que en las redes del Estado quedaría muy justificada la abolición del peaje siquiera en teoría pues en la práctica ya las cosas cambian. Pues hay que considerar los gastos del Estado: expropiación de fajas, servidumbres de acueductos, construcción de desagües, indemnizaciones por daños y perjuicios causados a los colindantes etc. et. Pero no es extraño que una vez amortizados los capitales invertidos en esas obras, se rebajen las tarifas a un precio módico que esté al alcance, si no de todos, por lo menos de la mayoría.

Vamos a examinar el importantísimo problema que consiste en saber a quién deben pertenecer los ferrocarriles y cómo deben ser administrados.

Tres soluciones dan los economistas modernos a este asunto:

1º—*La libre competencia*. Este sistema reina principalmente en Inglaterra y en los Estados Unidos y no ha perjudicado en nada al desarrollo de los ferrocarriles; sin embargo, tiene numerosos inconvenientes. El ferrocarril como vía de transporte implica la construcción de un camino; ahora bien para su ejecución, es indispensable la expropiación de la faja de terreno correspondiente, lo cual no puede ser conferido sino por ministerio de la Ley, y es muy grave conferir este derecho a compañías que no presenten serias garantías. En los Estados Unidos se puede expropiar y emitir acciones de cantidades fabulosas, con el solo requisito de formar una sociedad de 25 personas y la suscripción de seiscientos veintiocho dólares (\$ 628) por kilómetro. El único medio de establecer la competencia sería la construcción de líneas casi paralelas entre varias ciudades; pero esto en vez de traer consigo la baja del precio, sería un grave peligro y un terrible fracaso para los competidores que, tendrían que construir por duplicado: puentes, estaciones, túneles, eféctuar nuevos desmontes, cortes, etc., etc. Cuánto mejor sería la construcción de una sola línea con vías duplicadas y cuadruplicadas, que no la supuesta concurrencia, con su reducción de tarifas, sus refrescos gratuitos para llamar la atención de los clientes, como se hace en las estaciones de los Estados Unidos, matándose recíprocamente; todo lo cual vendría a convertirse, en no muy remoto tiempo, en un verdadero monopolio.

2º.—*Explotación por el Estado*. La Escuela económica liberal la ha condenado en absoluto. Este sistema denominado también de administración funciona hoy en Alemania, Austria-Hungría, Rusia, Bélgica, Rumania, Suiza, Italia y Japón.

Los ferrocarriles del Estado no son en nada inferiores a los de las compañías particulares; antes bien, por el contrario, vemos por ejemplo: que el Ferrocarril de Antioquia de propiedad del Departamento da mejores garantías a sus pasajeros, mayor confort en sus carros, más seguridad etc. que el Ferrocarril de Amagá que pertenece a una compañía anónima, es decir, a una sociedad en la cual el fondo social es suministrado por accionistas que sólo son responsables por el valor de sus acciones y no es conocida por la designación de individuo alguno, sino por el objeto a que la sociedad se destina. El Estado se preocupa más que las compañías del interés público, ya que no tiene socios a quienes pagar dividendos. Ahora, la prensa y la opinión pública sanciona y vigila más al Estado que a cualquier otro individuo. Se nota siempre en los ferrocarriles de los particulares: la mala construcción del camino, la falta de material rodante, en una palabra, el mal servicio debido esto a la economía que tienen que hacer para cubrir el pago de dividendos. Los del Estado son más sólidos y con-

fortables; pues no tienen más intervención en Colombia que la de una Gerencia, una Junta Directiva y el Ministerio de Obras Públicas.

Al Estado le es más difícil defenderse de los particulares, que a las compañías. Con frecuencia se le piden tarifas más reducidas, trenes más rápidos y frecuentes, billetes gratuitos, paradas reclamadas por la más mínima estación, mayor número de empleados; de manera que su administración fluctúa entre el aumento de gastos por un lado y la disminución de tarifas por otro.

A pesar de todo esto la Administración por el Estado tiende a generalizarse por las siguientes causas:

1º El Gobierno no quiere dejar en manos de sociedades privadas medios de tanta influencia económica, social y hasta política.

2º Los ingresos ferroviarios, son un gran recurso para el Fisco; y

3º En caso de guerra la defensa nacional exige que todos los ferrocarriles pasen al Estado.

3º—*Regimen de concesiones.* Es el sistema adoptado en Francia, muy criticado en ese país, ha sido muy admirado en otros países como el nuestro, donde el Tesoro Nacional es tan exhausto; por las siguientes razones:

1º El Estado concede la explotación de las vías férreas a las compañías, en vez de explotarlas él mismo por administración como ya hemos visto; pero al cabo de cierto tiempo, noventa y nueve (99) años en Francia, el Estado vuelve a rescatarlas.

2º El Estado coopera al Establecimiento de los ferrocarriles por medio de subvenciones, encargándose de la construcción en parte o en la totalidad de las líneas, o también por medio de garantías de interés, calculadas de manera a asegurar el interés de los empréstitos efectuados por las compañías para construir sus redes; y

3º—El Estado ejerce una intervención en las tarifas y exige su aprobación y se constituye en defensor de los intereses del público.

Por fin, el Estado rescata las vías y se obliga:

1º A servir una anualidad calculada según los ingresos de los siete últimos años, descartando los dos más malos, pero que no podrá ser inferior al producto neto del último año; esto por espacio de todo el tiempo que falta para la expiración de la concesión; y

2º A reembolsar el valor estimativo del material de las compañías. En Colombia se acostumbra pagar estos valores en bonos contra el Tesoro Nacional o en bonos para obtener la adjudicación de terrenos baldíos.

Muchos adversarios tienen este sistema y alegan que no tiene objeto hoy la recuperación de una vía que mañana sin remedio le ha de pertenecer al Estado. Comparan al Estado que hace esto con el hijo pródigo que vende la herencia de su padre, y no saben que el Estado en este caso,

obra como un buen padre de familia que coloca en su carta un gran valor que le ha de servir para el porvenir.

Escuela de Ferrocarriles y prohibición de licores.

Se impone en Colombia la fundación de una escuela de enseñanza ferroviaria como las que existen en otros países, con el objeto de mantener en el servicio de las vías férreas individuos competentes y de instrucción sólida y consumada en su ramo. También es indispensable seleccionar, moralizar y remunerar debidamente el personal de éstos, a fin de obtener un grupo de obreros de una educación esmerada y sobretodo de una honradez acrisolada ya que su misión es delicadísima y cualquier insignificante descuido en ellos suele ser gravísimo para la Empresa y desastroso para la sociedad. Ejemplo de ello: las huelgas, descarrilamientos y demás accidentes ferroviarios que constantemente se registran en los ferrocarriles colombianos.

Se debe estipular también en los reglamentos de un tren la prohibición absoluta de la venta de bebidas alcohólicas a sus empleados; pues si para algo se necesita estar en todo su juicio y pleno conocimiento es para la buena marcha y administración de un ferrocarril y mal podrá tenerlo el individuo que está entregado a las delicias y placeres del dios Baco. ¡Cuándo tendremos en Colombia una ley como la reciente de los Estados Unidos, que prohíba la fabricación y expendio de bebidas alcohólicas (veneno social), la cual ha sido ratificada por los 36 Estados de la Unión, requeridos para hacerla efectiva y que principiará a regir el primero de enero de 1920.!

Dejando a un lado estas consideraciones pasemos a examinar cuáles han sido las ventajas que han proporcionado a las naciones los ferrocarriles e indirectamente veremos la desolación y ruina en que yacen sumidas aquellas que de ellos carecen.

Si nos remontamos a los primeros años de la era cristiana o antes si queréis, vemos los trabajos y dificultades en que se hallaban sumidos nuestros antepasados para comunicarse y poder vivir en sociedad. No poseían siquiera caminos de herradura como los que nosotros disfrutamos sino que se valían de simples pistas, es decir, de esas carreteras naturales que se crean solas por el paso de peatones o de los animales.

Para transportar de un lugar a otro con el fin de procurarse lo necesario para su sustento, vendiendo lo sobrante de lo que ellos podían producir o dándolo a trueque de otras sustancias, que ellos podían producir o dándolo a trueque de otras sustancias que su suelo se negaba a proporcionarles; tenían que luchar con las asperezas del camino, con las fatigas producidas por los ardientes rayos del sol, con las lluvias torrenciales sin tener donde guarecerse y a veces con la falta de alimentos que por lo largo y pe-

noso del camino se les habían agotado. El transporte por caravanas, es decir a hombros, como hoy día se ve en el África, o sobre bestias de carga, único medio de transporte que se disponían.

Pero poco a poco comenzó el hombre a despertar de ese sueño letárgico en que se hallaba sumido: vino la aurora de la civilización a iluminar sus inteligencias y a fortalecer sus voluntades; y qué vemos?—Que ese hombre viejo se transforma en hombre nuevo, sabe afrontar las dificultades que le pone por delante de sus ojos la madre naturaleza; y qué es lo que hace?—Por en medio de ella traza caminos que le permitan una vía franca y segura; al lado de ellos edifica poblaciones que le sirvan como lugares de descanso y con el tiempo vendrán a ser el centro de la industria y del comercio. A cada lado de sus orillas se ven campos cubiertos de una vegetación abundante y rica, en otras partes se verán dehesas de ganados que pacen tranquilos y gustosos.

Por en medio de ese camino que desafía la acción del tiempo se ven transitar los primeros vehículos que el hombre, buscando siempre su comodidad, pudo inventar. Esos vehículos van cargados de obreros que conducen los frutos que han cosechado con el sudor de su frente en las faenas del campo y que han de ser motor de del tráfico en los mercados de grande y pequeña escala. Hoy en el Viejo Mundo esa red de caminos está ya terminada y en ellos no se paga ningún peaje; es decir, el interés y la amortización del capital invertido en esas obras.

Pero no contento el hombre con lo que hasta entonces había realizado busca el medio de hacer la vida más llevadera por el medio más económico. Los caminos de herradura los encontró muy inadecuados para su servicio y penetra directamente en la maleza y en las selvas vírgenes por medio de sus ferrocarriles y sobre esas líneas de hierro no tarda en verse, como en troncos vivos, crecer ramas que son caminos y frutos que son ciudades.

El éxito de la locomotora ferroviaria debióse sobre todo a Jorge Stephenson. El pastor, el cerrajero, el bombero, el que fue objeto de tantos calificativos irónicos, es, realmente el padre del gran sistema ferroviario del mundo. En su cerebro fueron primero concebidas sus formas más esenciales y, gracia a sus manos y a su genio, llegaron a tomar forma real.

Logró imprimir nuevos rasgos característicos a la existencia en sus diversos aspectos, colocando a un mismo nivel al rico y al pobre respecto a las facilidades de viajar. La profecía de Jorge Stephenson de que llegaría un tiempo en que el trabajador encontraría más económico viajar en ferrocarril que a pie, es ya un hecho.

El rail de hierro ha demostrado ser una verdadera vara mágica; la locomotora comunica al tiempo una nueva velocidad: virtualmente reduce a Inglaterra a la sexta parte

de sus dimensiones, al aproximar los campos a las ciudades y éstas a aquéllos. A los Estados Unidos, el Canadá y otros países los ha puesto en condiciones de utilizar los ilimitados recursos de su propio suelo. Infunde el amor a la puntualidad, a la disciplina y obliga a fijar la atención sirviendo de enseñanza moral por el influjo del ejemplo.

Cuando se proyectaron las primeras líneas férreas inglesas, fueron muchas las profecías de desastres que se hacían a los habitantes de los Distritos que se habían de atravesar. La misma preocupación existió en Francia. Cuando se proyectó un ferrocarril que cruzase a Lyon, auguróse la ruina de la ciudad («Ville traversée, ville perdue»). Ahora la ciudad que carece de ferrocarriles es la que se juzga realmente perdida.

En la antigüedad, construían las poblaciones a lo largo de las márgenes de los ríos; ahora se las construye al borde del camino de hierro. La línea férrea es como el curso de un río, las gentes construyen casas y se establecen próximas a toda estación ferroviaria; de esta manera la población de Londres, se ha extendido en un radio de más de veinte millas al rededor de la antigua ciudad.

Sin Jorge Stephenson, Sir Rowland Hill no hubiera podido realizar ninguna reforma; la locomotora fue la que hizo posible la disminución del precio de las comunicaciones postales. Los coches correos nunca hubieran podido efectuar el actual servicio: actualmente cartas, libros, y periódicos en grande cantidades, circulan con maravillosa economía y extraordinaria rapidez y regularidad.

Colombia debe sentirse orgullosa de haber abrigado por unos días en su seno a su hijo Roberto Stephenson, tan notable como su padre y quien vino a trabajar a este país en la extinguida provincia de de Mariquita, en las Minas de oro de Manta y Santa Ana. Roberto hablando de Colombia decía en una de sus cartas: «Hicimos cuanto fue posible por conquistarnos popularidad entre los naturales, lo que logramos con prodigalidades.» Y en otra ocasión, escribía con admiración y con mucha razón a sus amigos: «La incertidumbre con que se llevan a cabo los negocios en este país es para dejar a cualquiera perplejo.»

Hoy por todas las partes conocido se siente el resoplar de las locomotoras que se deslizan con una velocidad asombrosa por encima de aquellas dos barras de hierro que llamamos rieles. El pito de ese tren, anuncia que a la civilización no hay obstáculo que se le presente que no lo convierta en su juguete. Esa columna de humo que en forma de espiral se levanta hacia el firmamento hasta confundirse con las nubes, es el obsequio que la naturaleza agradecida puede brindar a su Creador. En los países viejos prescindiendo de todas sus ventajas se emplean los ferrocarriles para complementar la obra de los caminos de tierra; en los países nuevos apenas si podemos decir que está en embrión

Ferrocarriles en Colombia

Qué diremos respecto de este asunto que nos ocupa en nuestra querida República de Colombia? Aquí también hemos dado entrada franca a la civilización y al progreso. Hoy contamos con varios ferrocarriles que nos transportan de un punto a otro de la República con la mayor comodidad, con el menor costo posible; pero su principal objeto es trasladar los productos del lugar donde se producen con mayor abundancia, a aquellos donde el terreno es más estéril. Otro de sus principales objetivos y quizás el mayor es poner en comunicación aquellos lugares de producción con los puertos fluviales y éstos con los marítimos o directamente si es posible, para de ese modo favorecer y acrecentar el comercio de exportación que es una de las mayores riquezas de que puede disfrutar una nación.

Pero ya que hablamos de ferrocarriles en Colombia no es justo que pasemos sin nombrar siquiera aquel insigne cubano que tanto trabajó por el desarrollo de la industria ferrocarrilera en este país y que en el mundo se llamó *Francisco J. Cisneros*. El distinguido joven antioqueño Alfonso J. Gómez dice en el folleto que escribí acerca de este notable ingeniero: «No fue Francisco Javier Cisneros uno de tantos errantes de aventura que especulan con la credulidad y la miseria de nuestros trasnochados países. El que tenía un corazón caballeresco y una alma equipada con todos los grandes ideales que agitan la conciencia de los pueblos, fijaba muy alto el catalejo de sus miras y si es cierto que buscaba lícitas utilidades para su persona no lo es menos que sabía subordinar sus individuales conveniencias a las necesidades colectivas y que su bienestar particular fuera paralelo a la prosperidad general de sus comitentes.

Pero si la opinión coetánea no supo distinguir los quilates de su mérito del oropel de la falsa moneda, si alguna vez la muchedumbre volvió la espalda al titán para favorecer a los pigmeos hoy han pasado ya los tiempos de miopía y cada sol trae su contingente de justicia para esta memoria que irradia blasones de virtud y siembra enseñanzas de trabajo. El espíritu de Cisneros puede aguardar imperturbable la hona de las apreciaciones justicieras.

Colombia debe al precursor de muchas de sus grandes reformas materiales una ofrenda de inmarcesible frescura pagadera no en vanas ostentaciones estatuarias sino en el templo de los íntimos recuerdos de aquellos que comprueban la supervivencia de las glorias colectivas y la fecundidad de los sentimientos de gratitud en el alma de los pueblos patriotas.

Y Antioquia, la tierra de infanzonas tradiciones y de ejecutorias de laboriosidad; la montaña épica y colonizadora, donde toda generosidad tiene su imperio y su nidal toda hidalguía, no dejará crecer el jaramago del olvido en redor de la figura del héroe que al perforar la nuez de sus

entrañas marcó el aniquilamiento de la barbarie y abrió cauce a las corrientes de la regeneración verdadera.»

Sí, el Ferrocarril de Antioquia se debe en su mayor parte a la obra del gran Cisneros, y no en vano una de sus estaciones lleva su nombre, para que de ese modo quedara impreso en el corazón de los antioqueños, el nombre de aquel titán que llevó a cabo esta grande Empresa.

Ferrocarril de Antioquia

Obra enérgica de un pueblo enérgico, como lo llama el Excmo. Sr. Suárez en su mensaje a las Cámaras legislativas; es uno de los que mayores ventajas reporta no sólo al Departamento de su nombre sino a toda la Nación; está dividido en dos secciones llamadas respectivamente sección del Nus y sección del Porce, separadas por lo que se ha llamado La Quebra. La Quebra, montaña cuya dificultad por resolver se debe más que a la configuración del terreno al carácter político y convencional que le han dado los señores Diputados a la Asamblea. La dificultad natural desaparece cuando se examina cómo los ecuatorianos pudieron construir su ferrocarril de Guayaquil a Quito; pues el viajero sea profano o profesional se admira de la obra portentosa por medio de la cual los ingenieros resolvieron la ascensión de doscientos metros por un cerro escarpadísimo denominado «La Nariz del Diablo», mediante la construcción atrevidísima de dos zig-zags, en parte tallados en la roca viva y en otra construídos sobre muros que se sostienen en la parte baja del cerro y por los cuales se desliza el tren como por sobre un estrecho balcón, de tal manera que quien se asoma ve la muerte al ojo.

El Ferrocarril de Antioquia en gran parte pasa por una de las regiones más ricas y feraces del Departamento y es la arteria por donde circula todo el comercio y la industria del mismo. Durante los primeros meses de 1918 fueron transportados por este Ferrocarril, en la División del Porce, 1.111.749 pasajeros, contra 1.290.741 en todo el año de 1917, y 1.141.060 en todo el de 1916. También vinieron a Medellín por este Ferrocarril en 1918, 175.750 bultos de mercancías con 10.880.505 kilos de peso.

Es también una de sus principales fuentes de riqueza, pues cada año produce cifras de dinero exorbitantes. El producto neto de este ferrocarril en 1918 ha sido de 337.000 pesos.

Ferrocarril de Girardot.

Es quizá el mejor de la República por su solidez, importancia y hermosura del trayecto que recorre y sólo presenta la incomodidad del transbordo en Facatativá, motivado por la inconsulta reforma hecha durante el Quinquenio al contrato de la construcción del Ferrocarril, por la que se eximió a la Compañía concesionaria de la obligación que

sobre ella pensaba de darle a la vía la misma anchura entre rieles de un metro que tienen los de la Sabana, el Sur y el Norte con los cuales se conecta aquel.

Error fue éste de tanta magnitud, dice el doctor Rodríguez Piñeres, como los otros cometidos en la misma época el uno consistente en hacer empalmar el Ferrocarril con el de la Sabana en Facatativá y no en el Corzo lo que alargó la vía en bastantes kilómetros con notorio perjuicio para el público por el elevado costo de sus fletes y pasajes y el otro en dar a la obra pendientes del 4% que han recargado considerablemente el transporte en combustible y hecho necesario el empleo de locomotoras poderosísimas y el consiguiente de rieles de peso considerable y elevado precio.

Sin estos errores el viaje de Girardot a Bogotá podría hacerse deliciosa y cómodamente y a menor precio en cinco horas no como es preciso hacerlo hoy con el empleo de casi todo el día. Posee éste ferrocarril un hermoso túnel que se pasa en algunos segundos y el cual constituye la admiración de los viajeros que no conocían obras de este género, pues hasta hoy es el único que existe en la República. Ultimamente se construyó un nuevo túnel, en el Ferrocarril del Tolima.

Ferrocarril del Tolima.

Es una obra que honra al país, continúa el Dr. Piñeres. Fué iniciada por un empresario particular sin mayores recursos; había caído en completo abandono con la carrilera cubierta por la maleza, sin material rodante y destinada a desaparecer por completo por el solo transcurso del tiempo. La administración Restrepo con previsión que el país sabrá agradecerle, compró la Empresa después de un detenido examen de su valor, asegurando de esa manera para el Estado el derecho de que se había desprendido a construir por su cuenta una obra que ha de enlazarse en un porvenir no muy remoto, con el Ferrocarril del Pacífico.

Acerca del Ferrocarril del Tolima conviene recordar un curioso incidente que «si non e vero e ben trovato». Dícese que cuando el ferrocarril se explotaba por el concesionario se vendían boletas de pasajes de dos clases, de primera y de segunda; pero tanto los pasajeros de la una como de la otra, iban confundidos en el mismo malísimo e incómodo carro, consistiendo la diferencia entre las dos clases únicamente en que los pasajeros de la segunda tenían que ayudar a cargar la leña y a llevar en tarros de lata el agua cuando se agotaban esos elementos de alimentación de la caldera, mientras que los de la primera sólo tenían que soportar la incomodidad, ya al rayo del sol, ya dentro del carro que se calentaba como una estufa.

Habiéndose firmado y sometido a la aprobación del Congreso el contrato de compra de este ferrocarril, el Ministro de Obras Públicas repuso la vía hasta el Espinal y hoy se encuentra prolongada y prestando servicio hasta el Chicoral.

El Gobierno auxilió con cien mil pesos (\$ 100.000) en bonos colombiano de deuda interna a este ferrocarril, que dista hoy tres leguas de Ibagué. Ya la primera locomotora traspasó la cordillera de Gualanday en un viaje de ensayo, lo que demuestra que está vencida la parte difícil de los terrenos, todo lo que sigue hasta la capital del Tolima son tierras planas.

El Gobernador del Tolima, Dr. Luis V. González, celebró un contrato para la construcción de un ramal ferroviario, que partiendo del Espinal vaya al Saldaña, pasando por el Guamo. Esta vía se dice que dará vida a una importante y riquísima región ganadera y agrícola.

Ferrocarril del Pacífico.

Hablar de este ferrocarril, dice el notable juriconsulto ya citado, es expresarse de una obra que representa un esfuerzo prodigioso hecho por el país y llamada a fundar sobre sólidas bases la nacionalidad colombiana, que en realidad de verdad, si se profundiza un poco la materia no existe. De Colombia puede decirse, como del finado Imperio Austro-Húngaro, que no es un país sino una administración.

El Ferrocarril del Pacífico une hoy el pésimo puerto de Buenaventura con Cali y ésta con mi querida ciudad natal, Palmira, la Chicago del Cauca, como justamente se la apellida por el gran desarrollo de su industria y comercio.

Es vergonzoso y da grima que los Diplomáticos y Consules de nuestras vecinas Repúblicas tales como: Argentina, Bolivia, Ecuador, Perú y Chile acreditados ante nuestro Gobierno, pasen por frente de Buenaventura y no puedan desembarcar allí por la falta de un muelle que los conduzca cómoda y decentemente hasta la estación del ferrocarril. El Gobierno del Cauca, previendo este caso y otros, ha contratado con una Compañía americana la construcción del muelle y la sanificación del Puerto. La Casa constructora del muelle es la de «G. Amsinck & Co», de Nueva York. El contratista prestará al Departamento un millón de pesos (1.000.000), parte en efectivo con el ocho por ciento (8%) de interés y el resto en materiales indispensables con el seis por ciento [6%]. El muelle será de 152 metros de largo por 35 de ancho.

Se sabe que el ferrocarril de Guayaquil a Quito tiene que pedir su carbón a San Francisco de California porque en la República del Ecuador es muy escaso este mineral. Cuán conveniente y lucrativo sería para nosotros proporcionarle el carbón de piedra a este ferrocarril ya que lo tenemos en abundancia. Esto por medio de depósitos o estaciones carboneras en el Puerto; de ese modo les evitaríamos un costo excesivo y una incomodidad manifiesta. Pero para eso es indispensable el muelle antes citado, pues sería imposible embarcar tantas cargas de carbón a hom-

bros de individuos que no tienen otro oficio o negocio que la conducción de personas del puerto al vapor.

La Misión Comercial Chilena, que en días pasados visitó nuestro país, manifestó el vehemente deseo de fomentar el intercambio comercial Colombo-Chileno, por medio de buques chilenos que atraquen en nuestros puertos del Pacífico, razón por la cual se impone el arreglo y saneamiento de esos puertos. El mismo ofrecimiento nos han hecho otras naciones de nuestro occidente.

La misma dificultad existe para la exportación en gran escala de café, cacao y tabaco los cuales se producen admirablemente en todo el Valle del Cauca.

Ferrocarriles del Norte y el Sur

NORTE. Según los periódicos la Empresa del Ferrocarril del Norte acaba de conseguir en los Estados Unidos un empréstito de seis millones de pesos para la continuación de esta importante línea férrea. El Gobierno, según el Mensaje ha aplicado doscientos cincuenta mil pesos a la continuación de este ferrocarril, de los cuales han salido los gastos de revisión del trazado y saldrán los que se necesitan para un nuevo trayecto de la vía que correrá por el trazado del Sr. González Vásquez con modificaciones. Este ferrocarril conduce hoy a las Salinas de Zipaquirá de las cuales se extrajeron durante el último año económico algo como veintiocho millones de kilogramos de sal, de ellos vendidos como de primera calidad tres millones y como de segunda, veinticinco millones. Se recaudaron novecientos cincuenta y cuatro mil pesos y se gastaron ciento cincuenta mil incluyendo en esa suma cuarenta y dos mil que se cubrieron por gastos radicados en la caja de las salinas por la Tesorería General.

SUR. Va este ferrocarril al hermoso salto del Tequendamá. La utilidad de este ferrocarril en el año ha sido de \$ 59.000 diferencia entre el producto total de 133.000 y los gastos que ascendieron a \$ 75.000. Está decretada su prolongación por la vía de Fusagasugá, región rica y fértil de Cundinamarca y para ésto han cedido gratuitamente los vecinos la faja correspondiente, los durmientes etc. etc. de manera que la erogación fiscal será muy reducida.

Estos dos ferrocarriles constituyen el paseo favorito y hasta indispensable de los viajeros que visitan la «ciudad gris», la Atenas suramericana, como se ha llamado a la ciudad colonial Santa Fé de Bogotá.

No quiero alargarme más en esto y por eso prescindo de hablaros de los otros ferrocarriles que se pasean orgullosos por el medio de nuestras montañas y llanuras; pero quiero decir algo de algunos ferrocarriles que se proyectan.

Proyecto del Ferrocarril de Urabá

Con esta importante vía tendrá el Departamento de Antioquia una salida propia al mar y se beneficiará en su grado la riquísima región que atraviesa. **BIBLIOTECA** de la energía, espíritu de progreso y entusiasmo por la obra de nuestro eximio Gobernador, Sr. Gral. Ospina, se puede asegurar que muy pronto este proyecto será una realidad.

Proyecto del Ferrocarril de Oriente

Penetremos en esos territorios que se llaman Intendencia de los Llanos de San Martín, Comisaría del Vaupés. Qué es lo que encontramos en esas vastas llanuras y selvas seculares? Ah! imposible sería narrar todas las maravillas que hay depositadas en ese suelo: grandes dehesas propias para la cría y ceba de ganado y para la Agricultura ¿en poder de quién? De los caudalosos ríos que por encima de ellas se deslizan como para mostrar el poderío que sobre ellas tienen. Si nos internamos en sus bosques nos topamos con ricas maderas propias para la ebanistería y la carpintería; las plantas textiles, medicinales y tintóreas abundan en ellas. También la tagua y el caucho se encuentran en grande escala. El Código Fiscal en el Título 2º sobre baldíos Capítulo VIII dice que es libre la extracción de la tagua en terrenos baldíos. El Poder Ejecutivo establecerá un impuesto, hasta del 6% sobre la exportación de dicho fruto. Del bajo Vaupés se exportan anualmente de 15 a 20.000 kilogramos de la preciosa goma (caucho).

Quiénes habitan esa región? Salvajes puestos bajo la custodia de los misioneros que con el crucifijo en la mano y el pabellón nacional en la otra les enseñan al mismo tiempo que las verdades fundamentales de la Religión el amor a la Patria para que de ese modo estén prontos a derramar hasta la última gota de su sangre por ella. Los indios son admirables caucheros y hábiles bogas; fabrican chinchorros, hamacas, canastas y balayes.

Ahora pregunto yo: si el ferrocarril de Oriente se lleva a cabo lo más pronto posible no es cierto que pronto se irá colonizando esa región y que sus productos y riquezas en vez de perderse sin que nadie las aproveche, qué digo? aprovechándolas nuestro vecinos del Sur que valiéndose del fácil acceso que tienen a ellas por medio de sus caudalosos ríos y demás medios de comunicación, han hecho de esta región como una colonia suya.

Para mostrar la fertilidad de este territorio, diré que un padre misionero en un campo cultivado sembró maíz y una planta le dió catorce mazoreas; sembró trigo y un tallo le produjo doce espigas. Más abajo de Medina en el río Guajiramo, existe una abundantísima fuente de petróleo que hace cinco años se estaba explotando con grande rendimiento. En esas regiones hay una salina, que según cóm-

putos pudiera abastecer de sal a toda la América por espacio de 25 años. Abundan en esta región las minas de oro en el Ariari, Manacacías, Caquetá y Putumayo.

El Gobierno nacional tiene allí un bello o extenso campo de acción para establecer: casas de corrección, escuelas de Agricultura, colonias penales etc. etc. El Gobierno dispuso el año pasado el establecimiento de la colonia penal del Meta y la creación de la de Almeida en el Departamento Norte de Santander y la de Landázuri en la región del Carare.

Dios quiera que la gran Empresa de construcción de este ferrocarril de Oriente se lleve a cabo lo más pronto posible y no se quede en proyecto como la mayor parte de lo que se inicia en esta tierra. De ese modo podremos encarnarnos contra nuestros usurpadores, pues de otra manera tenemos que dejar que hagan lo que buenamente quieran en esa dilatada región, pues los medios que tenemos para transportarnos a ella para su defensa son ningunos.

Doy por terminado este mi humilde trabajo diciendo con un notable escritor inglés: «Nada se ha escrito contra los ferrocarriles que no haya resultado erróneo; nada se ha escrito en su favor que no haya resultado pálido.»

Nuevamente repito: abandonemos un poco la política que, como dice nuestro Presidente, es un aceite maligno que por ley natural penetra los poros de todo asunto oficial.

Afanémonos por el estudio y conocimiento de las finanzas y estadística del país. El Profesor italiano Napoleón Colajanni, resumiendo las conveniencias de la Estadística, concluye: «La Estadística es necesaria porque para desarrollar la riqueza de un país precisa conocer la fuente de ésta; para satisfacer las necesidades, es necesario medirlas; para extender el comercio debemos conocer los mercados; para aumentar o limitar la población es menester estudiar las leyes que la regulan; para decidir la ejecución de una obra de utilidad pública se debe saber las dimensiones o capacidades que conviene darle.»

Nuestro país, dice el Dr. Felipe S. Paz, profesor de la Universidad de Cartagena, «Apenas si posee una estadística incipiente, vergüenza y grande nos cuesta el confesarlo, pero pensamos que no es ocultando con falsos pudores las deficiencias de su administración como mejor se sirve a la Patria, y que tanto más vale señalar sus yerrose imperfecciones inherentes a toda nación en desarrollo a fin de que todos propendamos a subsanarlos, ni se cubra el abismo con las manos.»

Con individuos de estos conocimientos y capacidades tendremos hábiles gobernantes, pues es sabido que la estadística es al administrador lo que la fuerza del material es al arquitecto. Tendremos también un magnífico y seleccionado personal en nuestras Cámaras Legislativas. En fin, en una palabra, toda la población de nuestra Patria estará

en capacidades de tomar parte activa, dentro de su ramo, en el desarrollo y progreso del país.

Ahora acompañadme a decir, como en otra época lo hiciera el ex-Kaiser de Alemania, Guillermo II, respecto a su patria: *el porvenir de Colombia está en sus ferrocarriles.*

Luis Sierra H.

[Del Centro Jurídico.]

Las asociaciones económico-sociales en la Edad Media,

su decadencia e interés moderno.

I

Considerando a la humanidad en sí misma y en su evolución a través de la historia, llega a la conclusión el filósofo, el moralista, el sociólogo, el observador en una palabra, de que el estado de tendencia es en ella habitual y continuo. Sea que se mire el bien intelectual, el moral o el material o todos ellos juntos y coordinados aceptablemente, como objetivo del hombre o como fines próximos del mismo, es lo cierto que para adquirirlos es indispensable la actividad humana, la cual busca los medios y por ellos hace efectiva su tendencia con la adquisición del bien.

Esa inclinación natural a la acción que constituye la tendencia de la humanidad, se encuentra también en el hombre individualmente considerado. Para realizarla se vale éste de todos los medios licitos que están a su alcance, pero por muchos de que le sea dado disponer, le son infructuosos, negativos casi, mientras haga uso de ellos en el aislamiento. La limitación de sus facultades, la concentración y escasez de su esfuerzo no pueden actuar sobre los múltiples medios que para conducirlo a sus fines deseados han menester la influencia positiva de su actividad.

La dificultad planteada se soluciona fácilmente, instintivamente. El espíritu de asociación innato en el individuo, lo lleva a reunir sus esfuerzos con el de sus semejantes para volver comunes los intereses separados, y atenderlos así con eficacia y con facilidad. La vida de relación que llevan indefectiblemente los hombres, como que viven en las mismas condiciones de limitación y deficiencia y coexisten en un ambiente de indefinidas necesidades cuya satisfacción es imposible con el exclusivo esfuerzo individual, se impone bajo todos los aspectos comprendidos en la genérica palabra de CIVILIZACION.