FERROCARRIL DE ANTIOQUIA---1892.

Medellín.—Imprenta del *Mensajero Noticioso*.

Ferrocarril de Antioquia

CONTRA—RÉPLICA AL D.R RAFAEL URIBE U.

(*Continuación*)

Ensayemos analizar la obra del Ferrocarril bajo las principales faces que presenta esta cuestión compleja.

Combate el Dr. Uribe U. el presupuesto en monto que calculamos para gastos de conservación, reparación, admninistración y explotación de la vía; gastos que dice estimaba el Sr. Cisneros en $ 300,000 anuales; pero que él reduce á la suma de $ 180,000 por año para toda la línea hasta Medellín.

Para hacer este cómputo se apoya en la *Memoria de Hacienda* (pág. 215), y cita que allí se ve la partida de $ 177,317–90, en 1890 y 1891, ó digamos $ 90,000 anuales imputables á conservación y reconstrucción de la vía, que divide por iguales partes, aplicables á una y otra cuenta.

Desde luego observamos al Dr. Uribe U. que los gastos de reconstrucción ó de *reparación* de la línea y de todos sus accesorios, material &ª, unidos á los de conservación, administración y explotación, son los que forman el monto de gastos de sostenimiento ó mantenimiento de un ferrocarril, – y con dos clases de argumentos vamos á refutar aquel cómputo, con la esperanza de que el Dr. Uribe U. los hallará convincentes; á saber: 1.° Con las cuentas del Ferrocarril de Pavas á Puerto-Berrío; y 2.° con datos exactos de lo que tales gastos importan en los Estados Unidos de América, en líneas de vía angosta (*narrow-gauge*), de 3 piés de anchura, como la nuestra.

Abrimos la pág. 215 del Informe del Sr. Gobernador, Memoria de Hacienda, que cita el Dr. Uribe U., y textualmente dice así:

"*Sumas recibidas para la Empresa en* 1890 *y* 1891.

Del Tesoro del Departamento.....	$ 427,956–10
Producto del Tráfico.....	138,366–70
Producto del Taller.....	137–10
Producto de bienes raices.....	50–00
Producto de útiles y herramientas.....	286–30
Por construcción (devolución)...	353–00
Por reparación de puentes (id)....	31–20
Por Trazo (id).....	30–80
Por glosas á cuentas.....	–60
Suma	$ 567,211–80

"*Sumas invertidas en la Empresa*

En los años de 1890 y 1891 se han invertido las sumas siguientes en los diferentes departamentos: (1).

Imputables á conservación y reconstrucción de la vía	$ 177.317-90
id á Puentes	79,137-55
id á Trazo	19,762-57½
id á Tejar	820-55
id á Reparación de edificios	1,525-65
id á Taller &ª	33,832-75
id á Tráfico	34,540-96
id á Utiles y herramientas	5,557-40
id á Administración	19,332-94
id á Gastos Generales	4,614-70
id á Hospital	13,763-27½
id á Telégrafo	297-75
id á *Construcción de la vía*	144,246-25
Sumas remitidas en letras giradas en favor del Sr. Administrador General del Tesoro	15,028-75
Imputable á camino de herradura	2,101-35
id á iglesia	2,061-25
Suma	$ 553,951-60

Estos números son los que da el Administrador del Ferrocarril; pero agrega que los gastos hechos en Diciembre de 1891 no figuran en esta última suma, porque fueron pagados en Enero de 1892. De manera que la cuenta anterior solamente comprende 23 meses

De la partida de $ 553,951-60 corresponden $ 370,751-42½ á gastos de conservación y reconstrucción (ó mantenimiento y reparación) de la obra del Ferrocarril, con sus anexidades de puentes, tejar, edificios, talleres &ª, gastos del tráfico, útiles y herramientas, gastos de administración, gastos generales y de hospital y telégrafo. Esta cantidad de $ 370,751-42½ debe ser rebajada por contrapartidas que oscurecen la verdadera cuenta de gastos, según lo comprenderá todo contador entendido, con la simple lectura de los *ingresos;* por lo cual deduciremos préviamente aquéllas,

(1) Esta clase de cuentas se lleva así para claridad en los pormenores, aunque se refieran á un solo objeto: al Ferrocarril.

que valen $ 839,-y quedará así reducida á		$ 369,912-42½
Suma imputable á construcción de la vía	$ 144,246-25	
á la misma (por construcción de iglesia)	2,061-25	
á camino de herradura	2,101-35	
á trazo	19,762-57½	
		$ 168,171-42½
Verdadera cantidad de los gastos en 23 meses (1890 y 1891), de que da cuenta el Administrador de la Empresa — Suma —		$ 538,083-85

Los gastos en Diciembre de 1891 ascendieron á la cantidad de $ 17,616-30, que son imputables en su casi totalidad á la conservación y reparación &.ª de la vía; de modo que los gastos hechos con tal objeto por el Administrador de la línea forman el total de $ 387,528-72½; y NO FUÉ ESTE TOTAL EL ÚNICO GASTO DE CONSERVACIÓN de la Empresa, porque falta cargar á esta última el valor de los rieles de 45 libras, de acero, con sus eclisas, pernos, clavos &ª, que el Tesoro del Departamento pidió y pagó por cuenta aparte y que sirvieron para reconstruir, es decir, reparar como 17 y ½ millas de la línea. Tales efectos que no están computados en los gastos valen muchos miles de pesos; pero nosotros *no queremos computarlos*, para hacer resaltar más la verdad de lo que dijimos en nuestra primera publicación: "El Ferrocarril difícilmente pagará su conservación, y sería en extremo hábil y acertado si nuestro experto Gobernador le cediera á los contratistas todos sus productos en cambio de repararlo y mantenerlo en perfecto buen estado."

Cada 15 años hay que reponer — por término medio — los rieles de acero de 60 á 80 libras de peso, en países menos expuestos que el nuestro á la oxidación y deterioro del acero; de manera que la *décima quinta parte* de los rieles que éntren á formar la totalidad de la línea será el gasto real y menor que el Gobierno tendrá obligadamente que hacer CADA AÑO. Si alguien dudare de este dato, que lea la pág. 760 de la renombrada obra de Mr. John C. Trautwine, titulada "The Civil engineer's pocket-book," edición de 1887.

¿Cuántos miles ó centenares de miles costará el sostenimiento del Ferrocarril? Que lo digan nuestros lectores, si el Dr. Uribe U. se cegare ó no quisiere confesarlo.

Pero creemos que él no nos negará ya que la conservación del tramo existente ahora (10 leguas) ha costado á muchísimo más de $ 200,000 anuales, en 1890 y 1891, — sin contar valores enormes, que rebajamos, porque juzgamos esos años un poco anormales para la obra.

Rebajemos todavía la suma á $ 180,000, anuales, y tendremos que si 10 leguas importan 180,000 las 42 leguas de la vía total costarán $ 756,000,– según esta ecuación :

$$\frac{180{,}000 \times 42}{10} = 756{,}000.$$

Esta cifra es la misma que suponíamos necesaria para tal gasto, y así lo expresamos en nuestra primera hoja con estas palabras : "Si se dudare de esta cifra, que se examinen las cuentas de nuestro Ferrocarril de Puerto-Berrío á Pavas;" y ya hemos visto que mi aseveración era exacta. Sin embargo, el Dr. Uribe U. desconociendo injustamente nuestra natural modestia, tal vez nos trata sin la calma y serenidad que nos ha prometido en este debate, cuando dice, con referencia á nuestra afirmación anterior lo siguiente : "*Entra ahora el Sr. Bravo á manejar números, respecto de los cuales tiene la pretensión de no equivocarse nunca, mas es lo cierto que en el primer cálculo que hace se le ve caer boca abajo lastimosamente.* "El sostenimiento y explotación de un ferrocarril, según datos técnicos, *dice*, cuesta por un año y por kilómetro $ 1,800 oro, lo que dará para 210 kilómetros del nuéstro la suma de $ 378,000 oro anualmente, ó sea en papel al 100 por 100, $ 756,000." &.ª

Antes de terminar nuestro primer argumento, basado en las cuentas del Ferrocarril existente, vamos á demostrar que sí cometimos un yerro en nuestros cálculos sobre gastos en el sostenimiento de la Empresa ; pero lo hicimos *voluntariamente*, para que no se nos juzgara *exagerados*, si nuestros números ascendían – como debía ser – á una *cantidad considerablemente mayor* que es la real, y que se desprende de *las cuentas oficiales del Ferrocarril.*

Nuestros lectores dirán : Acabamos de ver el examen de las cuentas del Administrador de la Empresa, acordes en todo con sus cálculos, cómo pueden éstos ser mucho mayores en valor y estar también acordes con las cuentas de aquélla ?

Este hecho, que parece absurdo, proviene de la *falta de unidad en la cuenta*, hecho que produce graves males y confusión en asuntos fiscales ; por lo cual, si analizamos al propio tiempo las cuentas del Sr. Administrador General del Tesoro, por una parte, y por la otra, la del Administrador de la Empresa, podremos dar *unidad*, forma clara y exacta á la cuenta, y deducir *exactamente* el verdadero importe total de la reparación, explotación, construcción &.ª de la obra del Ferrocarril entre Pavas y Puerto-Berrío, en los años de 1890 y 1891.

En la pág. 34, documentos de Hacienda, del Informe del Sr. Gobernador, consta que en los años de 1890 y 1891 desembolsó el Tesoro del Departamento, para la Empresa, la suma

de..... $ 652,972–77½

A esta cantidad debe agregarse lo siguiente ; según informe del Administrador del Ferrocarril, que hemos visto (pág. 215 de los documentos citados) ; á saber :

Productos del Tráfico.....	$ 138,366–70
id del Taller.....	137–10
id de bienes raices.....	50–00
id de útiles y herramientas.....	286–30
Suma	$ 791,812–87½

De la suma anterior deducimos $ 168,171–42½ imputables á construcción, trazo &.ª..... $ 168,171–22½

Quedan $ 623,641–45

Como según las cuentas del Administrador de la Empresa, éste sólo carga á los gastos del Trazo $ 19,762–57½, y como estos gastos debieron ascender á lo menos á $ 50,000, según documento de la pág. 237 de la Memoria, deduciremos además $ 20,541-45 (aproximación) .. .. $ 20,541–45

Resta $ 603,100–00

Es decir, que números redondos, la conservación, reparación &.ª, de nuestro Ferrocarril, costó á razón de $ 300,000 anuales, en 1890 y 1891.

En igual proporción la vía total le costará al Departamento, cuando esté concluida, la cantidad de UN MILLÓN DOSCIENTOS SESENTA MIL PESOS ANUALES ! por gastos de conservación.

Rebaje ahora lo que quiera el lector de esta suma, en atención á la situación anormal de la obra, y quedará siempre – si se hace razonadamente – una cifra abrumadora.

En apoyo de nuestro segundo argumento, y para demostrar cuál es en los Estados Unidos el importe de la conservación, repación, administración y explotación de un ferrocarril de vía angosta, de 3 piés de anchura, igual al nuéstro, tomaremos los siguientes datos de la obra de Mr. Trautwine, que hemos citado.

En la pág. 818 se ve este cuadro que en parte copiamos :

Nombres de los ferrocarriles (3 piés de ancho)	Longitud en millas	Material rodante				Costo de vía y equipo por milla	Producto bruto anual por milla	Gastos anuales por milla
		Locomotoras	Carros para pasajeros	Correos y otros carros	Carros para cargas (fletes)			
Profile & Francoina Notch, N. H.	14	3	7		6	$ 15,430	$ 1,346	$ 640
Camden, Gloucester & Mt. Ephraim. N. J.	6					13,645	2,868	2,642
Bradford, Bordell & Kinzua, Pa.	39	5	5	2	69	14,922	1,793	1,717
Deuver & Rio Grande, Col. (Este último es de doble vía)	1,685	239	115	71	5,676	35,000	3,519	2,573

Del estudio de este cuadro resultan los siguientes términos medios :

1.° Que el precio de construcción de cada milla de camino, con sus dotaciones de material rodante, cuesta de $ 13,645 á $ 17,500 según la cuantía de este último, ó sea – término medio – á $ 16,000 ;

2.° Que el producto bruto, variable entre $ 1,346 y $ 2,868, ofrece como término medio $ 1,905 por milla de camino ;

3.° Que los gastos anuales por milla de ferrocarril son $ 1,515, término medio ;

4.° Que uno de los ferrocarriles produce tan solamente el *medio por ciento anual;* y que el de mayores productos da el *cuatro y medio por ciento al año.* Término medio, menos del *dos y medio por ciento anual.*

Estos ferrocarriles están situados entre poblaciones de un gran movimiento comercial, y sin embargo no presentan resultados favorables.

En cuanto al gasto de sostenimiento de éllos, vemos que el término medio es de $ 1,515 por año y por milla de camino, fluctuando entre $ 640 y $ 2,642.

Ahora ; si tenemos en cuenta que la tonelada de rieles de acero, introducidos de Inglaterra, á los Estados Unidos cuesta á $ 35 oro, precio que nosotros no podremos obtener por oro sino en Barranquilla ; que los ingenieros ganan allá la mitad en oro de lo que aquí nos cobran, ó sea 4 veces el precio en papel moneda ; que la mayor instrucción del obrero americano hace que éste pueda construir en una semana la *décima quinta* parte de una milla, exclusive el desmonte y colocándole convenientemente los rieles &.ª ; y el balasto á lo largo de la línea, y esto nos importaría á nosotros cinco veces más ; que un metro de manpostería cuesta allá la cuarta parte que aquí – en cuanto á la obra de mano, – y la décima parte en cuanto al precio de materiales ; y que las traviesas, de pino resinoso, muy resistente, cuestan la tercera parte que las nuestras, entonces, teniendo en cuenta todos estos hechos, creemos que nada exagerado será el computar á $ 3,600 en papel el sostenimiento kilométrico de nuestro proyectado ferrocarril.

Si en los Estados Unidos cuesta – por término medio – en oro $ 16,000 la construcción de una milla de ferrocarril de vía angosta (3 pies), y su sostenimiento &.ª cuesta anualmente como el 10 por ciento de su importe, cuánto será nuestro gasto para este objeto, aquí donde nos costará la milla á más de *ciento treinta y dos mil pesos en papel*, supuesto el cambio al 100 por 100? Pues en igual proporción debiera costarnos á $ 13,200 en papel por milla, ó sea $ 1.663,000 anuales para toda la vía. Pero nosotros insistimos en considerar más aproximativo y exacto nuestro primitivo cálculo.

———

Hemos dicho que los ferrocarriles no contribuyen poderosamente al desarrollo de las poblaciones limítrofes á éllos sino por la baratura de los trasportes. Esto es axioma económico, y no requiere demostración.

Nosotros hemos recorrido en una vía mixta de tierra y mar, por ferrocarril y vapor, una extensión de 54 millas por $ 0–50 centavos, en Norte–América,–disfrutando todo genero de comodidades, y con una gran seguridad. Luego en Colombia, á nuestra llegada, con riesgo de la vida, anduvimos 15 millas por 5 fuertes en monedas de plata de 0,835. Al momento nos movió este hecho á pensar que el atraso del país depende de sus fletes tan caros.

Avanzamos en nuestro camino, y cuando tuvimos la dicha de pisar territorio antioqueño, y recibir el cariñoso, telegráfico saludo de nuestra querida familia, partimos por el primer tren de nuestro ferrocarril, anhelosos de llegar á Pavas, donde nos aguardaba un hermano.

El pasaje nos costó $ 2–50, en carro de equipajes, para ese trayecto que es de 30 millas.

El tren partió á las 7 A. M. y llegó á las 11 P. M. Es decir, á deshoras de la noche ; y lloviendo llegamos á Pavas, á donde tuvimos que pasar á pié y en tinieblas, desde la estación ó bodega.

Un caballo para recorrer en menor tiempo esa distancia sólo cuesta $ 2.

Hemos mencionado este incidente para abrir los ojos á quienes creen que basta tener un pésimo ferrocarril, como lo son todos los de vía angosta y simple, para obtener la transformación de un país pobre en otro opulento.

El pequeño peso que permiten tales vías á las locomotoras, y

la estructura de éstas, hace que, relativamente, arrastren muy poco peso útil, y que gasten mucho combustible y grandes sumas proporcionales en personal.

La mayor parte de su fuerza se emplea en trasportar su propio peso y su *tender* con leña ó carbón y agua, y en vencer la fricción y la resistencia del aire, sobre todo si sopla un viento contrario.

Si la TARIFA de nuestro actual ferrocarril piensa sostenerse, no sólo *bestias envigadeñas y los peones de chachafruto* le harán competencia, sino también los perezosos y fuertes bueyes del Sur del Departamento (2).

Establece la tarifa actual estos precios:

TARIFA DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

1.ª *Clase*

Mercancías de importación y exportación, á 60 cvs. por milla, cada 190 kilos.

2.ª *Clase*

Fierro, clavos, plomo, tubos, cobre viejo, maquinaria, hierro fundido y minerales, á 5 cvos. por milla cada 100 kilos

3.ª *Clase*

Tabaco, café, tagua, cueros, provisiones y víveres, á 3½ cvos. por milla cada 100 kilos.

4.ª *Clase*

Acidos, pólvora y otros explosivos, á 12 cvos. por milla cada 100 kilos

5.ª *Clase*

Fósforos, guías de minas, fulminantes &c., á 10 cvos. por milla cada 100 kilos.

Ganado mayor

De 1 á 2 cada uno, $ 5, de 3 á 5 cada uno, $ 3, de 6 á 10 cada uno, $ 2-50.

Ganado menor

Cada uno $ 1. Aves, cada una $ 0-05

Toda carga de 150 kilos pagará 10 cvos. bodegaje en Puerto-Berrío y 10 cvos. en Pavas, y si no se ha sacado dentro del término de 30 días, pagará un extrabodegaje de 20 cvos. mensuales.

Los artículos de la 4.ª y 5.ª clase pagarán doble bodegaje.

---

(2) El año pasado pagamos $ 42 por fletes de Puerto-Berrío á Pavas (10 leguas ferrocarril) por el cuerpo ó caja de un coche, y el trasporte en mulas de este mismo en 20 leguas de Pavas á la carretera de Barbosa solamente nos importó $ 26.

No se despachará conocimiento por menos de $ 1-50.

Pasajes

De Puerto-Berrío á Pavas	$ 2-50
De Pavas á Puerto-Berrío	2-50
De Puerto-Berrío á Sabaletas	1-50
De Sabaletas á Pavas	1-00

Una carga de ida á Pavas y otra de regreso, que representan un trasporte de 64 leguas (192 millas) cuestan ahora $ 11-20 más $ 6. total $ 17-20, ó sea á menos de á 9 centavos por milla en mulas; y por el ferrocarril importa este gasto á $ 0,60 por milla, ó sea más de SEIS VECES MÁS CARO!!!

Si al presente nuestros minerales y frutos no pueden exportarse por la carestía de los fletes en mulas, podrán serlo con nuestro ferrocarril?

Nosotros creemos que sí pudiera hacerse; que el Gobierno no debe buscar en la Empresa un nuevo impuesto ó renta, ni lucro directo, sino desarrollar la agricultura y demás industrias por medio de una tarifa extremadamente baja, que en los primeros años le ocasionaría pérdidas cuantiosas; pero que en el trascurso de algunos años más acrecentaría el tráfico en términos que la línea no le dejaría pérdidas. Mas para realizar este programa se hace preciso que el Departamento no se eche sobre sí obligaciones de imposible realización, que se trata de imponerle, so pretexto de que es deudor tramposo ó de mala fe; y que construya la línea férrea con economia y acierto por nuestra propia cuenta, asociándose – si fuere posible – á una compañía nacional, que tenga interés en la baja de los fletes, aunque sus acciones no le produzcan interés en los primeros 10 ó más años.

Como el Dr. Uribe U. trata de *grotescos* á los logaritmos, y desprecia estudiar por erróneos nuestros cálculos, nada diremos sobre el particular, pero vamos á ocuparnos de sus números, "*para que el público haga las comparaciones*," según su propia expresión.

En primer lugar, y como exordio á esta parte de nuestro estudio, le diremos que las citas que hace de lo que producen en grandes centros de opulencia y de población las líneas dobles de ferrocarriles de vía ancha, no son aplicables á nuestra pobre línea férrea, simple y débil, que carecerá en su mayor parte de carretera marginal que fomente el pequeño tráfico, que es la fuente de mayores productos de tales vías.

Pero aprovecharemos sus argumentos para demostrarle resultados opuestos á los que él obtiene. No siempre dan utilidad los ferrocarriles, y, al contrario, su construcción ha ocasionado la rui-

na á muchas sociedades anónimas en los Estados Unidos. Es un hecho que, en la generalidad de los casos,—el público que como accionista contribuye con su dinero á esas obras, acaba por vender con grandes descuentos sus acciones; y que la especulación la realizan aquellos que prestan dinero sobre bonos hipotecarios, porque se constituyen notables rentas en su favor.

Entramos ahora en el análisis de estas dos proposiciones que trata de probar el Dr. Uribe U.

1.ª Que la renta de licores producirá lo suficiente para pagar los intereses del empréstito que se contrate para la construcción del ferrocarril; y

2.ª Que el ferrocarril, una vez construido en su totalidad, dará productos líquidos suficientes para amortizar el capital del empréstito.

Estima, con razón, el Dr. Uribe U. en un millón de pesos anuales el monto de los intereses del empréstito, en papel moneda, y luego dice que la renta DE licores producirá esta suma, por dos razones: 1.ª porque cursaba una ordenanza en la Asamblea, para gravar todo licor extranjero ó de otros departamentos, incluyéndolos en el monopolio. El proyecto no alcanzó los honores de *Ordenanza*, y es ilegal á todas luces, porque la ley nacional establece el libre comercio interior y prohibe gravar artículos comprendidos en las tarifas de Aduanas; por lo cual la Nación concedió á los Departamentos ciertas unidades de éstas, para suprimir los antiguos derechos de consumo. De manera que por tal motivo no habrá aumento en la renta; y

2.ª Que los remates sucesivos han aumentado siempre la renta de licores.

Este hecho es verdadero; pero también es cierto que año por año han aumentado los gastos de nuestro presupuesto en una proporción mucho mayor que la renta de licores; y que esos gastos representan una necesidad social satisfecha apenas en muy pequeña parte.

Si la totalidad de la renta de licores se destinare á la obra del ferrocarril, no podrá subsistir el Departamento sin nuevas contribuciones en extremo gravosas, y ya hemos visto lo que sucederá en tal evento. Pero supongamos que el Gobierno resuelva quemar las naves y cederla totalmente. ¿ Qué resultará de esto ?

Admitimos que la renta en el próximo remate se coloque á $ 800,000 anuales, hecho muy dudoso, porque ya para aquel tiempo el Gobierno habrá exigido su primera contribución directa anual de $ 600,000 y estará repartiendo la segunda, lo que ocasionará en esta sociedad el efecto de un toque de dispersión dado á

un ejército. Entonces, quedaremos debiendo anualmente por intereses la suma de $ 200,000.

Pero sigamos en sus cálculos al Dr. Uribe U. y concedámosle que la renta de licores sí paga con sus productos los intereses del empréstito. ¿ Qué ganaremos con esto ? Nada.

Entretanto el ferrocarril nos exigirá $ 800,000 anuales próximamente para su conservación, y el pueblo estará cargando con una contribución directa que importará ya en los cinco años TRES MILLONES DE PESOS.

¿ Podrá el ferrocarril pagar su conservación &.ª ? No; en esto no deben ser hechas cuentas alegres.

Al presente transitan por esa línea menos de 60,000 cargas anuales, y si se cobrare por estas un flete mayor de 8 pesos, el tráfico volverá á establecerse en mulas por la vía de Islitas, porque en ese camino el viaje de ida y regreso de una carga costaba—término medio—á $ 14 ó sea á $ 7 por ida ó vuelta (3).

Con los fletes que pagabamos por Islitas—se ha dicho—era imposible crear nuevas industrias y acrescentar nuestra exportación; y esta es la extricta verdad. De aquí surgió la idea redentora de establecer por cuenta del Gobieno un ferrocarril de *muy baja tarifa*, que fomentara nuestra exportación; y para que tal mejora social se efectue siquiera en parte, será necesario que la *tarifa* del ferrocarril se disminuya cuantiosamente.

Si se obedece á esta imperiosa necesidad y se fija á $ 2 por carga—término medio—el flete de toda la línea, para que ésta pagase sus gastos de conservación sería preciso un movimiento anual de 400,000 cargas, que en parte pagarían los pasajeros.

Basta leer esas cifras para reconocer que durante muy largos años el ferrocarril no podrá sostenerse con sus productos, y que entretanto, privado el Gobierno de los elementos que le da la renta de licores se vería obligado á imponer al pueblo una contribución mayor cada año, que despoblaría esta región.

Aplicables serían á nuestros Gobernantes las conversaciones de los buhos, que el Vizir de un sultan de Persía trasmitió como consejo á su Monarca, que con sus gravámenes había despoblado las aldeas, convirtiéndolas en habitación y fuente de riqueza de las aves nocturnas.

Ahora bien; para que el ferrocarril pagara sus gastos y diera un beneficio de 8 por 100 en papel (ó sea 4 por 100 en oro) para amortizar el capital, tendría que producir $ 666,400 en papel, como ganancia líquida, ó sea el valor de los fletes de 333,200 cargas

(3) Con razón dice á este respecto el Dr. Uribe U. lo siguiente: "Eso no sucederá en nuestro ferrocarril, al cual no le harán competencia sino los terciadores de chachafruto y las recuas envigadeñas."

que obligadamente tendrían además que traficar por la vía.

Para que fuera posible este hecho, admitido el absurdo supuesto de que el pueblo habría tenido con qué pagar las contribuciones y con qué fundar cafetales, tabacales &ª, para producir anualmente más de 500,000 cargas de exportación, sería preciso HACER DOBLE LA VÍA FÉRREA; es decir, empeñarnos en otro empréstito igual, cuyos intereses no podríamos jamás pagar, ni mucho menos amortizar el capital.

Como escribimos para el público no daremos demostración técnica de tal hecho; pero estamos seguros que no habrá ingeniero que se atreva á contradecirnos.

La mejor línea de ferrocarril de vía angosta y doble que existe en el mundo es la de los Estados Unidos, llamada "Denver & Rio grande, Colorado &.ª," que es de 1,685 millas de extensión, que cruza un territorio privilegiado en todo, y que posée 239 locomotoras, 115 carros de pasajeros, 71 de correos &.ª y 5,676 carros para cargas. Su movimiento es vertiginoso, y solo produce $ 946 líquidos por milla de vía doble de camino, ó sea el 2 y 7 décimos por ciento anual.

(Véase á Trautwine, pág. 818)

Hemos contestado satisfactoriamente las erróneas proposiciones que mencionamos; y para terminar este asunto vamos á demostrar al Dr. Uribe U. su yerro en cuanto á las cuentas que por tanteo hace del tiempo que se emplearía en amortizar el empréstito, dado el absurdo supuesto de que pudiéramos obtener de nuestro ferrocarril una utilidad neta de 4 por 100 en oro, anualmente. Para esto repetiremos primeramente sus raciocinios.

Dice que sí podremos pagar el 4 por 100 anual, como fondo de amortización y que entonces lo haríamos totalmente en 25 años, porque $4 \times 25 = 100$. Pero luego dice que como cada año disminuiría ese 4 por 100, con respecto al capital, pagaríamos éste – según un cuadro que publica – en 18 años próximamente.

Si lo que pretende el Dr Uribe U. es que paguemos en 18 años el empréstito, si llamamos *a* la cuota anual que debemos pagar como fondo de amortización del capital y los intereses, esta fórmula nos dará el resultado matemático preciso:

$$a = \frac{16.660{,}000 \times 0{,}06 \times (1 + 0{,}06)^{18-1}}{(1 + 0{,}06)^{18-1}}$$

Pero si lo que él pretende y creemos entender de sus raciocinios es que podremos destinar anualmente un 4 por 100 en oro del valor del empréstito, ó sea 8 por 100 en papel, para pagar el

capital, y que la renta de licores pagará los intereses, entonces el tiempo necesario para amortizar totalmente el empréstito se desprende de esta fórmula:

Como pagaríamos así $ 1.666,400 anuales, tendremos que el tiempo necesario para tales pagos sería igual á

$$\frac{\text{Log. } 1.666{,}400 - \text{Log. } (1.666{,}400 - (16.660{,}000 \times 0{,}06))}{\text{Log. } (1 + 0{,}06)}$$

Esta fórmula da como resultado 15 años y 262 días. ¡Qué diferencia!! Por esto verá el Dr. Uribe U. que las *cuentas por tanteo* no son aceptables; y como él tiene aquí ingenieros amigos que pueden contradecirnos, si estuviéremos equivocados, aguardamos que se nos pruebe esto, si les fuere posible.

En estos 15 años y 262 días, á contar desde que toda la obra esté construida, habremos pagado á razón de $ 1.666,400 anuales la cantidad de $ 26.200,000 próximamente.

¿Cómo habría podido resistir el Departamento una carga semejante, si al Sr. Cisneros se le hubiera propuesto imponérnosla con su contrato?

Para evitar los males que indudablemente producirían en este Departamento la contribución personal directa ó la que se impusiera sobre las fincas, propone el Sr. Uribe U., *probablemente á nombre del liberal y progresista comité que representa*, que se restablezca el antiguo, odioso monopolio sobre la producción del tabaco; y con igual motivo pudiera también proponer el monopolio de la producción de sal (sobre todo la de *Guaca*, que se aprecia mucho) ó la de panela y azúcar, y tal vez la de ceba de ganados.

Pero como él solamente propone el *monopolio del tabaco*, y afirma que si ahora produce $ 36,223-72½, pagándose como impuesto de consumo $ 7–50 por carga, en vez de $ 40,000 que producía en años anteriores cuando el gravamen era de $ 4 por carga, que si se *monopoliza el artículo* producirá más que la renta de licores, es decir, MÁS DE UN MILLÓN DE PESOS ANUALES, según sus cómputos!, á todo esto no contestaremos nosotros sino con la *exposición oficial* hecha por el JEFE DE LA ESTADÍSTICA NACIONAL, Dr. Aníbal Galindo, en 1874. (4)

---

[4] Si el alza del impuesto de $ 4 á $ 7–50 hizo rebajar el producto de la renta de consumo del tabaco de $ 40,000 á $ 36,223–72 1/2, á pesar del grande aumento de riqueza pública y de población; y si la supresión del monopolio de ese ramo, de que damos cuenta transformó la producción, centuplicándola, como podrá el Departamento realizar el prospecto del Dr. Uribe U. de imponer el monopolio y hacer que sus productos se eleven por tal hecho de $ 36,223-72 1/2 á más de UN MILLON de pesos?

Declaramos que con razón se nos ha llamado *pasados* financistas, porque no comprendemos esta MARAVILLA ECONÓMICA, ni podemos tener fe en ella.

Hé aquí las palabras textuales (pags. 83 y 84) de la *Memoria*.

Pocas reformas económicas han ejercido sobre la prosperidad general del país la influencia que tuvo el desestanco del tabaco. Como puede verse en el cuadro número 2, completo, de los anexos á esta Memoria, la producción del tabaco bajo el monopolio, en los 15 años de que tenemos datos, 1836 á 1850, apenas alcanzó en números redondos á 26 millones de kilógramos, ó sean 2.080,000 arrobas, vendidas para el consumo interior y para la exportación. Tomemos ahora para compararlos los datos de la producción en un período igual bajo la libertad, siendo de advertir que es muy probable que las cifras oficiales de la exportación por las aduanas pequen por deficiencia. Los únicos años de que hemos encontrado los datos de la exportación del tabaco, son los siguientes:

1851 á 1852	ks. 1.840,850	Cuadro 13 Memoria de Hacienda de 53
1854 á 1855	1.720,049	id 13 Memoria de Hacienda de 56
1855 á 1856	2.688,710	id 8 Memoria de Hacienda de 57
1856 á 1857	5.106,023	id 13 Memoria de Hacienda de 58
1857 á 1858	2.800,932	id 21 Memoria de Hacienda de 59
1858 á 1859	2.860,435	id 18 página 40. Memoria de Hacienda de 1860
1864 á 1865	3.913,612	id C Memoria de Hacienda de 1866
1865 á 1866	4.936,183	id 10 Memoria de Hacienda de 1867
1866 á 1867	5.692,800	id 1 Memoria de Hacienda de 1868
1867 á 1868	5.251,193	Resumen de exportación Memoria de Hacienda de 1869
1868 á 1869	5.714,457	id id de 1870
1869 á 1870	5.373,993	id id de 1871
1870 á 1871	4.825.020	id id de 1872
1871 á 1872	4.474,530	id id de 1873
	57.198,787	

Agreguemos á la suma anterior, para completar 15 años, el término medio del producto de un año común, estimado en 3 millones de kilógramos, y tendremos en números redondos una exportación de 60 millones.

Y suponiendo que el consumo interior, que en los últimos años del monopolio era de 125,000 arrobas, no se hubiera elevado con el aumento de población y del uso del tabaco sino á 150,000 por término medio en los últimos 25 años, cálculo notoriamente deficiente, el consumo de los 15 años del período de comparación vale 2.250,000 arrobas ó 28.125,000 kilógramos, que unidos á la cantidad exportada hacen un total de producción de 88 millones de kilógramos ó de 7 millones de arrobas en los 15 años. Ya en 1856 la libertad había triplicado la producción, y devuelto al fisco en la forma de derechos de importación lo que había perdido con el monopolio.

La producción del tabaco ha alcanzado después de la libertad un término medio de 400,000 arrobas por año, lo cual representa un movimiento de 1 millón 200, á 1 millón 500 mil pesos anuales, que se han hecho sentir provechosamente en el alza de los jornales, en el buen precio de los productos agrícolas de la sabana de Bogotá, en el activo comercio de ganados, en la cría y ceba de los mismos, y en el incremento de muchas otras industrias alimentadas por aquel vasto tráfico.

El comercio de exportación del Tabaco resolvió de una manera estable el problema de la navegación del Magdalena, cubierto hoy de buques de vapor, traidos por el movimiento que él engendró; y ha dejado como mejora permanente del suelo, un capital de muchos millones de pesos, en esas inmensas praderas artificiales que hoy se despliegan en las comarcas donde antes se asentaban los bosques seculares de la tierra caliente.

(Continuará).

Medellín, 11 Agosto 1892.

JORGE BRAVO.

ERRATA

En la pág. 8, línea 17, dice: cada 190 kilos.
Léase: cada 100 kilos.

Helguera Collection

PAMPHLETS

Number: P- 0289

Author: Bravo, Jorge

Title: Ferrocarril de Antioquia. Contra-réplica al Dr. Rafael Uribe U.

Place of Publication: Medellín

Publisher: Imprenta del Mensajero Noticioso

Date: 1892

Dimensions: 1-14pp.

Condition: Faded wrappers and yellowing interior pages, but legible in its entirety

General Notes: Responds to Dr. Uribe Uriba' contention that the railway expense budget is too high, with facts & figures. Defense of Cisneros.

SL

helguera-p-0289-065 ✓ cover
066 ✓ inside cover + pg. 1
067 ✓ pg. 2 + 3
068 ✓ pg 4 & 5
069 ✓ pg 6 + 7
070 ✓ pg 8 + 9
071 ✓ pg 10 + 11
072 ✓ pg 12 + 13
073 ✓ pg 14 + back cover
074 ✓ back cover
075 ✓ note 1
076 ✓ note 2

Free Plain Graph Paper from http://incompetech.com/graphpaper/plain/