

## Estudios de Derecho

Publicación del Centro Jurídico.—Escuela de Derecho.

Director, ANDRES RIVERA T.

Redactor-Administrador, JORGE LOPEZ S.

Serie VIII—Medellín, Diciembre 1º de 1919.—Nos. 76—77

### Concurso Jurídico.

Informe del Jurado Calificador.

Todas las Monografías presentadas por los estudiantes de Derecho en el año lectivo que está para finar y que han estado a nuestro estudio, como obra que son de espíritus jóvenes son dignas del mayor aprecio y algunas de ellas de sincero aplauso, pero no todas entran dentro de los límites del concurso abierto por la Revista "Estudios de Derecho"; de aquí que al discernir los premios tengamos de prescindir de las que no llenan las condiciones señaladas y que no obstante por su mérito real puedan colocarse en primer término o cuando menos en segundo.

No obstante ésto, para que no haya injusticia en nuestra decisión hemos convenido en adjudicar los premios a aquellas de las Monografías que estando dentro de los límites del concurso son en nuestro concepto las mejores, y mencionar especialmente las que a pesar de no ceñirse muy estrictamente a dichos límites ocupan el primero y segundo lugar entre éstas.

Ocupa primer puesto entre las primeras la Monografía «Asuntos Fiscales» del Sr. Carlos E. Gómez, quien muy especialmente trata la materia de Baldíos tan importante cuanto descuidada entre nosotros. Se trata de un trabajo extenso, bien coordinado e ilustrado con múltiples citas legales, de estilo sobrio y de mucha utilidad en las actuales circunstancias.

### Condiciones:

Suscripción de 10 números..	...	\$ 1,00
Suscripción de 10 números para estudiantes de la Escuela de Derecho .....		0,50
Un número, el día de su salida...		0,10
Un número atrasado.....		0,15

### AVISOS

Página.....		2,00
Media página.....		1,00
Un cuarto de página .....		0,50

La correspondencia deberá dirigirse al Redactor-Administrador en la Oficina del Dr. Libardo López.

Se solicitan avisos y agentes de propaganda en las poblaciones del País.

«Los Ferrocarriles» del Sr. Luis Sierra es la obra del espíritu que ansía el adelanto patrio y se dedica con entusiasmo a señalar las etapas del camino de la prosperidad. Este opúsculo está lleno de optimismo y de un entusiasmo digno de recomendación. Su estilo un tanto ampuloso plasma el entusiasmo del autor pero rebaja el valor literario de la obra.

Entre las segundas ocupa el primer término: «Las asociaciones económicas en la Edad Media, su decadencia e interés moderno.» En estilo sobrio expone su autor, D. José Luis López, el origen, desarrollo y organización de las instituciones gremiales europeas en la Edad Media. Gran copia de datos de todo punto interesantes contiene el opúsculo de que se trata. Agrada recordar aquellas anécdotas a la vez geniales y picarezcas de los Maestros Cantores de Wagner y las no menos gustosas de Collini, el orifce y escultor florentino cuya inspiración nació en las instituciones gremiales. El trabajo del Sr. López es, de los presentados, el mejor escrito y por ello merece especial mención.

Finalmente, es digno de mención el opúsculo: «La Hipoteca en el Derecho Romano» El tema es importante y de mucho interés. El trabajo constituye un esfuerzo del espíritu, si para desarrollarlo se entró el autor por el intrincado dédalo de los textos romanos. Parece más bien inspirado en Ortelán, autor un poco anticuado y un tanto incompleto. El estilo es adecuado y muy recomendable para trabajos científicos.

En resumen:

El primer premio lo hemos adjudicado al Sr. Carlos E. Gómez por su trabajo «Asuntos Fiscales».

El segundo premio corresponde al Sr. Luis Sierra por su opúsculo «Los Ferrocarriles.»

Mencionamos en primer lugar: «Las asociaciones económicas de la Edad Media, su decadencia e interés Moderno» de D. José Luis López;

La segunda mención corresponde al opúsculo: «La hipoteca en Derecho Romano» cuyo autor es D. Gabriel Botero.

Creemos en esta forma haber llenado nuestro

cometido interpretando debidamente las bases del Concurso.

Agustín Villegas, Alfredo Cock A.—Adoptado por mí, Alejandro Botero U.

## Estudios Fiscales.

Estudio que el autor dedica respetuosamente al Congreso de Mejoras Nacionales.

### Colonización.

Uno de los puntos más interesantes en el ramo fiscal es sin duda el relacionado con la colonización.

A pesar de haberse legislado en extenso sobre esta materia, creemos que aún falta mucho por hacer, y sobre esto versará el tema que hemos escogido para esta Monografía.

La colonización es obra de la naturaleza y del trabajo. En ella entran, por consiguiente, dos de los más esenciales elementos de la producción, que no es otra cosa que sacar utilidad de la naturaleza para satisfacer las necesidades del hombre.

Está formada la naturaleza por el mundo físico con sus fuerzas o con sus elementos. Es por esto el único factor conocido que por sí sólo produce. Pero como esa producción, al no depender de otro esfuerzo, es insuficiente para atender a las necesidades, el hombre, mediante el trabajo, activa la producción natural para atender cumplidamente a las necesidades de la subsistencia.

Colonizar, en lenguaje jurídico, es cultivar tierras incultas, hacerlas aptas para la producción por medio del esfuerzo continuado y eficaz del hombre. Las tierras incultas colonizables son bienes del Estado, y su adquisición está sujeta a determinadas reglas impuestas por la ley, reglas que varían, según la índole del cultivo, la extensión del terreno, la causa de la adjudicación que de ellas hace el Estado, etc.

Los terrenos incultos son conocidos en la terminología jurídica con el nombre de terrenos *baldíos*, y son ellos, según la ley, los comprendidos dentro de los límites del territorio nacional que carecen de otro dueño.

Se reputan baldíos, y por consiguiente de propiedad nacional, según el Código Fiscal:

Las costas desiertas del territorio de la República no pertenecientes a particulares por título originario o traslativo de dominio;

Las islas de uno y otro mar pertenecientes al Estado, que no están ocupadas por poblaciones organizadas o

apropiadas por particulares, en virtud de títulos traslativos de dominio;

Las islas de los ríos y lagos navegables por buques de más de 50 toneladas; y

Las márgenes de los ríos navegables, salvo el derecho que tengan los particulares por título traslativo de dominio.

Mas esto no es así, porque el artículo 107 del mismo Código, al definir los bienes que constituyen la reserva territorial del Estado, dice que tal reserva está formada (precisamente) de todos los baldíos, con excepción de las costas desiertas de la República, no pertenecientes a particulares, y advierte que esos baldíos reservados no son enajenables.

Este error de la ley es una muestra de la imprevisión legislativa, y de la indiferencia, o mejor dicho de la ligereza con que se estudian estos asuntos de vital importancia para el país, pues a pesar de las muchas modificaciones sufridas por la ley que regula esta materia, parece que los legisladores no hubieran dado cuenta del error para corregirlo, a pesar de ser tan visible, y en cambio se introducen con lamentable frecuencia y desacierto reformas que entorpecen y desconciertan.

Es lógico suponer que se haya adjudicado a personas naturales o jurídicas las reservas del Estado, en gran parte, toda vez que éstas abarcan la porción más grande del territorio baldío nacional, y que el Estado no sabe qué bienes de esta naturaleza administra, cuáles pertenecen a la Nación, cuáles se han adjudicado, y por consiguiente, ni siquiera cuáles pueden adjudicarse sin perjuicio de terceros. En esta incertidumbre, el error es explicable y el mal que ocasiona de tal magnitud, que es deber imperioso del Congreso ponerle pronto y eficaz remedio. Y esto no se consigue, en forma que garantice el éxito, sino mediante un trabajo de investigación en que se defina con absoluta precisión la constitución actual del territorio baldío de la Nación. Así como se invierten los fondos del Tesoro nacional en premios a los mejores productos y se abren oficinas de información, deben tomarse medidas tendientes a obtener el fin que indicamos.

Los terrenos baldíos son aplicables: Al pago de la deuda pública; a concesiones a cultivadores; al fomento de obras públicas; a la amortización de títulos de concesión de baldíos, expedidos válidamente, con anterioridad a la vigencia del Código Fiscal; al servicio público nacional, departamental o municipal, y a objetos especiales que determine la ley. (Art. 46 del mismo Código.)

La propiedad de los baldíos se adquiere por su cultivo o su ocupación con ganados, de acuerdo con las prescripciones del Código Fiscal.

Para la adquisición de los baldíos, bien sea para su cultivo o para ocuparlos con ganados, hay que observar cier-

tas formalidades impuestas por el código que reglamenta la materia, formalidades que detallan los artículos 69 a 77 de la Ley 110 de 1912, y 88 a 95 de la misma ley.

Respecto a la extensión a que pueda tener derecho el cultivador, ha sido éste un punto muy debatido, por cuanto la cantidad no está bien determinada por el Legislador y ha sido necesario interpretar la voluntad de éste cuando así se ha necesitado.

En efecto: el artículo 48 de la Ley 110 de 1912 dice que no se puede hacer adjudicación alguna de baldíos en un Departamento o Intendencia a una misma persona, natural o jurídica, por una extensión mayor de 2,500 hectáreas; y el 66 de la misma ley estatuye que la persona establecida en terrenos con casa de habitación y cultivos, tales como siembras de cacao, café, caña de azúcar y demás plantaciones permanentes o empresas de sementeras de trigo, maíz, arroz, etc., tiene derecho a que se le adjudique gratuitamente lo cultivado y una parte del terreno adyacente, en una extensión que comprenda lo cultivado y tres tantos más. A primera vista parece que en consonancia con lo preceptuado por el artículo 48, que sólo da derecho a adjudicar 2,500 hectáreas, el 66 debiera acomodarse a esa limitación, de tal suerte que la adjudicación al colono de la tierra que haya cultivado y una parte de terreno adyacente en una extensión que comprenda lo ocupado y tres tantos más, no será en un total mayor de 2,500 hectáreas; es decir, que no puede tener cultivado el colono más de 625 hectáreas, y del terreno adyacente al del cultivo no tendrá derecho a más de 1,875. Mas esta interpretación es errónea, según concepto del Consejo de Estado, que cree que la mayor extensión de terreno que puede adjudicarse es de 10,000 hectáreas; que la parte cultivada puede ser de 2,500 hectáreas, a que da derecho el artículo 48 de la Ley 110, y los tres tantos más iguales a la parte cultivada; es decir, 7,500 hectáreas, concepto que está reforzado, a nuestro modo de ver, por la misma ley que en su artículo 99, ordinal a) dice que la extensión de bosques nacionales que se adjudique en arrendamiento por el Gobierno a los particulares no podrá pasar de 10,000 hectáreas. Y si esto sucede con los bosques baldíos, lógicamente debe darse igual sentido a los terrenos incultos.

Posteriormente, y en atención a la necesidad de fomentar de una manera más directa la colonización de la parte inculta del país, y conocida la conveniencia de conceder pequeños lotes para favorecer a los colonos pobres, se expidió la Ley 71 de 1917, cuyo artículo 1º modifica el 66 de la Ley 110 de 1912. Dicho artículo dice:

«Toda persona que como colono o cultivador quiera adquirir título de propiedad sobre los baldíos en donde haya establecido casa de habitación o cultivos artificiales, tales como plantaciones de café, cacao, caña de azúcar y demás de carácter permanente o sementeras de trigo, maíz, arroz,

etc., en una extensión no mayor de 10 hectáreas, y sobre otro tanto de lo cultivado, deberá solicitar la adjudicación respectiva por medio de un memorial de denuncia dirigido al Gobernador del Departamento en que esté ubicado el terreno, o al Intendente nacional, según el caso».

Este artículo ha sido fuente también de muchas dudas acerca del terreno que debe adjudicarse.

Nos parece muy reducida la extensión de la tierra que se concede por la nueva ley. Creemos que muy poco halago tendrá el cultivador con tan pequeña cantidad, que apenas si se presta para una modesta plantación. Conveniría aumentarla siquiera a 50 hectáreas, ya que la adjudicación en lotes grandes es considerable y no guarda ni la más mínima proporción.

Está, pues, dividida la parte baldía adjudicable del país en dos porciones: una grande, la que puede adjudicarse hasta por 10,000 hectáreas a cada persona natural o jurídica, desde que entró a regir la Ley 110 de 1912, y las concesiones en pequeño, hasta por 20 hectáreas, desde la vigencia de la Ley 71 de 1917.

En tiempos anteriores a la Ley 110 no se determinaba tampoco la cabida del terreno que se adjudicaba: el artículo 4º de la Ley 61 de 1874 decía que los colonos que estuvieran en posesión de tierras baldías serían considerados propietarios de las porciones cultivadas y treinta hectáreas adyacentes a dichas porciones; y el ordinal a) del artículo 1º de la Ley 56 de 1905, que reemplazó el 1º de la 48 de 1882, estatúa que todo individuo que ocupara tierras baldías y estableciera casa de habitación y cultivos artificiales adquiriría derecho de propiedad sobre el terreno cultivado y otro tanto más. Vino luego la Ley 110 de 1912, [Código Fiscal], y dispuso en su artículo 66 que "la persona establecida en terrenos baldíos con casa de habitación y cultivos, tales como sementeras de café, caña de azúcar y demás plantaciones permanentes, o empresas de sementeras de trigo, maíz, arroz, etc., tiene derecho a que se le adjudique gratuitamente lo cultivado y una parte del terreno adyacente, en una extensión que comprenda lo ocupado y tres tantos más."

El interés del Estado porque se cultiven los extensos y fértiles territorios baldíos es bien notorio: lo dicen así todas las facilidades que la ley ha querido dar al cultivador y las garantías y protección que se le presta, y que aún son pocas. Lo demuestra también la marcada distinción que hace entre los terrenos que se dedican al cultivo y los que se destinan a engorde de ganados: el cultivador no tiene limitación alguna en el goce de los baldíos, fuera de la general de hacer éstos dentro del término de diez años, en tanto que el ocupante con ganados sí las tiene y muy gravosas. Así, vemos que la adquisición gratuita del terreno adyacente al ocupado con ganados no tiene cabida sino cuando la parte ocupada esté cubierta de pas-

tos artificiales, o por pastos naturales obtenidos con obras importantes, como desmontes, canales, diques, etc.; que el ocupante tenga encerrado el terreno con cercas firmes y permanentes, capaces de impedir el paso del ganado a otros terrenos y siempre que tal terreno no pase de 2.500 hectáreas; y el ordinal c) del artículo 67 del Código Fiscal que dice: «Los dueños de ganados que no hayan tenido que hacer ninguna de las obras indicadas solo tienen derecho al uso de los baldíos que ocupen con ellos en cuanto dicho uso no perjudique al servicio o al uso público, o a *cultivadores y colonos*,» etc.

De tal suerte que son más favorecidos los colonos que los ganderos, y ello está bien, siendo como es la industria agrícola de más porvenir y de más importancia que la pecuaria, y por la mayor facilidad que tienen los ganderos en su industria.

Mas apesar del interés del Legislador por el cultivo del territorio baldío del país, es lo cierto que se ha excedido la ley en protección y en tolerancia: desde hace mucho tiempo venimos criticando los plazos nada restrictivos que se conceden para el cultivo de las tierras baldías. Esto es un inconveniente para la colonización, que debe remediarse. Según nuestro Código Fiscal, en toda adjudicación de baldíos se entiende establecida la condición resolutoria del dominio del adjudicatario en el caso de que dentro del término de 10 años, contados desde la fecha de la adjudicación, no hubiere cultivado la tercera parte del terreno u ocupado con ganados las dos terceras partes. En tales casos, el dominio de los terrenos adjudicados vuelve a la Nación *ipso-facto* o por ministerio de la ley, y por tanto son éstos denunciabiles, por el solo hecho del cumplimiento de la condición.

Antes de expedirse la ley 110 regían las siguientes disposiciones:

La Ley 61 de 1874, que en su artículo 4º estatúa que «se entenderán como poseedores los que hayan fundado habitaciones y cultivos permanentes por más de cinco años de posesión continua.» La Ley 48 de 1882, que en su artículo 7º establecía que «los terrenos baldíos que la Nación enajene por cualquier título vuelven gratuitamente a ella al cabo de diez años, si no se estableciere en tales terrenos, durante ese tiempo, alguna industria agrícola o pecuaria» El artículo 7º de la Ley 56 de 1905, que en su ordinal a) decía: «Los terrenos baldíos que no hayan sido cultivados desde la expedición de la Ley 48 de 1882 volverán *ipso-facto* al dominio de la Nación, y exhibida la prueba de no estar cultivados, pueden ser denunciados. Asimismo en lo sucesivo todo terreno baldío adjudicado a colonos, empresarios o cultivadores debe trabajarse siquiera en la mitad de su extensión, sin cuyo requisito quedará extinguido el derecho del adjudicatario en el plazo fijado en el título de la adjudicación.» El plazo de que habla el artículo

copiado no puede ser otro que el de diez años, fijado por la Ley. Y si esto es así, que no de otra manera puede ser, es, por no decir otra cosa, una redundancia: porque, qué objeto hay en decir que debe trabajarse la mitad de un terreno adjudicado, en el término de 10 años, so pena de perderlo, si ya lo había dicho la Ley? Y por qué debía ser solamente la mitad lo que debiera cultivarse y no todo el terreno, como lo dispone la Ley? Y si se concedía en el título de adjudicación otro plazo distinto del general de 10 años, parece que tal plazo era ilegal, por cuanto no estaba indicado por el legislador. No parece sino que éste, en vista de los inconvenientes del plazo demasiado largo, quiso restringirlo un poco, valiéndose para ello de medios incorrectos.

Según la Ley 61 de 1874, sólo se requerían cinco años de trabajos en los baldíos para adquirir la posesión de ellos, al decir de su artículo 4º; y a pesar de tan clara disposición, el artículo 8º establecía que los cultivadores que abandonaran los terrenos por un término no menor de cuatro años perderían los derechos que hubieran adquirido sobre tales terrenos, los cuales volverían al dominio nacional.

De todas estas inconsecuencias, y de este estado de tolerancia que ni los mismos legisladores entendían ni se daban buena cuenta de ellas, ha surgido el mal que hoy trata de remediarse: la pérdida de una enorme riqueza pública, representada en la gran porción de tierra inculta, que a pesar de haber sido adjudicada en su mayor parte, sus dueños no han querido trabajarla, aprovechándose del largo plazo que les concede la ley para hacerlo. Si no fuera por la demasiada libertad en el obrar, hoy estaría colonizada la mayor parte del territorio inculto.

Nos parece muy urgente tomar medidas restrictivas del plazo de 10 años, porque, francamente, no se ve la razón para concederlo.

Hay que creer que el que denuncia un baldío es con el propósito de cultivarlo, y necesariamente debe tener los medios suficientes para hacerlo. Con la demasiada libertad de acción que concede la ley a los cultivadores ha sucedido que muchos individuos de fortuna a quienes el Estado no debe favorecer a expensas de las clases pobres, denuncian grandes porciones de baldíos, hasta el máximo que permite adjudicar la Ley, con el objeto de tener inamovible esa propiedad valorizándola para más tarde obtener mayores utilidades.

A pesar de ser manifiesta la intención del legislador de no conceder más de 10.000 hectáreas de terrenos baldíos a una misma persona, natural o jurídica, se ha podido fácilmente burlar esta disposición obteniendo adjudicaciones por mano tercera.

Uno de los mayores inconvenientes de la legislación de minas, reconocido por los mismos legisladores, es el amparo a perpetuidad de las minas; porque con esto se ha

perjudicado a mineros pobres, que no pueden denunciar ni trabajar minas que sus poseedores no trabajan, pero que conservan la propiedad de ellas por haberlas amparado. Igual cosa, más o menos, y guardando las proporciones debidas, sucede con los baldíos.

Para comprobar mejor lo que decimos, baste citar el artículo 85 del Código Fiscal, que dice:

«Los terrenos baldíos ocupados por minas de aluvión no pueden adjudicarse mientras las minas no sean abandonadas.» Y si tales minas están amparadas a perpetuidad, se pierde una riqueza pública por favorecer intereses privados, sólo por hacerse la Nación al derecho que se cobra por el amparo a perpetuidad de las minas.

Es clara también la intención de la ley al ceder terrenos baldíos: ella quiere favorecer a los ciudadanos, para que éstos a su vez favorezcan al país, por medio del trabajo productivo. Así lo dan a entender el artículo 10 de la Ley 56 de 1905, al decir que «La posesión de terrenos baldíos es la tenencia de éstos con ánimo de dueño, ya sea por sí mismo o en representación de terceros, en virtud de actos de dominio, tales como sementeras, edificios y cultivos en general»; el ordinal b) del artículo 1º de la Ley 48 de 1882, que dice: «La ley mantiene el principio de que la propiedad de las tierras baldías se adquiere por el cultivo, cualquiera que sea la extensión, y ordena que el Ministerio Público ampare de oficio a los pobladores y cultivadores en la posesión de dichas tierras, de conformidad con la Ley 61, de 24 de Junio de 1874», y todas las disposiciones que establecen términos para el cultivo. Y siendo esto así, no se comprende cómo pueda el Gobierno permitir que no se trabaje lo que expresamente se ha dado para trabajarlo, y lo que se ha destinado exclusivamente para beneficio del ciudadano, de la sociedad y del país.

De las disposiciones más importantes que encontramos en la última ley sobre colonización, es la que faculta al Gobierno para crear una comisión investigadora de los terrenos baldíos colonizables. Consideramos de tan grande importancia para el ramo de baldíos esta medida, que copiamos los artículos que la establecen:

«Art. 14. El Gobierno creará una comisión compuesta del número de personas que juzgue necesario para hacer la investigación estadística de los terrenos baldíos y el estudio de las zonas que puedan aprovecharse mejor como colonizables por sus facilidades para la agricultura, la ganadería y empresas de explotación de frutos naturales, y que determine las regiones cuya reserva convenga decretar para el Estado, ya por su situación, ya por la clase de productos que en ella se dan espontáneamente, o por otras consideraciones de conveniencia para el país. La comisión de que trata este artículo se creará cuando los recursos del Tesoro lo permitan, a juicio del Gobierno.»

«Art. 15. La Comisión de que trata el artículo anterior

presentará al Ministro de Agricultura y Comercio la relación de los trabajos de su cargo con gráficos de las vías de comunicación existentes o que puedan establecerse, y en cuanto fuere posible, con mapas detallados de las respectivas regiones.»

«Art. 16. El Gobierno publicará en edición oficial la estadística, los planos y mapas y el informe de la Comisión simultáneamente en español y en inglés, francés, alemán e italiano, reuniendo todos los datos enumerados y añadiendo la legislación nacional, sobre colonización, inmigración y baldíos, y demás leyes y comentarios que juzgue útiles para conocimiento de los cultivadores y capitalistas que quieran venir al país.»

Hemos hablado de la importancia de esa comisión, y vamos a ensayar de demostrar el por qué de ella.

La región inculta en el país es considerable y pueden aprovecharse de ella multitud de personas; porque con los datos tomados por la comisión de los terrenos adjudicados en pequeños lotes, se verá la necesidad de controlar la distribución del terreno disponible para la colonización, evitando en lo posible el acaparamiento de tierras que no se cultivan por valorizarlas sus dueños, con perjuicio de los cultivadores pobres y de la riqueza del país. Ya que se ha creado la pequeña propiedad justo es protegerla y guardar para ella la mayor parte posible de las tierras baldías, para así tratar de ocupar muchos brazos, favorecer al que más lo necesite y propender de modo más práctico y eficiente al desarrollo de las industrias; porque se tomarán medidas eficaces y enérgicas para impedir el abuso que va haciéndose sentir ya, porque burla la ley y hace daño a los intereses nacionales, abuso que consiste en que en las regiones del país en donde está prohibida o en suspenso la adjudicación de baldíos se ha apelado o se apela al subterfugio de denunciar y obtener adjudicaciones de minas con lo que se adquiere la posesión de los terrenos correspondientes, y ello por la demasiada libertad en la cesión de minas; y porque, amén de muchas otras consideraciones, la Comisión estaría siempre bien informada de la organización científica de la colonización, toda vez que habría podido estudiar las ventajas de determinados sistemas para hacerlos viables, las necesidades de los colonos pobres para tratar de remediarlas, y los inconvenientes creados a la industria por la prodigalidad en la concesión de grandes lotes de terrenos baldíos a personas que poco mayor necesidad tienen de cultivarlos.

Hemos dicho que hoy se hace uso frecuente del subterfugio de denunciar y obtener minas para adquirir así la posesión de terrenos baldíos existentes en lugares donde se denuncian las minas, y para ello se favorecen quienes de tan indebidos medios se valen, de la autorización emanada del artículo 84 de la Ley 110 de 1912, que dice que los adjudicatarios en terrenos baldíos de minas de filón de-

nunciabiles tienen derecho preferente a que se les adjudique por cualquiera de los títulos que el Código Fiscal señala, hasta una extensión de 500 hectáreas en tales terrenos, en la parte adyacente a las respectivas pertenencias, siempre que con esto no se violen los derechos de cultivadores o colonos establecidos en esa extensión.

Según las legislaciones minera y fiscal, en todos los terrenos baldíos pueden denunciarse y obtenerse minas, excepto en aquellos donde estén situadas las minas que se reserva la Nación, y en los baldíos que hacen la reserva territorial, porque éstos son inenajenables, conforme al artículo 107 de la Ley 110.

Mas a pesar de tan expresa prohibición, parece que el Gobierno viola la ley, al adjudicar lo que no puede ni debe adjudicarse.

Porque no se ve la razón legal para obrar de esta manera, toda vez que la ley no autoriza para hacerlo.

No es que sepamos que el Gobierno adjudique las reservas territoriales de la Nación, pero presumimos que así sea, por estas razones:

1º. En el proyecto que reforma el Código de Minas, presentado al Congreso en sus sesiones de 1917, aprobado en primer debate por el Senado y aprobado y adoptado también por el Consejo de Estado, se encuentra el siguiente artículo.

«En las regiones en que el Estado haya constituido reservas territoriales queda prohibida la adjudicación de baldíos con motivo de denuncias o adjudicaciones de minas, adjudicación de que tratan los artículos 1º y 3º de la Ley 75 de 1887, y 84 del Código Fiscal.»

Esta prohibición va directamente contra el Gobierno, que es quien hace las adjudicaciones de baldíos. Y no parece que tuviera razón de ser, siempre que el Código que los reglamenta ha consignado ya el precepto de carácter prohibitivo de que antes hablamos, y no es presumible que los legisladores del proyecto que nos ocupa ignoren lo que al respecto establece el Código Fiscal. En todo caso, y sea lo que sea, a nosotros lo que nos interesa es demostrar que el Gobierno no tiene autorización alguna legal, ni expresa ni tácita, para disponer arbitrariamente de lo que el Estado se reserva, sino que debe obrar sometido a un plan determinado. Si se trata de prohibir es porque se supone que existen actos que deben prohibirse. Luego el Gobierno está violando la ley, cosa que el artículo comentado tiende a confirmar. «Se prohíbe [al Gobierno] adjudicar baldíos con motivo de denuncias o adquisiciones de minas, en las regiones en que el Estado haya constituido reservas territoriales.»

2º. Aunque el Gobierno no ignora, como no debe de ignorar, que las reservas territoriales no son enajenables, si no sabe qué bienes baldíos son de propiedad de la Nación, si ignora qué porciones del territorio baldío se ha reservado

el Estado y cuáles de esas porciones se han hasta hoy adjudicado, por falta de cartas territoriales que determinen fijamente la propiedad nacional y de comisiones investigadoras encargadas de verificar las adjudicaciones y de consultar si éstas pueden o no hacerse, cómo puede el Gobierno obrar consultando bien los intereses que administra, cómo respetará la ley y obrará de acuerdo con sus disposiciones?

En resumen, creemos que el mal está en la ignorancia oficial, y no en la ley, como siempre se dice; y que el remedio no consiste en prohibiciones como la de que trata el artículo del proyecto, porque éstas versan o recaen sobre hechos consumados con conocimiento de causa o que puedan ejecutarse voluntaria y medítadamente; pero... el error no se corrige con otro error.

Hay que observar de paso que el Consejo de Estado, una de las supremas autoridades en asuntos legales, no estudió con el cuidado del caso el proyecto de ley sobre minas, y especialmente el artículo que en otro lugar transcribimos, porque si lo hubiera hecho no habría aceptado el error legal que tiene ese artículo, al hacer citas de artículos como el 1º y el 3º de la Ley 75 de 1887, que no existen, porque los derogó el 84 del Código Fiscal, que también se cita. Se incurre así en lamentable redundancia, y se muestra la ligereza con que se estudian ciertos asuntos que merecen más cuidado:

Por lo demás, creemos que el artículo del proyecto reformatorio del Código de Minas debiera ser más bien adicional del Fiscal, por cuanto dicho artículo versa sobre baldíos y no sobre minas: se prohíbe la adjudicación de aquellos con pretexto de denuncias y adjudicaciones de éstas.

Si no se remedian estas anomalías y deficiencias de la ley, basadas indudablemente en razones de proteccionismo, los esfuerzos tendientes a organizar científicamente uno de los más importantes ramos de la vida nacional, serán de ningún valor.

Otra medida benéfica, porque facilita la adquisición de los baldíos, es la de que la actuación para obtener un lote de 20 hectáreas se extienda en papel común, excepto la resolución de adjudicación y las copias de ésta que expida el Notario. Sería muy conveniente, además de todas las ventajas que la nueva ley concede al cultivador en pequeño, abreviar lo más posible, si ello puede hacerse, la tramitación para el denuncia y adjudicación del baldío. Eso de que los tres testigos que deben producir la información sumaria que ha de acompañarse al memorial de denuncia sean propietarios de bienes raíces, es una exigencia un poco si no muy trabajosa en la práctica. Es garantía suficiente para abonar un testigo la reconocida buena reputación de éste. No conocíamos otro caso similar, sino el exigido por la ley de expropiaciones. Pero bien distinto es, porque en éste se trata de bienes privados que necesita adquirir el Gobierno

para obras de utilidad pública, y en aquél se trata de bienes de propiedad pública destinados al público, y también para utilidad pública. Además, lo que se adquiere en expropiación se adquiere en propiedad, mientras que lo adquirido para colonizar está sujeto a condiciones resolutorias: «El Estado no garantiza la calidad de baldíos de los terrenos que adjudica, y por consiguiente, no está sujeto al saneamiento de la propiedad que transfiere en las adjudicaciones. Tampoco está obligado al saneamiento, si el terreno baldío estuviere destinado a un uso público, u ocupado por cultivadores o colonos, y en cualquiera de éstos casos su obligación se reduce a restituir las especies recibidas a cambio de la adjudicación», dice el artículo 47 del Código Fiscal. Podrá decirse otro tanto de la adquisición de bienes expropiados?

Lo que se adquiere con la concesión de baldíos es una propiedad sujeta a peligrosas condiciones. No adquiriéndose con plena *seguridad* lo adjudicado, sino una expectativa de propiedad, podrá ventajosamente fomentarse la colonización?

Hay que considerar también que los colonos en pequeño son o deben ser individuos de condición humilde, montañeses e ignorantes, que tendrán que valerse de abogados para obtener una adjudicación; y si este nuevo gasto se agrega a los ocasionados por los derechos de registro y notaría, etc., para individuos en su mayoría paupérrimos, habrán ellos necesariamente de prescindir de obtener baldíos para cultivarlos, o de hacerlo con muchos sacrificios, que la ley en todo caso está en el deber de evitar.

Bien está que para las concesiones de grandes lotes se exija planos de los terrenos, etc., porque se presume que los adjudicatarios son personas pudientes. Pero es absurdo tratar de proteger al pobre agricultor, que casi siempre carece de lo necesario para su subsistencia, imponiéndole gastos que para él son de consideración, por las razones expresadas.

Ni en la legislación de minas ni en la de baldíos en grandes porciones, en las cuales se trata de intereses más valiosos, se exige que los testigos sean abonados.

Encontramos un inconveniente en la Ley 71 de 1917, al especificar la tramitación que debe seguir el interesado para obtener un baldío: no se requiere hacer conocer del público la denuncia del inmueble ni su adjudicación, como se exige para las minas, y como lo ordena también la Ley 110 de 1912. Como el Estado no garantiza la calidad de baldíos de los terrenos que adjudica, porque anterior a la adjudicación que se pretende hacer se hubiera el baldío destinado a un uso público o concedido a otra persona natural o jurídica, creemos que la publicidad que la ley ordena dar a este acto tiene por objeto que los interesados, si los hay, puedan oponerse. Al menos así sucede con la cesión de minas. Encontramos muy conveniente esta prác-

tica, para quienes deseen obtener terrenos baldíos, y especialmente para los colonos pobres: porque como el plazo para cultivar los terrenos es el de 10 años, puede suceder que el propietario de un lote no ejecute actos de posesión en su inmueble, y como nadie legalmente sabe que tal terreno tiene dueño, fácilmente puede adjudicarse a otra persona, quien emprende trabajos de cultivo en él; y cuando éstos están bastante avanzados se presenta el dueño y legalmente se posesiona de lo suyo con manifiesto daño y perjuicio para el primer ocupante, aunque se le indemnicen los perjuicios que pueda sufrir, porque queda por este hecho privado de su industria.

La tramitación para la publicidad del acto es bastante sencilla y favorece sobremanera al adjudicatario, toda vez que da más garantías y mayor seguridad a lo que se le adjudica.

A más de los inconvenientes que a la ligera anotamos para una eficiente organización de los terrenos incultos del país, se presentan otros muchos que entorpecen y dificultan lo que debiera estar más libre. Entre esas dificultades se encuentran algunas de carácter restrictivo, que son las de que nos ocuparemos en seguida.

Tratándose de la adjudicación de baldíos a cultivadores o colonos o a cambio de títulos de concesión o de deuda pública, exige la ley requisitos muy difíciles de cumplir, tales como los de probar el interesado que el terreno no está destinado a ningún uso público, ni adjudicado a ninguna persona, para cultivos, crianza de ganados, etc. Si el mismo Estado no sabe a quien pertenecen esos bienes que se reputan baldíos por la ley, es imposible que pueda saberlo fácilmente un particular. Puede la porción de terreno que solicita se le adjudique haber sido adjudicada a otra persona, y como ésta no tiene obligación de ejecutar actos de dominio en su inmueble, es difícil saber a quien pertenece el lote en cuestión. Los gravámenes de explotación y de exportación que tienen algunos artículos que pueden cosecharse en abundancia en los bosques y terrenos baldíos, pero cuya producción es reducida por las muchas dificultades con que tropieza el industrial, y por sobre todos la inseguridad con que se adquiere la propiedad de los terrenos incultos.

Una sabia política económica que pretenda fundarse en la práctica y no en la teoría, debe estudiar detenidamente todo aquello que íntimamente se relacione con la naturaleza para tratar de acomodar a ella leyes y programas. Estudiar la naturaleza montañosa y estéril de la parte habitada de Colombia, la soledad e insalubridad de las llanuras fértiles, es asunto a que deben prestar especial interés los gobiernos y los financistas y economistas bien intencionados por el progreso material de la Patria. Prestar atención especial a esos puntos, más prácticos y más importantes sin duda que cualesquiera otros para la vida de la Nación

y para su prosperidad. Desgraciadamente hasta hoy nada visible se ha hecho; apenas empieza el país a orientarse y a seguir derroteros científicos en los diversos ramos que integran el Fisco. Las leyes que reglamentan las materias más interesantes al tesoro nacional, son todas deficientes y eso ha hecho que mucha riqueza se haya perdido y se pierda por falta de iniciativa oficial y de organización eficiente. Preocupados con los problemas económicos que han traído por consecuencia una crisis fiscal como pocas se han registrado en la historia económica de Colombia, los legisladores de los últimos años han laborado con más acierto. Y aunque las disposiciones que se han dictado, encaminadas a mejorar las existentes, no son perfectas, sino que por el contrario adolecen de muchas imperfecciones, van respondiendo a las necesidades actuales y pueden ser la base de una futura, eficaz y científica legislación.

Es necesario emprender una labor sostenida y tenaz en pro de los intereses patrios, si se quiere civilizar el país y ponerlo al igual de los modernos regidos por legislaciones científicas y protectoras de la industria. Precisa utilizar sin descanso la naturaleza irregular de Colombia, estudiar sus desventajas y tratar de corregirlas, aprovechando las oportunidades que la fertilidad del suelo nos brinda. Es decir, ahondar más el problema de la colonización, y al mismo tiempo que se corrigen las irregularidades del suelo fomentar y estimular la colonización y las industrias.

Una política económica basada en estos principios, iniciada modestamente y de acuerdo con nuestros escasos recursos, puede ser y será la fuente saludable del progreso patrio. Que antes de hacer conocer de los países de allende el mar nuestro sistema comercial y nuestra riqueza agrícola, a fin de hacer propaganda al fruto colombiano, se construyan sobre bases sólidas las industrias y el comercio, para luego entrar resueltamente en la vía del comercio internacional de exportación.

Interesa por el momento, y como digno principio de una labor progresista, dar vigoroso impulso a las artes, las industrias, el comercio y todo aquello que constituye el progreso económico de un país, en sus diversas manifestaciones.

Fomentar, hasta donde sea posible, la colonización, ya que la riqueza territorial de Colombia es enorme, muy escaso el número y secundaria la importancia de nuestros centros agrícolas. Tanto más si se tiene en cuenta la población que monta casi a seis millones de habitantes diseminados en una tierra donde holgadamente cabrían ciento cincuenta millones!

#### Vías de comunicación.

El fomento de la colonización está en razón directa con la importancia y bondad de las vías de comunicación y de la protección a la industria.

¿Cómo se fomentan las vías de comunicación?

Es este un problema de suyo tan complejo, que apenas si tímidamente nos atrevemos a tocarlo.

Las vías de comunicación se dividen en dos clases principales: caminos de herradura y vías férreas, amén de otras.

Concretando las primeras a los terrenos baldíos para facilitar la colonización del país, es decir, a la construcción de caminos o carreteras en las regiones colonizables, formularemos un plan de estudio sencillo y que pueda llegar a ser práctico.

Dada la mala situación del Tesoro le es difícil si no imposible al Gobierno, por muy bien intencionado que esté, emprender por su cuenta la construcción de caminos en las regiones colonizables. En atención a este inconveniente se nos ha ocurrido pensar si no sería factible contratar con los mismos colonos las vías más importantes que puedan poner en fácil comunicación las partes colonizables con las ya habitadas. Por que de nada servirían tierras fértiles, sanas, bien provistas de aguas, etc., si por falta de caminos, no pueden recibir elementos que le son precisos para su desarrollo y para el comercio de aquellas regiones con los otros Departamentos y secciones del país.

Decíamos que el Gobierno podría contratar con los colonos trayectos de caminos carreteables, muy cortos si se quiere y bajo la dirección del Ministerio de Obras Públicas. La comisión de que hablamos antes, que debería estar compuesta de ingenieros, estudiaría los proyectos de caminos, la factibilidad, conveniencia y fácil prolongación de la vía hasta unirla con otro centro colonizable. Para el pago a los contratistas podría lanzarse una emisión de bonos que se llamarían «bonos de colonización», que podrían aceptarse a la par y ser amortizables en un cuatro o cinco por ciento de las rentas nacionales; los caminos serían de la anchura suficiente para permitir apenas el tránsito de caballerías y vehículos de ruedas, y con el fin de estimular más y mejor la construcción de ellos, se podría hacer concesiones a los contratistas de pequeños lotes baldíos, cuya extensión sería proporcional a la importancia de la vía, al mayor trayecto que ésta recorra y a lo difícil de la construcción.

Actualmente estudia el Gobierno departamental, previa resolución de la Asamblea, la manera de fundar en terrenos baldíos colonias penales y agrícolas destinadas al fomento de la colonización y a la enseñanza de la agricultura. A las primeras serán enviados los vagos, rateros y responsables de otros delitos que castiga la Policía, con el laudable fin de hacer que su corrección sea más eficiente, alejándolos de los poblados e inculcándoles el hábito al trabajo. Hermosa y cristiana obra que debieran emprender cuanto antes todos los Departamentos, ya que al Gobierno nacional le es difícil hacerlo. Así, mientras se aprovechaba por medio de contratos que resultarían muy venta-

josos para la Nación y benéficos para los condenados, el trabajo de éstos en la apertura de vías carreteables, se enseñaría científicamente en las colonias agrícolas los sistemas modernos de colonización. Los condenados de ahora, por virtud del trabajo laborioso y del interés de mejorar de situación, serían contratistas y luego cultivadores de los lotes que se les diese en pago de su trabajo, no necesiándose entonces emitir bonos de colonización.

Por falta de trabajo en que el hombre pueda fundar esperanzas de mejoramiento moral y material, el país paulatinamente se está llenando de gentes ociosas, de desempleados, que son un peligro social. La juventud no tiene el entusiasmo, el vigor para la lucha, la constancia y la perseverancia en el obrar, los generosos auelos de renovación que distinguieron a otras generaciones, porque les falta el estímulo, la protección oficial, y sólo vive de intrigas y de politiquerías. Cree que se vive mejor haciendo política ruin y perdiendo toda noción de dignidad en provecho del bienestar personal, en busca de buenos y bien remunerados destinos públicos. Hoy no se labora por el bien social, sino por el particular. La fórmula de «sálvese quien pueda aunque se pierda la Patria», parece haberse posesionado de la conciencia de nuestros hombres jóvenes que por una cruel ironía se han calificado como «el porvenir de Colombia y la salvación de la raza.» Con la oposición sistemática del Gobierno a toda idea de renovación en la instrucción pública, se han perdido la confianza en la enseñanza y los generosos impulsos de culturización y de progreso intelectual.

Piensen los Gobiernos seccionales en la inmensa ayuda que de la manera arriba indicada podrían prestar a la Nación; y con el tiempo, las colonias penales, que serían «Escuelas del Trabajo», se transformarían en importantes núcleos de población, con vida propia y habitadas por gentes laboriosas y honradas, disciplinadas en el sufrimiento y forjadas en la fragua del trabajo redentor.

No está bien que mientras se protege y estimula a algunos hombres de acción, se abandone a otros a su propia suerte. Estos desgraciados, muchos de ellos de pasiones atávicas y extraviados por fuerzas naturales a que no han podido resistir, a cuyo influjo maléfico no han podido sustraerse, son más, mucho más desgraciados, y por ende mucho más dignos de la protección oficial. En lugar de someterlos, en castigo de sus delitos, a nuestros absurdos sistemas penales, que no son otra cosa que «Escuelas del Vicio», por las cárceles donde se sufre las condenas, la libertad de que en las prisiones se disfruta, etc., podríase enviarlos a cultivar las tierras incultas, a abrir y mejorar nuestra incipiente red de caminos, por medio de la fundación en lugares baldíos de establecimientos penales, donde es más segura la corrección del delincuente y la moralización del perdido. La acción de la justicia debe ser de caridad y no

de rencor, de corrección y de enmienda, en lugar de estímulo a la comisión de nuevos crímenes por la venganza que en el criminal se fomenta.

El Gobierno de Antioquia, y con él todos los habitantes, aguardan, animados de un optimismo generoso, el saludable éxito de las colonias penales que hoy se inician. Si otro tanto pudiera decirse de cada uno de los departamentos e intendencias del país, su redención moral y material sería forzosamente bien pronto una realidad.

#### Ferrocarriles.

La segunda clase de las vías de comunicación de actualidad son los ferrocarriles o caminos de hierro.

Es esta la obra de la civilización moderna más importante para la prosperidad de los pueblos. Adoptado el ferrocarril como medio de transporte más benéfico desde hace casi un siglo, to los los países civilizados se encuentran cruzados de líneas férreas.

«La economía y utilidad de las vías férreas—ha dicho un distinguido financiero—se estima desde el partir por la economía y rapidez de los transportes; por la regularidad en el servicio de los trenes; por la comodidad para las mercaderías que tienen algún valor y buscan pronto consumo, pues la demora es improductiva, y por la seguridad. Las facilidades de tránsito o locomoción provocan una corriente más activa en las relaciones sociales y comerciales; dan a la producción y al consumo impulso progresivo, cuyo término no es fácil preverlo; despiertan la actividad económica e industrial entre pueblos extraños; facilitan la administración pública; favorecen las inmigraciones, que tanto bien han hecho para el progreso de América, y acercan las poblaciones pequeñas, los campos y las regiones vírgenes a las ciudades, de donde, en ondas que recorren la periferia del territorio, parten materias primas, luces, conocimientos y valores que llevan civilización.»

Otra de las necesidades que impone al país lo montañoso de la naturaleza, es la unificación del sistema ferroviario, tratando de dar preferencia en la construcción a los ferrocarriles más importantes, y de que todo lo que se gaste en este importante ramo obedezca a un plan científico.

La superficie de Colombia es de 1.700.000 kilómetros cuadrados, y cruzan su suelo las siguientes vías férreas: El Ferrocarril de Antioquia, con 181 kilómetros; el de Amagá, con 42; el de «La Dorada», con 105; el de Girardot, con 132; el de Puerto Wilches, con 20; el de «La Sabana», con 40; el del Norte, con 62; el de Santa Marta, con 113; el del Tolima, con 40; el de Táchira, con 16; el de Barranquilla, 28; Cartagena, 105; Cúcuta, 55; el del Sur, en Cundinamarca, con 33; el del Pacífico, con 196, y el de Caldas, con 10, que suman un total de 1.178 kilómetros;

fuera del cable aéreo en el Departamento de Caldas, que tiene una extensión de 1.225 kilómetros.

Como se ve, puede decirse que en Colombia no hay ferrocarriles. Los Estados Unidos cuentan con una red ferroviaria de 300.000 kilómetros; Alemania, 45.000; Francia, 40.000; Inglaterra, 35.000, etc.

Lo más importante para un país es tener vías férreas que respondan a las necesidades económicas y al desarrollo del comercio interior y exterior, se ha dicho con sobra de razón. De aquí el que Colombia empiece a preocuparse seriamente de este problema que afecta hondamente la vida económica, y que el Gobierno haya emprendido el estudio de algunas vías, entre ellas la del Ferrocarril de Urabá, que consideramos como de las más importantes, y que partiendo de la ciudad de Medellín vaya a terminar al litoral del Atlántico, poniendo en comunicación directa con el Océano Atlántico varios Departamentos interiores del País, en una extensión aproximada de 490 kilómetros. Será de valor innegable esta vía porque cruzará todas las regiones de Suroeste y Occidente del Departamento de Antioquia, fomentará el comercio del vecino Departamento de Caldas, recorrerá la hoya del río Cauca, muy rica en minas de carbón y en tierras para la ganadería, así como los extensos bosques de tagua y de maderas de cedro, regiones no explotadas por el difícil acceso a ellas, situadas en las playas del río Murri, y las no menos ricas zonas de oro y de plata del Chocó, cuya explotación apenas se inicia. La sola consideración de tocar el Ferrocarril de Urabá en la Intendencia del Chocó es suficiente para acreditar la importancia de esta línea. Bien sabido es de todos los colombianos que se interesan por el progreso patrio, que la región del Chocó es una de las más ricas del mundo en minas: allí se encuentran grandes zonas de terrenos petrolíferos, minas de carbón muy abundantes, grandes formaciones sulfurocupríferas, valiosos yacimientos de cobre, extensos aluviones auríferos de los muchos afluentes del río Atrato, etc. Es esa tierra privilegiada una inapreciable riqueza, que puede hacer de Colombia una nación tan próspera y rica como cualquiera otra de Centro y Sur América, si se ponen los medios necesarios para explotar ese venero.

Sería de mucha conveniencia también aprovechar el Ferrocarril de Urabá, que nuestro optimismo nos dice que habrá de construirse, para avanzar un ramal hasta el Océano Pacífico, empresa que hemos oído decir es bastante viable, quedando todos los departamentos del interior con dos salidas directas, cómodas, baratas y seguras, a los dos océanos que bañan las costas de Colombia. La vía que estudiamos uniría los Departamentos de Cundinamarca, Boyacá, los de Santander del Norte y del Sur, Antioquia, Caldas, Valle, Cauca y Nariño, y la Intendencia del Chocó, sería el medio más seguro para colonizar los inmensos territorios baldíos de invaluable riqueza que tiene el país diseminados

en todos los departamentos.

Bien se ve, pues, la enorme ventaja que para Colombia entera traería el Ferrocarril de Urabá, y la necesidad que hay de construir esta vía, mucho más si se tiene en cuenta que la arteria fluvial que hoy nos sirve de comunicación con el mar Atlántico—el río Magdalena—es tan precaria, que no da seguridad alguna de navegación en los grandes veranos. [1]

El Ferrocarril de Antioquia, construido hoy hasta Santiago, y próximo a inaugurarse hasta la Estación de «El Limón», paraje cercano a Cisneros, es otra vía de notable importancia y que significa el más grande esfuerzo del pueblo antioqueño. En sus últimas sesiones la Asamblea del Departamento optó por la construcción de un cable aéreo para el paso de «La Quebra», el mayor problema que ha tenido el Ferrocarril, que ha hecho muy difícil el tráfico y estorbado el movimiento comercial en todas sus variadas formas. Con la solución del paso de «La Quebra» quedará completamente terminado el Ferrocarril, y podrán beneficiarse con mayor provecho las regiones baldías del Nus y del Magdalena, porque permitirá el acceso a ellas de multitud de obreros que hoy carecen de trabajo. Unida esta línea a la de Amagá, unirá las poblaciones del Suroeste del Departamento con las del Norte, y los Departamentos de Antioquia, Caldas, Cauca y Magdalena.

Se estudia también la conveniencia y la necesidad de prolongar el Ferrocarril del Norte, en el Departamento de Cundinamarca, que tiene hoy una extensión de 62 kilómetros, hasta llevarlo a las fronteras con Venezuela, pasando por los Departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Santander del Sur y Santander del Norte. La importancia de la vía consiste,—según dicen sus iniciadores—en que comunicará los Departamentos de Cundinamarca, Boyacá y Santander con el bajo Magdalena para empalmar en Puerto Berrío con el Ferrocarril de Antioquia; en que como la línea para ir esa vía a empalmar con la de Antioquia tendrá que recorrer las montañas de Occidente, de Boyacá y de Santander, beneficiaría regiones riquísimas, como son los terrenos baldíos de esos departamentos, donde existen minas de esmeraldas, carbón en gran abundancia, oro, y especialmente las grandes petroleras que constituyen un halagüeño porvenir para esas regiones, inmensa variedad de frutos vegetales, como tagua, caucho, etc. Este territorio, afirman los iniciadores de la obra, tan apropiado para la colonización y formación de poblaciones, ha permanecido completamente salvaje, a pesar de su proximidad al Departamento de Antioquia, y a la parte poblada de Bo-

(1) Después de escrito este estudio, hemos sido informados de la resolución del Gobierno de este Departamento, de tomar por su cuenta la construcción del Ferrocarril de Urabá.

vacá, únicamente por la ausencia total de vías de comunicación.

Para hacer más visible la importancia de las vías férreas y la necesidad que Colombia tiene de ellas, necesidad que día por día se va haciendo sentir más, nos vamos a permitir tomar algunos párrafos de una obra que sobre ferrocarriles tenemos a la vista:

«Los ferrocarriles son agentes de civilización y tienen importancia innegable cuando se considera su utilidad en lo que hace relación a la estrategia militar en tiempo de guerra, a las finanzas del Estado y al movimiento fiscal».

«La grande industria encuentra en el ensanche de los ferrocarriles una utilidad proporcionada a las necesidades nuevas que demandan los artículos manufacturados y los elementos para el servicio de locomoción por la adquisición fácil y barata de materias primas; la agricultura busca y encuentra en ellos salida para los artículos de primera necesidad, formando de naciones, como la República Argentina, centros de exportaciones poderosas, y además utiliza tierras en antes improductivas y baldías. Ella, la agricultura, con las líneas férreas, tiene no sólo a dar mayor valor a las tierras, sí que también a que se nivelen los precios a cierta medida. Las producciones minera y metalúrgica encuentran riquezas abandonadas y las explotan con grandes rendimientos.»

Interesa, sobremanera, por todas las razones ya anotadas, que el Gobierno estudie y adopte un plan de ferrocarriles. Así se ahorrarán gastos, se atenderá a necesidades urgentes que el comercio de Colombia exige que se atiendan, y se construirán las vías férreas por métodos modernos y bajo el control de un plan científico.

Si todos los departamentos, aunando voluntades y esfuerzos, hubieran logrado hacer lo que el Gobierno nacional no ha podido, esto es, construir un sólo ferrocarril pero que como el de Urabá satisfaga todas las necesidades y exigencias del momento, y no hubieran seguido la política menos práctica de buscar cada uno fácil salida al Exterior, el progreso del país hubiera mejorado de manera muy más notable.

Pero aun es tiempo de emprender la obra civilizadora, y el Gobierno, que abriga propósitos tan plausibles, debe adoptar una resolución si se quiere heroica pero eficaz y que responda al estímulo que hoy más que nunca necesitan las industrias todavía incipientes del país.

#### Agricultura.

Otro ramo de la actividad humana de grande importancia es la agricultura, que por sí sola constituye la mayor riqueza de todo país. Por eso los gobiernos le dedican atención preferente y el progreso que la industria obtiene por medio de la protección oficial es efectivo y considerable.

El estímulo oficial a la industria agrícola en Colombia apenas empieza a sentirse.

El Gobierno ha tratado de estimular algunos frutos de los más apropiados para la exportación, pero ese estímulo no se ha orientado de modo suficiente, consultando las necesidades y las mayores conveniencias. La labor del Gobierno se ha reducido a ofrecer premios a los mejores productos y anticipar la bondad y competencia de ellos para colocarlos en mercados extranjeros.

La Sociedad Colombiana de Agricultores organizó una exposición para contribuir a la celebración del centenario de la Batalla de Boyacá, y el Gobierno prestó eficaz y poderosa ayuda a la Sociedad en esta obra importante.

Fuera de esto, no sabemos que se hayan tomado otras medidas tendientes a mejorar nuestra industria agrícola, medidas que pueden ser fundamentales. De ellas destacamos las siguientes:

Fundación de granjas donde se enseñe científicamente la agricultura.

Prestar mayor interés y dar más importancia a las Escuelas de Agricultura establecidas en el país, que desgraciadamente son muy pocas.

Fundar y fomentar en todos los Departamentos Escuelas de Veterinaria anexas a las agrícolas o a las granjas.

Estudiar las industrias que mejor se implanten en cada región, para evitar la competencia que pueda hacerse a una sola, como entre nosotros ha sucedido.

Conceder libertad de exportación para todos los productos agrícolas.

En Colombia hace muchos años viene siendo el café casi la única industria agrícola a la cual se ha prestado más interés. Porque el café colombiano, y muy especialmente el antioqueño, por su calidad y precio y la cantidad en que se produce, ha logrado acreditarse en el extranjero y ser para el país una de sus más cuantiosas riquezas. Se calcula que la producción anual asciende a cerca de un millón de sacos, los cuales se exportan casi en su totalidad.

A pesar de la protección que el Gobierno ha prestado a esta industria, y del interés que los cultivadores ponen por la prosperidad de ella, es lo cierto que apenas empieza a desarrollarse, debido al inconveniente del costo de transporte de los centros de producción a las costas de los océanos y a los impuestos que sobre el grano pesan.

El entusiasmo que entre nosotros ha despertado la buena aceptación del grano en mercados extranjeros, a la vez que es un poderoso estímulo para la producción, debe despertar nuestra iniciativa para estudiar cuales otros productos son tan ventajosos como el café, cuáles se pueden producir en mayor cantidad y a menos precio, para acomodar a ellos las tarifas aduaneras y tratar de no implantar industrias que después no puedan resistir la compe-

tencia extranjera, como sucedió con el tabaco de Ambalema, la quina, la tagua y los sombreros de iraca.

Creemos que el Gobierno, a la vez que impulsa nuestras actuales y prósperas industrias, debe estudiar la implantación de nuevos cultivos y favorecerlos, a fin de que ellos sirvan para contrarrestar las crisis que una competencia pueda provocar en una industria cuando se hace única. El punto más importante de todo cultivo es cuando está en vía de desarrollo. Es entonces cuando mayor cuidado debe ponerse en estudiar las ventajas que pueda aportar al país, y las consecuencias más económicas en que el nuevo producto pueda producirse. El interés no está en que la industria sea abundante y pueda abastecer los otros mercados y atender a todos los pedidos que ella demande, sino en acomodar la producción con el gasto, a efecto de que el precio pueda equipararse con los precios de otras plazas para evitar competencas funestas que puedan traer al país no sólo la ruina de muchos hacendados sino la pérdida de la confianza en las capacidades del suelo colombiano y en la riqueza de la producción.

#### Libertad de exportación.

El estudio detenido que hemos hecho de los impuestos que pesan sobre los productos exportables de Colombia, donde ningún artículo puede salir sin pagar derecho de aduana, nos ha inducido a pensar, quizá en un absurdo, pero que creemos pueda contribuir al incremento de la producción agrícola y al progreso comercial e industrial de la Nación. Nos referimos a la libertad de exportación para los productos agrícolas.

El principal impuesto que desde tiempo inmemorial existe en Colombia es el de aduanas, de tal manera que él casi sólo es suficiente para cuadrar el presupuesto nacional de rentas. Es decir, que con el producto que pagan al Fisco los exportadores e importadores se hacen casi íntegramente los gastos de la administración pública.

Así, vemos que el presupuesto de rentas para la vigencia económica de 1° de Marzo de 1918 a 28 de Febrero de 1919 se computó por aproximación en la suma de 17,650,000 pesos, de los cuales el renglón mayor fue el de impuesto de aduanas, calculado en once millones de pesos, sin contar el gravamen de la importación de tagua, oro y maderas, cuyo valor se estimó en \$9,000.

Para comprender lo pernicioso que es el gravamen a la exportación de productos agrícolas, basta estudiar un poco lo que ha sucedido con la tagua, que cuando no se gravaba su exportación se exportaba en mayor cantidad. Por ejemplo, en 1913 se exportaron sin gravamen 11,650,762 kilos, y cuando se la gravó, en 1914, sólo se exportaron en ese año 7,120,835 kilos, y en el de 1916, 7,056,047. Es decir, que la exportación ha disminuído considerablemente y

seguirá disminuyendo sin duda. Lo mismo ha sucedido con el café, y con todo artículo gravado en su exportación. El Gobierno debe tener presente que varios impuestos es difícil que pueda resistirlos una industria, por próspera que sea, sin menoscabarse, y que es labor prudente tratar de amorar lo más posible los impuestos.

El sistema de gravamen a la exportación va siendo ya en Colombia anticientífico.

Un distinguido economista francés, cuyos comentarios nos han servido de consulta en este estudio, dice que los derechos de exportación están en desuso en las naciones de Europa occidental y septentrional, y que son perjudiciales cuando se imponen a los artículos que pueden ser producidos en un gran número de países.

En efecto, en algunas naciones, como los Estados Unidos, el país productor y comercial por excelencia, prohíbe los impuestos a la exportación, al decir el artículo 5° de su Carta Fundamental que «no se impondrá contribución ni derecho sobre los artículos exportados de cualquier Estado.»

En el Brasil, el país que ha hecho y hace activa competencia al café colombiano, tampoco se grava el artículo, y por esto, y por el menor costo en el transporte, se ha hecho sentir su competencia. Apenas se concibe que con tantas trabas pueda nuestro café haber resistido victoriosamente la tenaz campaña que contra él se ha hecho con otras marcas.

Se argüirá que los países donde no está gravada la exportación tienen otras fuentes que surten el fisco, en forma de impuestos o contribuciones.

Y ello es verdad, si se tiene en cuenta que las contribuciones son la base de las rentas del Fisco, y que son justas, convenientes y necesarias, cuando se distribuyen equitativamente. Pero no es que se grave más en otras partes, o que los habitantes contribuyan con mayores sumas para el sostenimiento del Gobierno. Nó. Lo que sucede es que una sola contribución científicamente derramada, satisface las necesidades todas que pudieran satisfacer muchas contribuciones mal distribuidas, como sucede entre nosotros.

En otras naciones, como Estados Unidos, Italia, Austria, España, Rusia, Suiza etc., existe el impuesto sobre la renta, cuyos resultados han sido admirables. Aquellos países, como el nuestro, estaban agobiados por multitud de contribuciones inequitativas e injustas; y la experiencia les hizo adoptar un sistema más moderno y más adecuado a las conveniencias y a las necesidades sociales.

Cosa igual sucede en Colombia, a donde toda innovación llega tarde: el Gobierno ha establecido el sistema tributario de que hablamos, y sus resultados beneficiosos no se harán esperar. El nuevo impuesto es equitativo y justo. Por él contribuyen todos los ciudadanos, en proporción a sus rentas, en tanto que con el de aduanas dejan de con-

tribuir muchos capitalistas que no invierten sus riquezas en artículos de exportación, que no introducen, con grave menoscabo de los exportadores e importadores pobres.

El producto anual del impuesto sobre la renta se calcula en once millones de pesos, cantidad igual a la que producen hoy las aduanas. El renglón de la exportación de productos agrícolas se ha estimado en \$ 10.000. Siendo, como es, muy reducida la entrada al Fisco por gravamen de los frutos agrícolas exportables, y de mucho valor la entrada que aportará al Tesoro nacional el nuevo impuesto, no se ve qué inconveniente económico se pueda oponer a la medida que reclama el país, porque ella está llamada a impulsar la industria más próspera y de más esperanzas para el futuro de Colombia.

La libertad de exportación impulsaría grandemente las industrias, y no ocasionaría pérdida alguna al Tesoro nacional; porque fomentaría la producción, y bien sabido es que la redención económica de Colombia depende del creciente aumento de su exportación; porque aumentando, como se aumentaría la exportación libre de gravámenes, necesariamente habría de aumentar por ley económica la importación, y así se obtendría mayor ganancia en el impuesto de aduanas. Sería, pues, un negocio para el Gobierno, y un negocio que a la vez que beneficiaría considerablemente el Fisco, protegería las industrias, porque con la libertad de exportación vendrían capitales extranjeros que tanta falta hacen al país y se aseguraría la confianza del extranjero para colocar sus dineros en Colombia.

#### Immigración

Ya que en este estudio hemos preconizado la importancia de la agricultura, porque ella será, a no dudarlo, la salvación económica del país; que disertamos sobre la necesidad de impulsar más eficientemente las industrias y el fomento de la colonización, porque la conveniencia que con ello derivaría el proletariado es indudable, juzgamos oportuno encarecer también la necesidad y la conveniencia de prestar alguna atención a la inmigración extranjera, toda vez que ella es factor importantísimo en la prosperidad de un pueblo, porque la inmigración implica energía, riqueza, renovación y trabajo.

En un país de escasa población como éste, capaz para alojar holgadamente a ciento cincuenta millones de habitantes, y con inmensos territorios incultos, es la inmigración el más poderoso elemento de progreso. Por eso el Gobierno, que hondamente debiera preocuparse de estos problemas de vital interés, debe estimular la inmigración, protegiendo a los inmigrantes lo más posible, atendidas las actuales críticas condiciones del país, y seleccionando esmeradosamente el personal.

Muchos ensayos se han hecho en tal sentido, pero todos o casi todos han sido infructuosos, debido a obstáculos casi invencibles que se ofrecen al inmigrante, que la

ley ha previsto y tratado de evitar, pero que las autoridades administrativas no han podido alcanzarlo.

Desde la Ley 80 de 1871, que no puede estar inspirada en principios más saludables y beneficiosos, hasta las últimas que sobre la materia se han expedido, se ordena como elemento esencial, que se dé a los inmigrantes la propiedad de las tierras baldías del Estado, en los lugares en donde quieran establecerse, y todas las noticias e informes que pidan y les sean útiles. El legislador no previó, sin duda, que el Gobierno llegara al descuido de no saber siquiera qué bienes baldíos posee, y la incapacidad en que se encuentra para informar sobre situación, extensión, adaptabilidad de productos, riqueza, y condiciones climatológicas, higiénicas, etc., de los terrenos incultos destinados al cultivo.

Recuérdese que «el Estado no garantiza la calidad de baldíos en los terrenos que adjudica», y que el legislador ha reconocido la necesidad de dar al Gobierno informes precisos, como administrador que es del patrimonio nacional, acerca de los bienes que pertenecen al Estado.

Así lo da a entender la Ley 106 de 1873, en sus artículos 875 y 876, que dicen:

«Art. 875. El Gobierno de la Unión administra las tierras baldías como las demás propiedades y bienes nacionales. En consecuencia, dicta las providencias necesarias para obtener un conocimiento, lo más exacto posible, de los terrenos no apropiados, su situación, su calidad, sus condiciones climáticas, con expresión especial de los que contengan quina, goma elástica, bálsamos, palos de tinte y maderas de construcción, de ebanistería y de exportación, y cualesquiera productos vegetales y minerales.»

«Art. 876. Para adquirir el conocimiento de estos terrenos, practicar su mensura, levantar planos y hacer la correspondiente descripción topográfica de la calidad y condiciones especiales expresadas en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo podrá contratar con uno o más ingenieros hábiles los trabajos del caso, tomando del Presupuesto anual de gastos las cantidades votadas para el Departamento de Fomento, principalmente las de aquellas obras que no se puedan ejecutar en el curso de la vigencia económica de dicha ley.»

La Ley 71 de 1917 dispone también, en su artículo 14, la creación de una comisión «para hacer la investigación estadística de los terrenos baldíos y el estudio de las zonas que puedan aprovecharse mejor como colonizables por sus facilidades para la agricultura, la ganadería y empresas de explotación de frutos naturales, y que determine las regiones cuya reserva convenga decretar para el Estado, ya por su situación, ya por la clase de productos que en ella se dan espontáneamente, o por otras consideraciones de conveniencia para el país».

El artículo 16 de la misma ley dice que «el Gobierno

publicará en edición oficial la estadística, los planos y mapas y el informe de la comisión simultáneamente en español y en inglés, francés, alemán e italiano, reuniendo todos los datos enumerados y añadiendo la legislación nacional sobre colonización, inmigración y baldíos y demás leyes y comentarios que juzgue útiles para conocimiento de los cultivadores y capitalistas que quieran venir al país».

A pesar de la necesidad de esas comisiones, la que debía funcionar según la ley de 1873 no fue ni siquiera creada como tampoco lo ha sido la de que habla la ley 71 de 1917.

Al decir la Ley lo que cuarenta años antes había dicho, fue porque vio y ve la mucha conveniencia que esas comisiones prestarían como auxiliares del Gobierno en el manejo y fiscalización de los bienes nacionales. Además, sin tener seguridad el Estado de lo que es suyo en el ramo de baldíos, y careciendo de datos de fomento, cómo puede favorecerse o siquiera iniciarse una saludable corriente migratoria extranjera? Porque no es de creer que el extranjero venga a adquirir como el colombiano una inseguridad de propiedad en el terreno baldío que se le adjudica, sin los más insignificantes medios para colonizarlo, sin medidas de protección a la industria que el inmigrado implante, sin elementos de trabajo, y lo que es peor, sin datos ciertos acerca de la bondad del terreno y de las facilidades del cultivo.

Existe en Antioquia muchos años hace una institución oficial conocida con el nombre de «Sociedad Agrícola y de Inmigración», destinada exclusivamente a promover la inmigración extranjera y del país, y a favorecer la industria agrícola, fomentando el establecimiento de colonos, fundando poblaciones, etc. Esta Sociedad, para atender a los fines benéficos que persigue, logró obtener del Gobierno departamental 200.000 hectáreas de tierras baldías que la Ley 63 de 1872 cedió al Estado de Antioquia para ser destinadas, según dice la misma ley, *al fomento de la inmigración*. De esas tierras, situadas a ambos lados de la zona comprendida por el Ferrocarril de Antioquia entre Puerto Berrío y Medellín, solo ha podido obtener la Sociedad Agrícola cien mil hectáreas, porque el Gobierno nacional ha creído que tal Sociedad no tiene derecho a más. Con estas trabas, que pueden desanimar al más entusiasta, la Sociedad de que hablamos poco ha podido hacer en bien del país; porque aunque es verdad que trajo de Italia buen número de inmigrantes, bien seleccionados, que cultivaron buena porción de territorio antioqueño, abrieron vías de comunicación, etc., prestando valiosos servicios a la colonización, no es menos cierto que con una ayuda eficaz y decidida de parte de los gobiernos mucha más labor provechosa hubiera podido hacer en el largo tiempo que tiene de organizada.

Si el Gobierno no puede atender en firme al ramo de inmigración y de colonización del país, y al fomento de las

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 cartera 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 estatuarías 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 encaramos contra nuestros usurpadores, pues de otra manera tenemos que dejar que hagan lo que buenamente quieren 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.

En efecto, si no se ha de entender por esa expresión el concepto exclusivo de perfeccionamiento material que ha merecido el nombre de «barbarie civilizada», es forzoso admitir que en todos los órdenes en que se manifiesta la tendencia del hombre y por consiguiente su actividad correlativa, cabe remediar la esterilidad, la debilidad cuando menos, del esfuerzo privado con el eficiente factor del esfuerzo colectivo que, ceñido a las prescripciones del objeto a que se destina y ajustado siempre a las normas universales del orden moral, es la aplicación más notable del principio edonístico de la economía de las fuerzas y la más aceptable garantía de buenos resultados con respecto al ideal o fin que se persigue.

Realizado ya el acercamiento de los hombres en una forma tan perfecta como es la de la sociedad civil; exigiendo este estado recíprocas obligaciones a los miembros todos del cuerpo social, que una vez constituido necesita para desarrollarse la fuerza de conservación, y existiendo dentro del bien común de los asociados intereses particulares o de clases, surgen con imperiosidad moral organismos o sociedades inferiores que responden al esfuerzo mutuo de sus miembros para alcanzar sus fines singulares, jamás en oposición al común objetivo del organismo central, sino de acuerdo con éste y sujetos a éste como lo accesorio a lo principal y como el efecto a su causa.

De acuerdo con estos principios se formaron en la Edad Media las corporaciones económico-sociales que se conocen generalmente con el nombre de Gremios. Vinieron ellos a satisfacer una necesidad imperiosa que se manifestaba en la opresión ejercida por los severos señoríos—sedimento de los regímenes feudales—sobre las masas trabajadoras indefensas y desorganizadas en el nuevo período de libertad que se iniciaba con la abolición de la esclavitud y de la servidumbre.

En el estudio de los Gremios después de constituidos puede apreciarse sencillamente la persecución de un triple fin: religioso, económico y político. La unión y la solidaridad de los obreros espigaba en esos tres campos que como otras tantas facetas en que se desarrolla el ser racional, son igualmente propicios para la fecundación por medio de esfuerzo colectivo. Y si es verdad que en las corporaciones gremiales debidamente organizadas era simultánea aquella triple tendencia, no lo es menos el hecho, históricamente comprobado, de que en el principio y proceso de ellas aparecen en orden cronológico sus diversas finalidades.

El espíritu liviano de las sociedades antiguas, débilmente cimentadas sobre bases de expansión y de conquista, era apenas suficiente para dar curso a los acontecimientos políticos e influir directamente en las transformaciones de los pueblos. La inseguridad de las instituciones combatidas por disturbios intestinos y por luchas interiores impedía que las industrias y las ciencias obtuvieran un desa-

rollo regular. Los Estados concentraban el poder y sus funciones para el solo objeto de velar por su conservación amenazada, y los individuos difícilmente cuidaban de sus bienes expropiados y confiscados de continuo.

En medio de aquella universal anarquía se relegaban al olvido con lamentable indiferencia los principios de los conocimientos humanos; parecían destinados a borrarse en la conciencia de una sociedad frívola y belicosa, y así hubiera sucedido indudablemente, sin el callado esfuerzo llevado a cabo en largas vigilias de los retiros monacales para conservar a costa de abnegación y privaciones el precioso legado de las ciencias transmitidas por el pensar de las generaciones y próximas a desaparecer por el influjo negativo de la inercia intelectual. Por fortuna tuvo éxito aquella labor heroica; gracias a ella se salvaron, por medio de manuscritos, los descubrimientos y adelantos de las ciencias. Esos mismos monasterios libraron de idéntica catástrofe a los oficios y las artes tan menospreciados como las letras. Por eso, al comenzar una nueva era para el mundo con la libertad universal de la especie y el enaltecimiento del trabajo, la circunstancia de ser los monasterios los depositarios de las artes y las ciencias les dio especial importancia que ellos supieron aprovechar para bien de las sociedades y de una manera directa para bien de los obreros.

Una de las más apreciables manifestaciones de la benevolencia y actividad de los conventos para con las clases trabajadoras fue su preparación para construir los Gremios y atender a su desarrollo y perfección. Los humildes monasterios tomaron el carácter de talleres en donde se reunían los aprendices y practicantes de todos los oficios. Cuando el número de asistentes era considerable se distribuían en los lugares adyacentes al convento ocupando barrios separados según los menesteres, siendo de observar cómo “en aquellas poblaciones nacidas a la sombra del monasterio, o crecidas al amparo del báculo episcopal, reinaban entre todos los obreros, y especialmente entre los de un mismo oficio, los sentimientos de cristiana caridad que irradiaban de los claustros.”

En esta primera etapa los Gremios se denominan Cofradías y en ellas prepondera hasta caracterizarlas el elemento religioso. A cada oficio corresponde una agrupación, la cual se coloca bajo el patronato de un santo que por una u otra circunstancia haya tenido relación en su vida o en su culto con el oficio respectivo. En las fiestas patronales que se celebran anualmente, además de la Misa solemne y de otros actos religiosos, tienen los cofrades una comida general. Después de ella se establece la concordia entre los miembros desavenidos y se reprende a los que observan conducta desarreglada o poco conforme con el espíritu del Gremio.

Entre los deberes religiosos de la Cofradía es primordial la caridad: para los cofrades fallecidos hay sufragios

espirituales y misa de requiem con asistencia de todos los agremiados; para visitar a los enfermos se nombran comisiones que proveen a su socorro material y espiritual; y aún para los socios sanos hay auxilios en caso de necesidades especiales. Ni se limita la benéfica acción de los Gremios a socorrer únicamente a sus cofrades; para los extraños pobres hay distribuciones de alimento y dinero en algunas festividades; otro tanto acontece con los conventos, cárceles, hospitales y demás establecimientos de asistencia.

El feliz éxito alcanzado por la subvención general de las necesidades individuales con los fondos adquiridos mediante donaciones de terceros y por las prestaciones mutuas de los agremiados condujo junto con la distribución de los trabajos a la consecución del fin económico en las corporaciones medioevales. Un nuevo período, una orientación nueva comienza para ellas: su organización interior se establece sobre la base de diferentes categorías en cada uno de los Gremios: maestros, operarios y aprendices. Doblemente unidos por el lazo material que los congrega en un taller determinado y por el vínculo moral de sus recíprocas obligaciones, obran de consun bajo el régimen de disposiciones reglamentarias que cuidan tanto de sus propios intereses como de los que corresponden a las corporaciones similares.

La relación de los maestros y aprendices se establece en el contrato consensual y muchas veces solemne que media entre ellos. "El maestro se obligaba a hospedar al aprendiz en su propia casa, velar por su moralidad, mantenerle y enseñarle el oficio. El aprendiz se comprometía a obedecer y servir a su maestro en todo lo que perteneciese al oficio, o estuviese incluído en el contrato....."

Las obligaciones contractuales y reglamentarias estaban sancionadas por penas diferentes y de una manera especial por multas que acrecían al fondo común, ya mencionado. Así se limitaba el número de aprendices que podían educarse con un maestro, para evitar que fuesen explotados con escasa remuneración; que se descuidase su enseñanza por maestros ambiciosos que con ellos reemplazaran el trabajo de los oficiales y en fin, que se fomentara la competencia, uno de los fenómenos proscritos de antemano por la misión previsorá de los Gremios.

Y no sólo se velaba por la integridad de los derechos de los aprendices; los oficiales, esto es, los operarios, dada su condición de inferioridad, merecían especiales providencias de vigilancia que los ponían a cubierto de la posible arbitrariedad de los maestros. Esa época de elevadas concepciones morales en lo referente a la armonía de los factores activos de la producción estaba muy distante de caracterizar el esfuerzo del obrero con el inhumano concepto del "trabajo-mercancía". Un criterio moral solucionaba perfectamente, satisfactoriamente, ese problema que se complica y se torna insoluble con las fórmulas económicas uti-

litarias del capitalismo riguroso o del socialismo exagerado. Si por parte del operario se debía trabajo, por parte del maestro se debía un justo salario, un salario real, efectivo, siempre suficiente, siempre de acuerdo con las oscilaciones del mercado.

Otras garantías apreciables aumentaban el patriotismo jurídico del operario. El maestro no podía despedirlo de su taller sin motivo justificado, ni podía imponerle trabajo nocturno o prolongación de la jornada. En resumen, los reglamentos del régimen corporativo, por razones de higiene, de moral, de previsión etc., aseguraban el bienestar de los obreros, protegían sus intereses, dentro de los límites de la justicia, sin menoscabar sus derechos que también eran perfectos y, por lo tanto, correlativos de obligaciones sancionadas.

Dejo ya trazadas las relaciones existentes entre las diversas categorías que constituyen el organismo de los Gremios; con ellas queda definido el rodaje de su régimen interno. Pero no basta esto: los Gremios aunque distintos, no estaban separados ni desvinculados unos de otros; entre ellos mediaba la íntima correspondencia que constituye la base de su uniformidad, el *quid* de su éxito común y de su fortaleza mutua.

Para precisar el conjunto de prestaciones correlativas de los Gremios basta atender a su naturaleza esencialmente protectora. En tal virtud, casi puede sintetizarse, desde el punto de vista económico, en la extinción de la competencia, y por ende, sus efectos materiales y morales a menudo peligrosos.

Varias medidas se adoptaron al efecto. Un maestro v. gr. sólo podía encargarse de cierto número de obras, no podía tener más de un taller, no podía alterar el precio de los artículos o la remuneración de los operarios, no podía falsificar los efectos fabricados o reemplazarlos con otros de inferior calidad, peso o medida. En general no se permitía ninguna operación que pudiera conducir a la libre concurrencia, cuánto menos a las artimañas fraudulentas de la competencia desleal.

También se observa la relación de unos Gremios con otros en las famosas cooperativas de consumo y de producción. Uniendo sus capitales adquirían directamente las materias primas de sus industrias y los artículos alimenticios necesarios, lo que reporta la ventaja de evitar las especulaciones de los comerciantes intermediarios.

No fue menos útil que la religiosa y económica la tendencia política de las instituciones gremiales. «Por medio de estas corporaciones alcanzaron también los obreros gran fuerza política, y tuvieron numerosa representación y poderosísima influencia en el Gobierno de las ciudades.» La perfecta solidaridad de los obreros aunaba sus esfuerzos para dar parte a los mismos menestrales en las diversas funciones del Poder público. De este modo los Gobier-

nos conocían directamente las necesidades de los Gremios y las satisfacían oportunamente. «Así se practicaba la verdadera democracia en aquellos siglos, que muchos se empeñan ahora en presentarnos como víctimas de un bárbaro y fanático despotismo. Ya la quisieran para nuestro tiempo los pobres obreros, que se han de contentar con oír hablar de ella a todas horas, sin que la vean aparecer por ninguna parte.»

Con el incremento político y económico corría parejo el desarrollo de la perfección religiosa que formará la base primitiva de aquellos organismos sociales, y esto se debe, sin duda, al esfuerzo constante de la Iglesia, que tanta ingerencia tuvo en la formación de los Gremios como en su conservación y desarrollo.

Esta labor desinteresada la reconocen explícitamente hasta los escritores heterodoxos. Apenas un odio ennegrecido puede luchar contra el testimonio de los hechos; ellos autorizan a repetir en este estudio lo que ya dijo Schouppe sin concretarse a casos particulares: «Cuando la Iglesia no fuese más que una creación puramente humana, se le debería proclamar como la institución más bella y más venerable del mundo entero: sociedad verdaderamente modelo, cuya organización aparece como obra maestra de sabiduría y cuya influencia y acción se dirigen al bien de la humanidad. Por esto se la domina con razón sociedad de beneficencia, civilizadora, gran bienhechora de los pueblos, que pasa a través de los siglos haciendo bien.»

## II

La influencia benefactora de las corporaciones gremiales fue una de las grandes características de la Edad Media. Mientras estuvieron animadas de su primitivo espíritu de confraternidad y se amoldaron al estado evolutivo de la industria, procurando un fin general no dividido por intereses parcelarios, aquellas instituciones avanzaron y se extendieron por todas las naciones. Por desgracia, con el tiempo y las costumbres aparecieron algunas imperfecciones en los Gremios, los cuales,—obra de los hombres—no pudieron sustraerse al *humanum est errare* que pesa sobre la finita naturaleza racional.

Diversas causas ocasionales y determinantes motivaron la decadencia de los Gremios; con ella, merced al abandono de las legislaciones, vino desastrosa y terrible su abolición definitiva.

La desorganización de los Gremios empezó con el implantamiento de algunas corruptelas en la disciplina interna de los talleres. Los reglamentos fueron desobedecidos y burlados impunemente. En principio las categorías de maestros, aprendices y operarios, expresamente definidas, se formaban por individuos que llenaban las respectivas condiciones; para pasar del aprendizaje a la maestría de-

bía el aspirante, después de mucha práctica, presentar una obra maestra, la cual era examinada por los Jurados, a la manera de una tesis para optar un título profesional. Si se aprobaba la obra, que debía ajustarse rigurosamente a las prescripciones del arte, tenía el interesado que comprar la patente o diploma y jurar los estatutos.

Mientras estos y otros arrequives tuvieron fiel observancia, el título de maestro era la justa recompensa de un esfuerzo meritorio que redundaba en provecho y recomendación de las asociaciones. Pero la pureza primitiva que brilló en esa época desinteresada y benévola, fue suplantada por el adulterio que la codicia y el favoritismo establecieron. «Más tarde la obra maestra fue sustituida por el pago de ciertos derechos, cada vez más elevados, y la capacidad técnica fue para la admisión, un título menor que el dinero, el favor o el parentesco con alguno de los maestros.» [Gide]

Este solo fenómeno que sería suficiente para producir la desmoralización interior de los Gremios, tuvo su complemento en la odiosa subdivisión de las corporaciones en *maestrías* y *compañerismos*. De un lado, los superiores o dueños de los talleres quisieron explotar inhumanamente a los oficiales asalariados; del otro, éstos, oprimidos ya y mal contentos se coaligaron con miras hostiles. Triste espectáculo de una asociación que contaba entre sus fines no sólo la armonía del capital y del trabajo, sino la unión entre los elementos de éste, tanto más necesaria cuanto más el influjo de causas y circunstancias externas amenazaba la ruina de sus intereses precarios! Antítesis y paradojas sensibles que únicamente se explican en la penumbra morbosa de maldad y de vicios no contenidos por la prudencia racional y consciente!!

Es indudable también que la negligencia de los Gremios dio a tierra con sus originales prestigios. El esfuerzo de conservación tan precioso para la vida como la formación misma, tívose a menos por las corporaciones gremiales que se aferraron a la norma inicial de sus reglamentos, con lo cual éstos, anticuados y deficientes, no fueron idóneos para sostener la organización corporativa. Unas cuantas reformas acomodadas a las exigencias que la prosperidad y el hábito creaban en las sociedades civiles un poco más perfeccionadas, hubieran bastado para responder por la integridad de los Gremios. Pero no sucedió así, a pesar de que las ordenanzas constitutivas y orgánicas presentaban la flexibilidad suficiente para dar campo a las innovaciones necesarias. Los efectos de tal omisión no tardaron en hacerse sentir bajo la forma de infracciones que dieron al traste con el respeto y apreciación general de los Gremios, como que socavaron su cuerpo de doctrinas por entonces desnaturalizado y ridículo.

Luego vinieron las factorías con las cuales sufrió enorme menoscabo el organismo de las uniones profesionales.

Esa práctica funesta consistió en establecer intermediarios entre el productor y los consumidores. En principio cada Gremio contrataba directamente sus obras con las personas que de ellas habían menester; solamente por vía de excepción intervenían los Cónsules o Pro-hombres para impedir que un maestro tomase a su cargo más trabajo del reglamentario; pero los Cónsules no perseguían el lucro sino que vigilaban la producción para que el exceso de trabajo no redundara en detrimento de la calidad de los artículos y en competencia para las análogas agrupaciones industriales.

La introducción de las factorías marcó una transformación trascendental en la industria corporativa; la independencia desapareció con la necesidad de ceder las obras a los intermediarios, quienes acaparaban en sus grandes factorías, los diversos productos de las corporaciones.

La concentración de la mayor parte de los beneficios en manos de terceras personas fue ocasión inevitable para fomentar la competencia entre los Gremios. En estas circunstancias el Estado intentó impedir el sacrificio de unos y otros, pero falto de moderación, los llevó al extremo opuesto, a los monopolios, que, favorecidos por el egoísmo preponderante y por la tendencia invasora del poder público, multiplicaron los privilegios y pusieron restricciones al trabajo, en perjuicio del bienestar común.

La intervención excesiva del Estado en la reglamentación y vigilancia minuciosa de los Gremios volvióse consuetudinaria, y, tomando aquéllos un carácter oficial, perdieron su móvil primitivo, su orientación única de benevolencia y protección. Bajo esta forma conservaron las asociaciones la unión material de los agremiados, pero perdieron el vínculo moral, la reciprocidad de simpatías y de socorros efectivos, en una palabra, la esencia de los gremios. Quedaba la materia sin vida: el principio que se la diera había desaparecido; permanecía la letra incomprensible porque faltaba el espíritu que fundamentaba su recta interpretación; organismos exánimes, no asimilaban por acción propia el alimento, la sustancia que los nutriera y conservara; existían como cuerpos inorgánicos, conservados a fuerza de yuxtaposiciones y sin otra mutación que la ejecutada por extrañas influencias de agentes exteriores.

Como todas las medidas extremadas, el socialismo apuntado, produjo reacciones violentas y transformaciones radicales. La corriente de oposición que surgió contra los Gremios nacionalizados avanzaba procelosa a medida que la idea de libertad, acomodada al individuo, lo hacía fin de sí mismo y le mostraba como inútiles los organismos sociales inferiores. También el trabajo quería participar de la libertad observada en todos los órdenes sociales, o pedida cuando menos para todos ellos. Así resultó que la honra y la satisfacción consiguientes al ingreso en las corporaciones gremiales en sus días de prestigio, se tornaron en oprobio,

pues no otra cosa se miraba en la asociación. La vida libre y el trabajo libre, tal era el grito que anunciaba el cataclismo próximo a aparecer.

En Febrero de 1776 suprimió en Francia los Gremios el Ministro individualista Turgot, quien llegó hasta desconocer el derecho de asociación, causa, según él, de los desórdenes y vicios del régimen corporativo. Sin embargo, el edicto de abolición encontró tan vigorosa oposición en el reino, que el clamoreo de la opinión pública ocasionó la caída del Ministro y la restauración de las corporaciones, aunque muy modificadas.

Por desgracia, el principio de la escuela liberal siguió abriendo surco en la conciencia de los pueblos; figuró entre los primeros de 1789, y fue consagrado por la Asamblea constituyente en el artículo primero de la ley de 14 a 17 de Junio de 1791:

«Art. 1.º Siendo una de las bases fundamentales de la constitución francesa la destrucción de toda suerte de corporaciones de ciudadanos del mismo estado y profesión, queda prohibido restablecerlas de hecho, bajo cualquier pretexto y cualquiera forma que sea».

Casi todas las naciones de Europa siguieron el ejemplo de la Francia revolucionaria y la teoría individualista dictó leyes en todos los países para destruir las asociaciones, en especial las obreras.

### III

En los tiempos actuales, en que la grande industria ejerce preponderancia sobre la actividad económica mundial, es no sólo conveniente sino moralmente necesario al trabajo para contrarrestar el avance del capitalismo y para subsistir con la dignidad que le corresponde cimentarse en los principios de mutualidad y asociación. El aislamiento que trajo consigo el régimen liberal resultó contraproducente, como lo confirma la experiencia; por eso la escuela clásica es un anaeronismo en este siglo que se caracteriza por el sinnúmero de asociaciones obreras que se forman para corregir los resultados del individualismo y resolver la llamada cuestión social.

Y no ha de limitarse a la esfera económica el influjo de la acción corporativa. Debe abarcar los tres órdenes que persiguieron las corporaciones medioevales; debe inspirarse como ellas en la lenidad y confraternidad del espíritu cristiano; debe evitar los excesos y las imperfecciones que afectaron *per accidens* a aquellas; debe, finalmente, procurar a la totalidad de los obreros el máximo posible en los bienes del cuerpo, del alma y de la fortuna como lo dice León XIII en la famosa encíclica de 15 de Mayo de 1891.

Como es posible que las uniones profesionales separadas acarreen antagonismos entre los grupos de los diferentes oficios, es indispensable formar una asociación, una federación general con libre acceso para todos los individuos de la clase trabajadora, sin más excepciones que las que puedan

resultar de las costumbres y otras circunstancias semejantes de los mismos obreros, en cuanto se justifiquen dichas restricciones como garantía de respeto y bienestar para los Gremios; pero no dividir a los obreros en grupos autónomos por razón de los varios oficios, sino formar con ellos secciones solidarias de una federación. Algunas asociaciones generales, a las cuales se ha dado el nombre de Círculos, comprenden como partes específicas a los Comités, a los Gremios propiamente dichos, a las verdaderas uniones profesionales.

No se trata, sin embargo, de una contralización excesiva que ahogue las iniciativas de los diversos sindicatos. Como hay algunos asuntos que son vitales para las asociaciones y para todos y cada uno de los agremiados, hay otras cuestiones que interesan solamente a los obreros de un oficio especial; de consiguiente, lo metódico y lo científico es dejar los intereses seccionales al cuidado de la respectiva Junta Particular, y reservar para la Junta General de la Federación, que se forma de los Presidentes o Delegados de las Juntas Particulares, el estudio y resolución de lo que tiene verdadera trascendencia para todos los Gremios.

No se ve realmente la conveniencia de construir corporaciones aisladas, absolutamente independientes, para los obreros de los diversos ramos de la industria. Quizas no sea aventurado suponer que en una situación semejante los menestrales de un oficio miran mal la prosperidad de otras industrias y, por tanto, el beneficio de las uniones profesionales correspondientes. Así, lejos de alcanzarse la solidaridad obrera, se fomentan indirectamente colisiones que la hacen imposible. Por lo demás, es innegable que la dirección centralizada es más eficaz para el influjo en las relaciones políticas y sociales, y de una manera especial para el arreglo amistoso de los asuntos que indefectiblemente ocurren con el capital como factores simultáneos que operan conjuntamente sobre las actividades económicas.

Siempre estarán frente a frente el capital y el trabajo. Son los rieles paralelos que surcan la naturaleza, abriendo nuevos horizontes a la producción que tiende a expandirse bajo la presión de las necesidades humanas nunca satisfechas. Mientras uno y otro conserven sus lugares respectivos, no hay que temer en lo social ni en lo económico ningún contraste proveniente de sus relaciones. Sin embargo, la más leve desviación de uno de ellos ocasiona desequilibrios de fatales consecuencias para la comunidad. Importa, pues, de ambas partes, cercenar las pretensiones infundadas que quieren absorber las ajenas prerrogativas teniendo en cuenta que en la industria contemporánea es cierto lo que dijo Castelar: «Sin capital no hay trabajo, y sin trabajo no hay capital.»

Aunque es evidente que esos factores se prestan mutuos necesarios servicios, es también incontestable que el

capital es más independiente y cuenta con más medios prácticos para absorber casi totalmente las utilidades. Dos sistemas o procedimientos han pretendido resolver dicha dificultad: el primero torna «el mundo del trabajo» en fiero contendor del capital, pide a voz en cuello el comunismo de los bienes o al menos el socialismo; esto es, la nacionalización de los medios de producción; fomenta el movimiento corporativo, pero no sobre la base de mutua beneficencia sino con el objeto de entrabar la acción del capitalismo, así sea por medios violentos y antieconómicos; en fin, abusa de sus derechos y se atribuye los extraños, conmueve, desorganiza y destruye. Tal sistema, absurdo en sus consecuencias, está viciado desde su fuente, porque busca un triunfo para los revolucionarios en vez de mejoras y satisfacciones para los obreros.

El segundo sistema, que pudiera llamarse armónico, organiza la clase trabajadora de la cual hace un núcleo poderoso que vela en conjunto por sus intereses, sin manifestaciones combativas, sin desconocimiento o infracción de los derechos civiles y naturales de terceros, pero con la autoridad suficiente para poner a raya el avance del capitalismo en cuanto lesione su jurídico patrimonio. Es el sistema de las asociaciones medioevales y es asimismo el sistema de la federación obrera, centro de las uniones profesionales, adaptadas al presente estado de la evolución industrial.

De acuerdo con el último procedimiento se han formado los Sindicatos Cristianos [Die christlichen Gewerkschaften] en Alemania; les Syndicats Ouvriers en Francia, y los Trade Unions en Inglaterra, bien que las dos últimas corporaciones, o algunas de las que ellas comprenden, no han asumido siempre la conducta imparcial y justiciera que observan las asociaciones católicas.

Nuestro pueblo, amén de ser eminentemente latino y por ende partidario del aislamiento, ignora el rodaje de los sindicatos y no tiene siquiera nociones de su benéfica actuación. Ya se notan, por fortuna, algunas manifestaciones tendientes a divulgar los beneficios del régimen corporativo; pero, a decir verdad, es insuficiente la propaganda. Por medio de la prensa, por medio de conferencias y en general por todos los medios posibles hay que desvanecer los prejuicios, hay que estirpar las preocupaciones habituales. No basta crear la corporación, es preciso despertar la vida y la conciencia corporativas.

La entidad social que formen los obreros establecerá organismos económicos que faciliten los fines deseados por la acción sindical. Organizará, v. gr. Bolsas del Trabajo o Comités de Información, en los cuales se inscriban los agremiados, para proporcionarles colocaciones; fundará cajas de crédito popular que den a los obreros, en buenas condiciones, dinero suficiente con qué atender a sus cultivos; creará institutos técnicos para enseñar cursos profesionales

que salven al obrero de las contingencias a que lo expone la especialización introducida por la descomposición de movimientos, en el mundo económico, sin necesidad de acudir al sistema de la *rotación del trabajo*, perfecto en teoría pero prácticamente defectuoso porque en los cambios periódicos de labor impuestos al obrero se desperdicia mucho tiempo en organizaciones iniciales y en adaptación a reglamentos y administraciones diferentes.

Brants, célebre economista, Catedrático de la Universidad de Lovaina, dice en «Las Grandes Líneas de la Economía Política» que la educación social del obrero es la obra superior. Para mí es exacta y verdadera la manifestación del publicista, y creo que el mayor interés de la solidaridad obrera debe inspirarse en dicha educación, que será su perfeccionamiento y el más seguro baluarte de la armonía universal.

A medida que la experiencia confirme en los obreros, con la realidad de los hechos, las ventajas preconizadas por los iniciadores y propagandistas de la asociación, se interesarán aquellos por agruparse libremente. Serán contados los que quieran sustraerse al beneficio de las cooperativas de crédito, de consumo y de producción; pocos sacarán el cuerpo a esas instituciones favorables que extinguen la usura, facilitan el ahorro y aseguran al obrero circunspecto la emancipación del salariado mediante el fomento de la pequeña propiedad; ninguno dejará perder las ocasiones que se presentan para perfeccionarse en el oficio y esmerarse en realizarlo. En fin, por acto de espontánea voluntad acudirán todos a tomar parte en las asociaciones. No será necesaria la acción oficial que les dé el carácter de obligatorias; deben ser abiertas, es decir, de libre ingreso y de libre separación. «Proteja el Estado estas asociaciones, que en uso de su derecho, forman los ciudadanos, pero no se entrometa en su ser íntimo y en las operaciones de su vida; porque la acción vital, de un principio interno procede, y con un impulso externo fácilmente se destruye». (León XIII).

Acerca de sí los sindicatos deben ser simples o mixtos, es decir, compuestos de obreros solamente, o de obreros y patronos, hay encontradas opiniones. Yo prefiero la asociación obrera independiente porque sólo en ella puede realizarse el lema que, expreso o tácito, es madre nutricia de las agrupaciones sindicales: «cada uno para todos, todos para cada uno». Y es que la diferencia de costumbres, de miras, de intereses entre obreros y patronos, no se compagina con la solidaridad que se requiere en aquellas entidades. En buena hora arbitrense sistemas que armonicen las corrientes del capital y del trabajo; no se las una demasiado, no se las confunda; son dos elementos heterogéneos que la moral vincula estrechamente, pero cuya fusión material no debe imponerse porque no puede imponerse. Vengan en subsidio medios conciliatorios, como Consejos de Arbitraje o Jurados Mixtos que, constituidos en forma permanente, resuelvan

las dificultades en cada caso particular. El único flaco de este sistema es que carece de sanciones para hacer efectivos a sus fallos; pero si la buena fe preside las relaciones patronales, hay una sanción—la sanción moral—que no dejará baldía la palabra de los amigables componedores.

Tanto más eficiente será la sanción cuanto más inalterable permanezca entre los sindicatos el elemento religioso. Este ha de ser siempre una de las fuerzas conservadoras del régimen corporativo. Entre los diversos caracteres que presenta es necesario que aquel figure en primer término. «Lo que está fuera de duda, dice el P. Guitart S. J., en su libro sobre La Iglesia y el Obrero, es que las corporaciones modernas, lo mismo que las antiguas, deben ser verdaderamente católicas; porque sólo la Religión puede elevar moralmente al obrero, sólo ella tiene fuerza bastante para unir a ricos y pobres, a patronos y obreros, y para mover a unos y otros a sacrificarse mutuamente por el bien de los demás. La corporación gremial, pues, ha de sentir la influencia bienhechora de la Religión católica más o menos directamente, en mayor o menor grado, según dictare la prudencia; pero siempre lo más posible. Erigir en principio la neutralidad religiosa de los Gremios, no sólo es un error contrario a las enseñanzas pontificias, sino además, como demuestra Toniolo, un error de observación psicológica, un error de sociología, un error histórico y práctico».

De lo expuesto se deduce que la necesidad de las agrupaciones obreras no se satisface indiferentemente con una u otra especie de asociación. Las socialistas, por ejemplo no resisten el análisis a que debiera someterse todo cuerpo que persigue el alto fin de mejorar la condición de los obreros sin descuidar el importante elemento de su educación social. Ellas están viciadas desde su base: son hostiles para con una parte considerable de la sociedad; «el odio es el ministro de sus ligas», y mientras no suplanten al capitalismo para dar rienda suelta a sus desórdenes, le hacen pugna artera e ignominiosa.

Además de que no se contentan con destruir los ajenos conatos de pacificación social, estimulan desacuerdos domésticos, religiosos, políticos y económicos. Sobrado conocidas son sus teorías para hacer de ellas una relación circunstanciada; y sus prácticas, que no les van en zaga, confirman por la argumentación *ab absurdo* que sólo por medio de la armonía entre las clases sociales se alcanza la prosperidad pública; y en consecuencia, los sindicatos que efectivamente persigan el bienestar de los obreros, dentro del bien común, deben obedecer los preceptos del Derecho Natural que, al establecer los deberes del hombre para con sus semejantes, sintetiza un verdadero programa de solidaridad humana en los elevados conceptos de caridad y de amor.

El movimiento católico corporativo del viejo continente ha sabido realizar los principios divulgados por grandes

publicistas. Sobre el particular hay una copiosa literatura conocida y apreciada en todas las naciones. Entre los más activos propaladores—con la pluma y con la acción—se citan generalmente Garriguet, el Marqués de la Tour de Pin y el Conde de Mun en Francia; Ketteler, Kolping, Pesch, Hitze, y Cathrein en Alemania; Lichtenstein en Austria; Tonio en Italia; Vicent en España; Manning en Inglaterra; Mallaerts en Bélgica, y sobre todos ellos la ubicuidad doctrinal de León XIII, el Pontífice Máximo cuya Encíclica «Rerum Navarum» es el capítulo de las garantías sociales en la Constitución del Obrerismo.

José Luis López.  
(«Del Centro Jurídico»)

## A través de las Sesiones.

El Centro Jurídico de la Universidad de Antioquia,

### CONSIDERANDO:

1° Que el nombramiento de profesores en la Escuela de Derecho debe fundarse *únicamente* en la competencia para las respectivas asignaturas y en la acuciosidad con que cumplan los deberes del catedrático;

2° Que el cambio de profesores durante el año lectivo perjudica notoriamente a los alumnos;

3° Que la acumulación de varias cátedras en un mismo profesor pugna con la división del trabajo, principio indiscutible en la industria y en la ciencia; y

4° Que un año no es suficiente para el estudio del Derecho Penal, el cual no debe limitarse a aprender el Código sino que debe comprender la exposición de las teorías criminalistas.

### RESUELVE:

Manifestar al Consejo Directivo de la Universidad de Antioquia:

1° Que tenga en cuenta los conceptos contenidos en el primer considerando siempre que se trate de nombrar un profesor para la Escuela de Derecho;

2° Que se prescinda, en cuanto sea posible, para tales nombramientos de aquellas personas que por ser miembros de la Asamblea, o del Congreso o por cualquier otra circunstancia, se vean precisados a abandonar sus respectivas clases durante un período igual o mayor a un mes;

3° Que se busque para cada materia un profesor especialista en ella, y no se acumulen varias asignaturas en un mismo profesor; y

4° Que se divida en dos años el estudio del Derecho Penal, de modo que la Criminalología sea objeto del primero, y el Código y el procedimiento sean objeto del segundo.

Como el Centro Jurídico tiene completa confianza en que el Consejo Directivo de la Universidad de Antioquia sabrá atender e implantar las reformas pedidas, si las cree justas y convenientes, espera respetuosamente que sea favorable la «pronta resolución» a que tiene derecho según el artículo 45 de la Constitución Nacional.

Copias de la anterior se enviarán al Consejo Directivo de la Universidad de Antioquia y al Sr. Director de la Escuela de Derecho.

Medellín, 3 de Octubre de 1919.

Jesús Bernal B.—José Luis López.

Medellín, 13 de Octubre de 1914.

Sr. Secretario del Centro Jurídico.

Presente.

El Consejo Directivo de la Universidad en sesión del sábado 11 de los corrientes aprobó la siguiente proposición:

«Dígase al Sr. Secretario del Centro Jurídico, para que lo comunique a aquella Corporación, que el Consejo se ha impuesto de la Proposición aprobada por ella con fecha 3 del presente, y que tendrá muy en cuenta las observaciones que contiene, al hacer nombramiento de Profesores para el próximo año; y que ya el Consejo se proponía crear una cátedra de Criminalología».

De Ud. muy Atto. S. S.,

El Sr. del Consejo,

Ricardo Monsalve.

## Aplauso.

El Centro Jurídico de la Escuela de Derecho, conocedor del Oficio que dirigió el Dr. Antonio José Uribe al Dr. Alejandro Botero Uribe con el objeto de establecer relaciones entre las Facultades de Derecho de la República mediante el canje de tesis y publicaciones de los estudiantes, tiene un voto de aplauso para tan feliz iniciativa, desea que ella se realice satisfactoriamente, y se propone cooperar con eficacia para alcanzar tal fin que considera inspirado en sentimientos altamente convenientes y patrióticos.

Medellín, 17 de Octubre de 1919.

José Luis López.

Copia de esta resolución se enviará al señor Dr. Antonio J. Uribe; se publicará en la Revista del Centro y en todos los diarios de la ciudad.

## Varia.

### Por renuncia

irrevocable que del puesto de Redactor-Administrador de «Estudios de Derecho» presentó al «Centro Jurídico» nuestro compañero D. Carlos E. Gómez. El Centro hubo de aceptársela con sentimiento, y nombró en su reemplazo al Sr. Jorge López Sanín. Como Director de la Revista quedó nombrado el Sr. Andrés Rivera Tamayo, en reemplazo de Don José J. Gómez R.

### Por equivocación

salieron algunos errores en la carátula de esta entrega, en lo referente a la Dirección de la Revista y a la Redacción de ella, por lo cual pedimos perdón a nuestros lectores y también por el error de caja que en la misma portada se deslizó en la palabra *fragmento*.

### Inconvenientes

insuperables impidieron la rápida impresión de los presentes números. La Revista va a buscar a sus abonados en vacaciones y les desea Felices Pascuas y próspero Año Nuevo.



## NOTAS

**Agradecemos** al señor doctor Luis F. Latorre U. el envío de su importante y útil «Jurisprudencia razonada del Tribunal Superior de Bogotá».

**Felicítamos** cordialmente a los antiguos y distinguidos socios del Centro Jurídico señores Miguel Calle Machado y Nicolás Flórez por la feliz terminación de su carrera. Sus tesis, sobre «petróleos e hidrocarburos» y sobre «sociedades colectivas», respectivamente, han merecido justos elogios de personas entendidas.

El 12 de Octubre el Centro Jurídico celebró el descubrimiento de América concurriendo en corporación a la sesión solemne de la Academia Antioqueña de Historia, y aprobando, además, una proposición conmemorativa de la Fiesta de la Raza.

**Índice general.** Por disposición de la Junta Directiva del Centro Jurídico, el Administrador publica en el presente número el índice general de la Revista y se advierte que, para mayor utilidad, los artículos que tenían alguna relación entre sí fueron agrupados en secciones especiales.

El Administrador de «Estudios de Derecho» vende los números que de esta Revista han salido hasta hoy.



Índice general del contenido de "ESTUDIOS DE DERECHO" desde el N.º 1.º hasta el N.º 102 inclusive.

### Administrativo.

	Legislaciones electorales de Francia, Alemania y Prusia y Gran Bretaña	1343
<i>Botero Dz. Gabriel</i>	Suspensión de ordenanzas	1964
<i>Centro Jurídico</i>	Artículos sobre vagancia	2187
<i>Centro Jurídico</i>	Proyecto de reformas del Código de Policía	490
<i>Chavarriga M. M.</i>	Informe (sobre vagancia)	2180
<i>Gómez Obdulio</i>	Higiene	2287
<i>Jiménez Marco Tulio</i>	Legislación Policiva (Jurisprudencia)	2017, 2069, 2104 y 2141
<i>Mejía Aurelio y otros</i>	Informe sobre separación de Gobernadores	1805
<i>Moreno J. Miguel</i>	Actos civiles y actos políticos	2336
<i>Mora V. José Manuel y Vásquez José R.</i>	El Centro Jurídico y las Prefecturas	1183
<i>Moreno J. Miguel</i>	Fragmentos de un alegato	893
<i>Moreno J. Miguel</i>	Cosas mixtas	1811
<i>Navarro Ignacio</i>	Jurisdicción contencioso-administrativa	1894
<i>Navarro Ignacio</i>	Suspensión de ordenanzas	1967
<i>Rivera Tamayo Andrés</i>	El Problema de la Moral	1501
<i>Tobar Francisco E.</i>	Participación de los Municipios en algunas rentas	123
<i>Toro Escobar Luis</i>	Relaciones del Derecho Administrativo con el Privado y con el Constitucional	2390
<i>Varios</i>	Documentos relativos al juicio de la Ordenanza 44 de 1923	2368

### Bancos y Seguros.

<i>Agudelo Joaquín</i>	Instituciones de crédito	1849, 1914, 1982, 1989
<i>Agudelo Joaquín</i>	Objeto principal del comercio de Banco	2021
<i>Moreno R. Otto</i>	Legislación bancaria colombiana	1034

### Canónico.

<i>Eernal José Miguel</i>	Impedimentos y nulidades en el matrimonio	1168
---------------------------	---	------

### Centro Jurídico.

	Centenario de Antioquia	231
	Dr. Antonio José Cadavid	1605
	Dr. Marceliano Vélez	2206
	Estatutos del Centro Jurídico	1882
	Extracto de sesiones (1919)	1564
	Memorial del Centro pidiendo la derogación de algunas disposiciones sobre juegos y rentas	180
	Memorial sobre reglamentación de la abogacía (1915)	706
	Memorial sobre legislación obrera (1916)	806
	Memorial sobre reglamentación de la abogacía (1917)	1253
	Memorial del Centro Jurídico a la Asamblea	568
	Monografías	1685
	Resolución del Centro	36
	Proposición de duelo	1930
	Resolución de gratitud al Dr. Paláu	1604
	Resoluciones (1919)	1766
	Telegrama al Senado	1669
	Un Triunfo	2368
<i>Botero Dz. Gabriel</i>	Informe del Presidente del Centro (1921)	1931
<i>Botero R. Rafael</i>	Nuestra Labor	119
<i>Cardona S. Francisco</i>	Informe del Presidente (1912)	25
<i>Escobar Samuel</i>	El Centro Jurídico	2047
<i>Gartner Jorge</i>	Acta N.º 1.º	1963
<i>Gómez Carlos E.</i>	Informe del Redactor-Admor.	1701
<i>Gómez J. de J.</i>	Informe del Presidente del Centro (1918)	1275
<i>Gómez R. J. de J.</i>	Proyecto de resolución sobre reglamentación de la abogacía	1052
<i>Gómez Obdulio</i>	El Centro Jurídico	1960
<i>López José Luis.</i>	Informe del Presidente (1920)	1800

<i>Jaramillo A. Agustín</i>	Informe (1916)	1019
<i>Múnera José Urbano</i>	Informe del Presidente del Centro (1916)	851
<i>Orozco Eduardo</i>	Decenario	1955
<b>Civil.</b>		
<i>Agudelo Jorge</i>	Sucesión y Testamentos	746
<i>Agudelo Juan M.</i>	Simulación y Reivindicación	447
<i>Arango F. Florencio</i>	Estudio del art. 1500 del C. C.	681
<i>Bermúdez M. Elías</i>	Donación entre vivos	1342
<i>Botero Julio E.</i>	La evolución del derecho civil	1079
<i>Botero Dz. Gabriel</i>	Obligaciones naturales	2423
<i>Botero Dz. Gabriel</i>	Responsabilidad civil	1817
<i>Cadavid Antonio José</i>	Art. 1533 del C. C.	925
<i>Cock A. Alfredo</i>	Bienes de uso público y bienes patrimoniales	467
<i>Cock A. Alfredo</i>	Res perit domino	12
<i>Cock Víctor</i>	Pago con subrogación	13
<i>Cock Víctor</i>	Paterfamilias	1307
<i>Coulon y Chavagnes</i>	Patrimonio familiar no embargable	150 y 318
<i>Dávila F. Manuel y otros</i>	Aguas	1871
<i>Duque Ignacio</i>	Contrato de prenda	20
<i>Duque P. Ignacio</i>	Los deberes conyugales ante la ley	220
<i>Echeverri Duque Jesús</i>	Acciones posesorias especiales	913
<i>Escobar M. Ernesto</i>	Fuerza mayor o caso fortuito en el C. C. C.	2175, 2217, 2251
<i>Flórez Nicolás</i>	Qué dice el art. 1948 del C. C.?	1692
<i>Gartner Jorge</i>	Mandato	166
<i>Gallego Romualdo</i>	Intereses en Colombia	1327
<i>Gómez Martínez F. y otros</i>	Art. 726 del C. C.	1876
<i>Gómez Jacobo</i>	Desahucio y Lanzamiento	1949
<i>Gómez R. José J.</i>	Matrimonio civil	1591
<i>Gómez Obdulio</i>	Servidumbres del C. C.	2126
<i>Gómez R. y Mora V.</i>	Prescripción de servidumbres	1132
<i>González Valencia J. M.</i>	Conferencias sobre el C. C.	480, 518, 593, 615, 657
<i>Jiménez Marco T.</i>	Rescisión de la permuta	1769
<i>López Libardo</i>	Aguas	2432
<i>Moreno J. Miguel</i>	Excepción de compensación	2385
<i>Moreno J. Miguel</i>	Rescisión	1548
<i>Navarro Ignacio</i>	Capitulaciones matrimoniales	2092

<i>Noguera Rodrigo</i>	Una paradoja del C. C.	1832
<i>Ospina Vásquez L.</i>	Investigación de la filiación ilegítima	2412
<i>Ospina Vásquez L.</i>	Presunción de muerte por desaparecimiento	2290
<i>Palacio Joaquín L.</i>	Desahucio y Lanzamiento	1047 y 1081
<i>Palacio Joaquín L.</i>	División por venta de bienes de un hijo natural y menor	910
<i>Rodríguez Mira L.</i>	Art. 1639 del C. C.	1312
<i>Rodríguez Mira L.</i>	Institución de herederos	1000
<i>Rouast Andrés</i>	El enriquecimiento sin causa 1973, 2011	2033
<i>Sierra H. Luis</i>	Algo sobre servidumbres	1947
<i>Toro Bernardo</i>	Algo sobre hipoteca	2077
<i>Tobón Lázaro</i>	Legitimación de hijos	1118
<i>Tobón C. Miguel</i>	Efectos de la cesión de derechos	1107
<i>Tobón C. Miguel</i>	Obligaciones con cláusula penal	807
<i>Uribe M. Alfonso</i>	En defensa de la mujer casada	2113
<i>Uribe M. Alfonso</i>	Mancomunidad y solidaridad	2266
<i>Uribe M. Alfonso</i>	Prelación de créditos	2389
<i>Uribe M. Alfonso</i>	Prescriptibilidad de las aguas públicas	2000
<i>Vásquez José R.</i>	Reformas al C. C.	996
<i>Villegas Luis Eduardo</i>	Cuestiones Jurídicas (1533 del C. C.)	930
<i>X X</i>	Registro Parroquial	1477
<i>Zapata M. A.</i>	Extensión del derecho de hipoteca	41

## Constitucional.

<i>Bermúdez M. Elías</i>	El Sufragio	2167
<i>Cuartas N. Alfonso</i>	Democracia	2262
<i>Duque Rafael H. y otro</i>	Clasificación de los tribunales administrativos	839
<i>Escobar Isaza R.</i>	Clasificación de los tribunales administrativos	803
<i>Flórez Nicolás y otros</i>	Obligaciones del representante popular	1561
<i>Jiménez J. Juan Ramón</i>	Derechos individuales	2342
<i>Molina M. José Luis</i>	Clasificación de los tribunales administrativos	835
<i>Navarro Ospina L.</i>	Administración de justicia	2169 y 2200
<i>Navarro Ospina L.</i>	Esterilidad parlamentaria	2394

<i>Navarro Ospina L.</i>	La pena de muerte	2139, 2159 y 2328
<i>Restrepo J. Diego</i>	Sufragio universal	2326
<i>Restrepo J. Gonzalo</i>	Al rededor del Congreso	589
<i>Restrepo J. Gonzalo</i>	Gobierno democrático representativo	991
<i>Restrepo J. Gonzalo</i>	La Corte Suprema y el Congreso	437
<i>Reverdy Henri</i>	Parlamentarismo	2115
<i>Rodríguez Piñeres Eduardo</i>	Relaciones entre los Poderes Judicial y Legislativo	1007, 1021, 1090, y 1128
<i>Toro Escobar Luis</i>	Centralización política y descentralización adva.	1886
<i>Toro Escobar Luis</i>	Independencia del Poder Judicial	2458 y 2469
<i>Tribunal de Medellín</i>	Clasificación de los tribunales administrativos	846

### Economía Política.

<i>Angel Cicerón</i>	Nociones económicas	1868
<i>Arango R. José Luis</i>	De las necesidades	1377
<i>Bermúdez Misas Elías</i>	Tributos	1686
<i>Echeverri Jesús María</i>	Billetes representativos de oro	824
<i>López José Luis</i>	Asociaciones económico-sociales	1753
<i>López José Luis</i>	Salario Mínimo	2333
<i>Mejía Alvarez Luis</i>	Conferencias de Economía Política	187, 308, 357, 431, 460, 497, 581, 605, 979, 983, 1121, 1209.
<i>Mejía Alvarez Luis</i>	Moneda, crédito y bancos	581
<i>Pi René</i>	Apuntes sobre socialismo de Estado	737 y 775

### Filosofía del Derecho.

<i>Agudelo Jorge</i>	Eclecticismo	44
<i>Gómez Pedro R.</i>	Conferencia	2030
<i>Holguín y Caro H.</i>	El determinismo	2192 y 2208
<i>Uribe Escobar Ricardo</i>	La asociación	2
<i>Uribe M. Alfonso</i>	Evolución del derecho	1969

### Internacional.

<i>Bermúdez M. Elías</i>	Mr. Woodrow Wilson	1063
<i>Botero R. Rafael</i>	Jus gentium	1533
<i>Escobar Isaza R.</i>	América latina	477
	Panhispanismo	855

<i>Gómez J. de J.</i>	Tratado Bryan-Chamorro	1229
<i>Gómez J. de J.</i>	Asuntos diplomáticos	751
<i>Gómez J. de J.</i>	Tratado colombo-americano	513
<i>Gómez J. de J.</i>	Tratado Urrutia-Thompson	863
<i>Gorostiaga M.</i>	La nueva doctrina Monroe	439
<i>Ingenieros José</i>	Unión latinoamericana	2143
<i>Orozco Ochoa E.</i>	Nuestra frontera oriental	1036
<i>Pérez Triana Santiago</i>	La tragedia de Bélgica	426
<i>Pérez Francisco de P.</i>	Problemas internacionales	216
<i>Rodríguez Mira L.</i>	Prescripción	1087
<i>Toro Escobar Luis</i>	Límites entre Colombia y el Perú	2271
<i>Toro Escobar Luis</i>	Límites entre Colombia y el Brasil	2005
<i>Uribe A. Félix</i>	La legislación colombiana	414
<i>Uribe A. Félix</i>	La guerra europea	473
<i>Uribe Escobar Ricardo</i>	Nación	143

### Legislación Nacional.

Ley 39 de 1921 (sobre reformas judiciales)	2040
Ley 15 de 1923 (sobre casas de menores)	2231
Decreto N° 515 de 1923 (sobre lanzamiento)	2330
Ley 20 de 1923 (sobre timbre y papel sellado)	2471

### Medicina Legal.

<i>Cock Samuel</i>	Medicina legal	826
<i>Cuartas Aníbal</i>	Identidad judicial	1314
<i>Gil Gil J.</i>	Nuestro Código Penal y la irresponsabilidad	78
<i>Holguín Carlos A.</i>	Jurisprudencia medicolegal	2107, 2117, 2158, 2302 y 2839
<i>Lombana Barreneche J. M.</i>	Medicina legal	2300
<i>Lombroso</i>	Pasiones de los delincuentes	65
<i>Sáenz Jorge</i>	Medicina legal	2221, 2346 y 2266

### Mercantil.

<i>Botero Dz. Gabriel</i>	Solidaridad en las letras de cambio	1863
<i>Botero Julio E.</i>	Una consulta	1297
<i>Cock A. Alfredo</i>	Sobre derecho mercantil	69
<i>Cruz Santos León</i>	Actos de comercio	1180
<i>Duque Ignacio</i>	Solidaridad en las sociedades colectivas	170
<i>García Gómez Juan J.</i>	Consultores de las sociedades anónimas	1842
<i>Holguín Carlos A.</i>	Código de Comercio	731
<i>Holguín Carlos A.</i>	Observaciones sobre la quiebra	71

<i>Isaza Fernando</i>	Representación de las sociedades disueltas	2048
<i>Moreno J. Miguel</i>	Nuevas teorías sobre quiebra	2237
<i>Tobar Francisco E.</i>	Arts. 215 y 216 del C. de Co.	1705
<i>Vélez y López</i>	Créditos rotatorios	1229

### Minas.

<i>Agudelo y Cardona S.</i>	Art. 359 del Código de Minas	128
<i>Agudelo y Cardona S.</i>	Oposiciones	183
<i>Cardona S. Francisco</i>	Alegato	974
<i>Cardona S. Francisco</i>	Excesos en la medida de las minas	92
<i>Cardona S. Francisco</i>	Proyecto de reformas al C. de Minas	646
<i>Cardona S. Francisco</i>	Término para pedir posesión de las minas	407 y 469
<i>Gartner Jorge</i>	Código de Minas	98
<i>Cómez Carlos E.</i>	Aguas para las minas	1487
<i>Gómez Carlos E.</i>	Modo de adquirir y perder la posesión	1529 y 1558
<i>Gómez Carlos E.</i>	Prescripción en las aguas de minas	1219
<i>Isaza Fernando</i>	Oposiciones	1681
<i>Londoño del C. Juan</i>	Posesión de las minas	334
<i>Mejía Aurelio y otro</i>	Legislación minera	1859
<i>Ocampo Manuel</i>	Art. 27 del Decreto N°. 761 de 1917	210
<i>Ortiz V. Juan</i>	Minas abandonadas	1030
<i>Tobar H. y Jaramillo E.</i>	Sociedad y Retracto	2225 y 2256

### Miscelánea.

	Concurso histórico. Fallo,	1620
	Directores y Admores.	2368
	Dr. Andrés Posada A.	2174
	Informe sobre un concurso	1711
	Facultad de Derecho	1655
	Facultad de Derecho	1606
	Gravísimo conflicto	1566
	Jurisprudencia de la Corte	420,
	443, 485, 526, 603,	673
	Notas de la Redacción	425
	Primer Congreso Jurídico	1541
	Reorganización	1547
	Administración de justicia	287
<i>Agudelo Juan M.</i>	Una reforma	1515
**		
<i>Agudeio, Moreno J. &amp; Cía.</i>	Deontología forense	1984
<i>Anzola Juvenal</i>	Literatura jurídica	2123
<i>Agudelo Gregorio</i>	Renta de tabaco	2454

<i>Bermúdez M. Elías</i>	Inmigración	1823
<i>Betancourt Pedro P.</i>	Reglamentación de la abogacía	761
	Anotaciones	1849
<i>Botero Dz. Gabriel</i>	Decadencia electoral	1906
<i>Botero Dz. Gabriel</i>	Discurso	1391
<i>Botero U. Alejandro</i>	Discurso del 7 de agosto de 1919	1612
<i>Botero U. Alejandro</i>	Proemio	1
<i>Botero R. Rafael</i>	Centenario de Bello	2323
<i>Caro M. A.</i>	Discurso del Centenario de Boyacá	1617
<i>Calle Miguel M.</i>	El ejercicio de la abogacía 1813-1913	1694
<i>Correa Ramón</i>		275
<i>Duque Rafael H.</i>	Fiesta de la raza	1287
<i>Franco P. Horacio</i>	El derecho de no obedecer	1355
<i>Gallego Romualdo</i>	Discurso patriótico	233
<i>Gartner Jorge</i>	Estudios fiscales	1713
<i>Gómez Carlos E.</i>	Consecuencias de la batalla de Boyacá	1622
<i>Gómez Martínez F.</i>	La ley	1490 y 1537
<i>Gómez Pedro Claver</i>	Libertad de los esclavos	250
<i>Holguín Carlos A.</i>	Ferrocarriles	385
<i>Londoño Lázaro</i>	Federación de estudiantes	1809
<i>López José Luis</i>	Justicia y Verdad	272
<i>Mejía Alvarez Luis M.</i>	La batalla de Boyacá	1658
<i>Mejía Aurelio</i>	Boyacá y sus consecuencias	1642
<i>Molina U. Antonio</i>	Escuela de Derecho	2148
<i>Moreno J. Miguel</i>	Privilegios	1580
<i>Moreno J. Miguel</i>	Dr. Marceliano Vélez	2207
<i>Navarro Ospina L.</i>	Los Jueces	1939 y 2037
<i>Ocampo y Gallego</i>	Renovación	1925
<i>Orozo O. Eduardo</i>	Don Andrés Bello	2318
<i>Ortiz José J.</i>	Baldíos	226
<i>Osorio G. Eleuterio</i>	Expropiación	626
<i>Osorio G. Eleuterio</i>	Universidad	2060
<i>Ospina V. Mariano</i>	Unión Ibero-Americana	476
<i>Rodríguez Faustino</i>	Locuciones forenses viciosas	2312
<i>Rodríguez Piñeres E.</i>	Ferrocarriles	1739
<i>Sierra H. Luis</i>	Literatura forense	642
<i>Sterling Adolfo</i>	12 de Octubre	1044
<i>Vásquez José R.</i>	Consecuencias de la batalla de Boyacá	1632
<i>Vasco Eduardo</i>	Expropiación	285
<i>Villegas Agustín</i>	Conceptos Jurídicos	1401
<i>Villegas Luis E.</i>	Presidiario muy respetable	1698
<i>Villegas Luis E.</i>	Congreso de estudiantes	1002
Varios	José Muñoz Berrio	1926
Varios	Reglamentación de la abogacía	1579
<i>Yepes J. M.</i>	Asociaciones estudiantiles	785

## Penal.

<i>Agudelo Jorge</i>	Detención y libertad provisional	914, 986
<i>Betancourt Pedro P.</i>	Conferencia	872
<i>Betancour Félix</i>	Algo más sobre indígenas	454
<i>Ceballos Uribe B.</i>	El delito político	1212
<i>Chavarriaga Manuel M.</i>	Perjurio	1942
<i>Duque Ignacio</i>	Cuadrilla de malhechores	792
<i>Duque Ignacio</i>	Falsedades en documentos privados	505
<i>Duque Rafael H.</i>	Los indígenas ante el Derecho Penal	367
<i>Duque Rafael H.</i>	Proyecto de Código Penal	48, 103, 134, 191, 327
<i>Escobar Isaza R.</i>	Sobre criminología	1283
<i>Jaramillo A. Agustín</i>	Criminales natos	1308
<i>Jaramillo A. Agustín</i>	Informe al Fiscal del Tribunal	1383
<i>Jaramillo A. Agustín</i>	Modos de legislar	1055
<i>Jaramillo A. Agustín</i>	Rebaja de pena	1216
<i>Jaramillo E. Antonio</i>	Criminalidad	2325
<i>Jiménez Marco T.</i>	Falsedad en documento privado	1978
<i>Londoño B. Lázaro</i>	El hombre delincuente	1519
<i>Londoño B. Lázaro</i>	Juventud delincuente	1361
<i>Londoño Lázaro</i>	Senderos penales	2065 y 2152
<i>Macía José</i>	Amnistía e indulto	28
<i>Mora V. José Manuel</i>	El célebre proceso Dreyfus	2462
<i>Restrepo Giraldo L.</i>	Comentarios al C. P.	528
<i>Restrepo Giraldo L.</i>	Falsedades en documentos privados	755
<i>Rodríguez Mira L.</i>	Las prisiones	1827
<i>Tobón Lázaro</i>	Corrección de delincuentes	205

## Procedimiento.

<i>Agudelo Joaquín</i>	Convocación del Jurado de acusación	315
<i>Arcila R. Roberto</i>	Reformas judiciales	1482
<i>Centro Jurídico</i>	Fiscalías de Circuito	279
<i>Chavarriaga Manuel M.</i>	Cuestiones sobre procedimiento criminal	1903
<i>Duque Ignacio</i>	Personería de la parte demandada	1189
<i>Duque Rafael H.</i>	Jurado de acusación	2125
<i>Gartner Fabio</i>	Una cuestión de personería	2352
<i>Gómez Obdulio</i>	Institución del Jurado	1956
<i>Gómez Obdulio</i>	Nulidad del nombramiento de Juez	1865

<i>Gómez Obdulio</i>	Cuestiones sobre procedimiento criminal	1898
<i>Holguín Carlos A.</i>	Consulta y apelación en materia criminal	2298
<i>Jaramillo Esteban</i>	Concurso de acreedores	1223
<i>Molina José Luis</i>	Art. 161 de la ley 40 de 1907	207
<i>Mora V. José M.</i>	Reformas judiciales	1354
<i>Osorio Eleuterio</i>	Retentores	1479
<i>Palacio Joaquín L.</i>	Art. 1500 del C. J.	759
<i>Palacio M. Obdulio</i>	Demandas verbales	101
<i>Proudhon Pierre</i>	El Jurado	409
<i>Tobón Lázaro</i>	Juicio de alimentos	46

## Pruebas Judiciales.

<i>Betancourt Pedro P.</i>	Pruebas Judiciales	1155
<i>Duque Ignacio</i>	Documentos privados	917
<i>Duque Ignacio</i>	El cuerpo del delito y su prueba	345
<i>Duque Rafael H.</i>	Tesis de grado	1064
<i>Escobar Isaza R.</i>	La confesión	1494
<i>Marulanda Jesús M.</i>	Carga de la prueba	1070
<i>Molina José Luis</i>	De la clasificación de los indicios	1163
<i>Molina José Luis</i>	Indicios y presunciones	356
<i>Muñoz Adriano</i>	Prueba del estado civil	769
<i>Rodríguez Mira L.</i>	Ley 33 de 1918	1683
<i>Uribe M. Alfonso</i>	La confesión indivisible	2028

## Romano.

<i>Cock A. Alfredo</i>	Actualidad del Derecho Romano	155
<i>Noguer Narciso</i>	El lus Abutendi	2303, 2357, 2426
<i>Ocampo Manuel</i>	Una crítica	58
<i>Rivera T. Andrés</i>	La ley Aquilia	1837

